REQUALIFICAÇÃO
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
CIDADE DE BAYEUX

INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DA PARAÍBA

ARQUITETURA E URBANISMO

REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX

CABEDELO – PB

2021

RITA DE CÁSSIA SOARES MONTEIRO SILVA

REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX

CABEDELO – PB

2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado forças, durante toda a minha trajetória de vida e principalmente no decorrer da graduação. A minha mãe que me deu forças e acreditou em mim e a minha orientadora Anneliese Heyden, a quem tenho toda uma admiração, pela paciência e exemplo de mulher.

RESUMO

A principal finalidade deste trabalho de conclusão de curso elaborado na estação ferroviária da cidade de Bayeux, evidência a importância da conexão entre o espaço urbano e a população. A estação foi construída apenas para ter uma parada do trem na cidade não sendo pensada para as pessoas que iriam frequentar ou fazer do trem seu transporte diário. Com o decorrer do tempo a mesma não sendo valorizada, começou a deixar de ser um meio de locomoção, no qual, a comunidade acaba escolhendo outros modais para sua deslocação.

Desta maneira, o atual projeto visa olhar a estação e entorno com suas potencialidades ocultas, trazendo características para ativar a paisagem do local, apresentando discussões sobre intervenções, patrimônio, bem como a caracterização das análises existentes na área.

Palavra-chave: estação ferroviária, cidade, intervenção.

ABSTRACT

The main purpose of this end-of-course work developed in the railway station of the city of Bayeux, shows the importance of the connection between the urban space and the population. The station was built only to have a train stop in the city, not being thought for the people who would frequent or make the train their daily transport. As time went by, the station was not valued and it started to not be a means of transportation anymore, and the community ended up choosing other means of transportation.

Thus, the current project aims to look at the station and its surroundings with its hidden potential, bringing features to activate the local landscape, presenting discussions about interventions, heritage, as well as the characterization of the existing analysis in the area.

Key-words: railway station, city, intervention.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 7

1.1 JUSTIFICATIVA 9

1.2 OBJETIVOS 10

1.2.1 GERAL 10

1.2.2 ESPECÍFICOS 10

1.3 METODOLOGIA 11

1.3.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA 11

1.3.2 PESQUISA DOCUMENTAL 11

1.3.3 PESQUISA DE CAMPO 12

1.3.4 ANÁLISE COMPORTAMENTAL 12

1.3.5 ANÁLISE DOS CORRELATOS 13

1.3.6 PROCESSO PROJETUAL 14

2. REFERENCIAL TEORICO 16

2.1 INTERVENÇÃO URBANA 16

2.1.1 TIPOS DE INTERVENÇÕES URBANAS 16

2.2 PATRIMÔNIO 20

1.1 O TREM, A LINHA E A ESTAÇÃO 24

1.1.1 SURGIMENTO DAS LINHAS FÉRREAS 24

1.1.2 O TREM NO BRASIL 26

1.1.3 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A 27

1.1.4 SUBUTILIZAÇÃO DAS LINHAS FÉRREAS E DAS ESTAÇÕES EXISTENTES 29

3. REFERENCIAL PROJETUAL 33

3.1 ESTAÇÃO DE ASSEN 33

3.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RIBEIRÃO PRETO 39

3.3 ESTAÇÃO PAPICU – FORTALEZA 45

4. DIAGNOSTICO 52

4.1 CARACTERISTICA DA ÁREA 52

4.1.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO 54

4.1.2 GABARITO 56

4.1.3 CHEIOS E VAZIOS 57

4.1.4 MOBILIDADE URBANA E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS 59

4.1.5 VEGETAÇÃO 60

4.1.6 INFRAESTRUTURA 61

4.2 ANÁLISE COMPORTAMENTAL 63
4.2.1 CONTAGEM 63
4.2.2 MAPEAMENTO E FOTOGRAFIA 67
4.3 LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO E ESTADO DE CONSERVAÇÃO 69
4.3.1 COBERTA 70
4.3.2 FENESTRAÇÕES 71
4.3.3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL 71
4.4 TABELA PPD 72
5. ETAPAS PRÉ PROJETUAIS 75
5.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES 75
5.1.1 SETORIZAÇÃO 76
5.1.2 PRÉ DIMENSIONAMENTO 77
5.1.3 FLUXOGRAMA 77
5.1.4 PARTIDO 79
5.1.5 CONCEITO 79
5.1.6 ZONEAMENTO 80
5.2 PROJETO 81
5.2.1 IMPLANTAÇÃO E COBERTA 81
5.2.2 PLANTA BAIXA 82
5.2.3 CORTES 84
5.2.4 FACHADAS 85
5.2.5 VOLUMETRIA 86

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Antes e depois da intervenção na cidade de Seul, Coréia do Norte..17
Figura 2 - Intervenção na China.....18
Figura 3 - Projeto de intervenção do concurso de São José – SC.....19
Figura 4 - A primeira locomotiva a vapor (Bluncher).....24
Figura 5 - Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1870.....28
Figura 6 - Imagem das linhas entre a divisa de Pernambuco e Paraíba.....29
Figura 7 - Extensões férreas e rodoviárias em km no Brasil.....30
Figura 8 - Vista da estação.....33
Figura 9 - Vista aérea da estação..... 34
Figura 10 - Vista do entorno 35
Figura 11 - Plataformas para ônibus 36
Figura 12 - Corte da estação..... 36
Figura 13 -Planta baixa 36
Figura 14 - Planta de subsolo..... 37
Figura 15 – Planta subsolo..... 37
Figura 16 - Revestimento da estação..... 38
Figura 17 - Vista da estação..... 38
Figura 18 - Imagem aérea da localização da estação 39
Figura 19 - Estação Provisória da Cia Mogyana 40
Figura 20 - Implantação 41
Figura 21 - Imagens do interior da estação..... 41
Figura 22 - Planta baixa com acessos da estação 41
Figura 23 - Manchas com seus respectivos setores..... 42
Figura 24 - Pilar que sustenta a estrutura da estação 42
Figura 25 - Pilares e módulos distribuídos formando a coberta..... 43
Figura 26 - Distribuição de pilares..... 43
Figura 27 - Corte da edificação 43
Figura 28 - Vista da estação..... 44
Figura 29 - Vista aérea da estação.....45
Figura 30 - Material utilizado na lateral da estação.....45
Figura 31 - Vista da passarela.....46

Figura 32 - Planta baixa da estação com seus respectivos acessos.....46
Figura 33 - Planta baixa do mezanino com seus respectivos acessos.....47
Figura 34 -Estrutura da estação.....47
Figura 35 - Material utilizado.....49
Figura 36 -Localização da Paraíba, Bayeux e área de intervenção.....51
Figura 37 -Imagens do uso e ocupação da área 53
Figura 38 -Imagens do gabarito da área.....55
Figura 39 -Imagens das ocupações – residências e estação.....56
Figura 40 -Jardim ao lado da estação.....58
Figura 41 -Boca de lobo e esgoto presente no percurso da rua.....60
Figura 43 -(01 e 02) - Barracas na calçada e movimentação no bar.....66
Figura 44 -(03 e 04) – Mais algumas apropriações.....66
Figura 45 -Imagem da estação em meados de 1911.....67
Figura 46 -Imagem da estação atual.....68
Figura 47 -Coberta da estação.....68
Figura 46 - Fenestrações da estação.....71
Figura 47 -Planta baixa da situação atual da estação de Bayeux.....72
Figura 48 - Setorização do térreo e do pavimento superior.....76
Figura 49 - Fluxograma.....78
Figura 50 - Croqui de partido.....79
Figura 51 - Representação do conceito.....79
Figura 52 - Zoneamento da planta baixa e pavimento superior.....80
Figura 53 - Implantação e coberta.....81
Figura 54 - Plantas baixas da estação.....82
Figura 55 - Plantas baixas com layout.....83
Figura 56 - Cortes da estação.....84

Figura 57 - Vistas das fachadas.....85

Figura 58 - Volumetria.....86

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Comparação das ferrovias e rodovias no Brasil.....31

Quadro 2 –Síntese dos correlatos.....49

Quadro 3: Quadro para utilizado para ferramenta de contagem.....61

Quadro 04: Comparação de faixa etária.....63

Quadro 05: Comparação de modal.....64

Quadro 06: Quadro PPD.....71

Mapa 7: Mapeamento comportamental.....66

LISTA DE TABELA

Tabela 1 – Programa de necessidades.....72

Tabela 2 – Listagem de ambientes.....72

Tabela 3 – Pré dimensionamento.....74

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa de uso e ocupação do solo do entorno da área de intervenção.....52

Mapa 2: Mapa de gabarito das edificações do entorno.....55

Mapa 3: Mapa de cheios e vazios.....56

Mapa 4: Mapa de mobilidade.....57

Mapa 5: Vegetação 58

Mapa 6: Infraestrutura.....59

Mapa 7: Mapeamento comportamental.....66

1. INTRODUÇÃO

As ferrovias têm seu surgimento no final do século XVII, quando a Inglaterra estava no auge da sua industrialização, onde surgiu a primeira locomotiva a vapor, que com o decorrer do tempo, mais especificamente a partir de 1812, surge também a possibilidade de transporte de passageiros em pequenos trechos. O ano de 1830 ficou marcado como a “Era das ferrovias” por ter sido inaugurada a primeira linha férrea de longa distância entre as cidades inglesas de Liverpool e Manchester, tendo aproximadamente 49,6km, chegando a transportar 460.000 passageiros em seu primeiro ano de funcionamento (SILVA, 2021).

No Brasil, a partir da Proclamação da República, houve um impulso para que as linhas férreas fossem construídas, pois as mesmas estavam diretamente associada aos ciclos econômicos que o país passava na primeira metade do século XX. O início da trajetória das ferrovias brasileira também se referiu aos tempos do império como a construção da estrada de Ferro Rio – Petrópolis, conhecido como Barão de Mauá. Esta ferrovia tinha como ponto origem a cidade de Rio de Janeiro e se prolongava até Petrópolis, trazendo uma integração entre o transporte aquaviário e ferroviário, as embarcações atracavam no porto da Baía de Guanabara e passava a carga para o transporte ferroviário (Bombonato, 2020).

A principal finalidade dos transportes, sobretudo dos trens, é favorecer o desenvolvimento econômico, através do escoamento de pessoas e mercadorias, com a possibilidade também de transportar grandes volumes, com baixos custos, grandes distâncias, além de ser considerado um modal seguro. Conforme Adriano (2013), percebe-se o quão importante é o transporte ferroviário, em 2010, uma vez que o Brasil teve quase 45% das suas exportações através de linhas férreas devido às comodities. O país também visava a exportação do café e da cana de açúcar para o mercado internacional, conquistando a ampliação das fronteiras para formação de novas cidades, com

isso o café foi base para a economia brasileira, estimulando o crescimento das cidades e do mercado.

Mesmo com as características acima apontadas, próprias do sistema modal ferroviário no Brasil, ainda estamos longe de ser referência na utilização deste transporte, não temos uma utilização efetiva e nem uma eficiência comparada a outros países, inclusive de proporções menores. Há, dentro deste contexto, em grande parte da infraestrutura ferroviária, um mau aproveitamento devido à falta de investimento, como: indisponibilidade de rotas, indisponibilidade de vagões, baixa velocidade.

Conforme ressalta Ralph Mennunci[1], a cidade de Bayeux, na Paraíba, apresenta a estação ferroviária que foi inaugurada em 1911, pela Great Westen, empresa que criou uma campainha de estradas de ferro pelos capitalistas ingleses que durou até 1950. Em seguida, a empresa Rede Ferroviária do Nordeste assumiu a referida estação até 1975, logo em diante a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) até o ano de 1997, e nos dias atuais a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) vem assumindo os trilhos, com uma ligação de Santa Rita à Cabedelo, localizada na grande Paraíba.

Continuando com Ralph Mennunci, a linha férrea e a estação ferroviária de Bayeux se configuravam em uma infraestrutura de imprescindível importância para a economia e a cultura local:

> todos os trens passavam na Villa, mas no início não tinha parada: depois, foi feita uma pequena e simples, bem perto da Praça 6 de Junho. Com o progresso acentuado da Capital do Estado e o desenvolvimento de muitos municípios do interior, principalmente Campina Grande, a quantidade de trens aumentou consideravelmente...

É, portanto, perceptível como a cidade poderia crescer e desenvolver economicamente, mesmo tendo algumas indústrias de grande porte, como a Cisal, que fabricava fibras têxteis e a Usina Monte Alegre, especializada na

[1] Bacharel em química, criador do site estações ferroviárias do Brasil. Retirado de um site. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/bayeux.htm

produção de açúcar. No entanto, ainda assim, o potencial da linha férrea foi subutilizado, não sendo absorvido no crescimento do município de Bayeux e nem de suas indústrias. Soma-se a este contexto, outros pontos negativos que podem ser observados até os dias atuais, como a falta de valorização e apropriação por parte da gestão e da população, que acaba influenciando no baixo uso da estação da cidade, acarretando na utilização de outras localidades, deixando a mesma se degradando aos poucos.

A proposta aqui apresentada visa melhorar a situação da estação ferroviária, fazendo com que a população faça desse modal seu transporte diário, levando em conta que a estação está em uma área com grande potencial e vitalidade urbana, tangenciando a Rua Engenheiro de Carvalho, que é um eixo comercial, a feira livre e a Avenida principal (Avenida Liberdade) da cidade, onde afetaria positivamente a economia da cidade

1.1 JUSTIFICATIVA

A escolha do tema visa aprimorar a condição da estação ferroviária de Bayeux-PB que está atualmente subutilizada, não atingindo seu potencial. Pode-se notar a incapacidade da cidade de se desenvolver na qualidade e na economia através da estação, com isso fazendo com que a população se desloque para a cidade vizinha, ou até mesmo utilizando de outros modais, como por exemplo o ônibus, que atualmente prevalece no transporte diário da população.

De acordo com a SEMOB (Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana)[2] no ano de 2019, a quantidade de passageiros foi 4,2 milhões no ano, já a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos)[3] apresenta que em 2019 foi transportado 2,14 milhões de passageiros, sendo o seu melhor desempenho

[2] Dados de 2019 sobre o sistema de transporte coletivo de João Pessoa. Disponível em: https://servicos.semobjp.pb.gov.br/institucional/onibus/

[3] Relatório anual da CBTU de 2019. Disponível em: https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/desempenho/relatorios-anuais

nos últimos oito anos, mesmo os valores das tarifas serem diferente, a do ônibus ser 4,15 R$ e a CBTU com seu aumento desde 2019, chega nos dias atuais a 2,00 R$, a utilização do ônibus ainda predomina.

Portando, propor a requalificação da estação é um incentivo para a valorização de meios de transportes que auxiliariam no cotidiano da população e na economia local. Além da possibilidade de sensibilizar a população para que ela mesmo comece a olhar a sua cidade com outros olhos, não só para a estação que está esquecida, mas para outros locais públicos com potencialidades. Com isso, o objetivo é tornar um local que tenha uma circulação contínua melhorando assim também seu entorno, com equipamentos públicos, iluminação necessária, trazendo segurança à população para assim atrair a comunidade.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 GERAL

Propor uma requalificação da estação ferroviária de Bayeux – PB, com intuito de resgatar o seu potencial enquanto equipamento de transporte e preservação da memória urbana.

1.2.2 ESPECÍFICOS

- Investigar a produção teórica sobre as estações ferroviárias do Brasil, do Nordeste e da Paraíba
- Analisar a problemática da má utilização da estação ferroviária
- Preservar a memória local e estimular a utilização do transporte ferroviário da cidade
- Fortalecer a relação entre a estação ferroviária e a paisagem urbana do entorno.

1.3 METODOLOGIA

Este presente trabalho para atingir seus objetivos adotou as pesquisas do tipo exploratória e aplicada. A pesquisa exploratória, por sua vez, busca ter uma proximidade com a realidade do local, adquirindo informações por meio de seus métodos e critérios e a pesquisa aplicada buscar adotar na prática os dados coletados, solucionando os problemas observados na área do estudo (ENGEL e TOLFO, 2009).

Com isso foi analisado o local de estudo através de visitas de campo, afim de perceber as necessidades dos moradores e o funcionamento do local e da estação, realizando levantamento métrico e fotográfico da estação ferroviária.

Após levantar todos os dados e análises elaboraremos o projeto de requalificação da estação ferroviária para um melhor uso e conforto da população.

Diante disto, o trabalho adotará os seguintes passos metodológicos:

1.3.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Os temas que foram aprofundados neste trabalho: patrimônio, patrimônio ferroviário, importância da linha férrea e conceitos de requalificação, com isso como base foi necessário consultar trabalhos acadêmicos, de naturezas distintas, como teses, artigos, livros e outras fontes. Autores que tive base para construção do meu trabalho, como Kipper, Lopis, Funari; Pelegrini, Murguia; Yassuda e entre outros.

1.3.2 PESQUISA DOCUMENTAL

Diante disso, também foi necessária uma busca em fontes institucionais, como IPHAEP, prefeitura de Bayeux, e biblioteca central de Bayeux.

1.3.3 PESQUISA DE CAMPO

Nesta etapa realizamos o levantamento físico do lugar, métrico e fotográfico, inserindo ferramentas metodológicas (celular, trena, prancheta) para os registros da área e análises, afim de perceber a carência e o funcionamento do local, como as pessoas se comportam, se fazem apropriação e entre outros, para melhor compreensão da leitura da paisagem e do desenho urbano foram elaborados mapas como, uso e ocupação do solo, gabarito, mobilidade, cheios e vazios, infraestrutura e vegetação, para nortear de uma forma mais clara. Além disso inserindo o levantamento arquitetônico (externa e interna – coberta, estrutura, fenestrações, materialidade, organização espacial) da estrutura.

1.3.4 ANÁLISE COMPORTAMENTAL

Com intuito de compreender como as pessoas se apropriam da área de estudo, utilizamos o método criado por Gehl (2018), que objetiva responder as seguintes inquietações: “Quem, o quê e onde?”, encontrado em seu livro “Vida nas cidades: como estudar?”. Desta forma, este método auxiliará no entendimento do perfil dos usuários e na identificação de quais atividades desenvolvem e onde se concentram, identificando assim setores não utilizados. Para tanto, serão utilizadas algumas das ferramentas indicadas no referido livro, tais como contagem, mapeamento, e a fotografia.

a) Contagem: A contagem é uma ferramenta básica que auxilia no registro de fluxos de pessoas e gêneros, investigando suas manifestações, seja se deslocando ou paradas, essa ação pode ser manual ou fazendo marcas em papel, variando o horário, podendo ser de dez minutos a cada uma hora para que tenha uma visão geral.
b) Mapeamento: Também pode ser chamado de mapeamento comportamental, pois observamos se existe apropriação e permanências

de longas ou curtas durações, explorando em diferentes horários, podendo utilizar mapas e fotografias para registro dessas atividades.

c) Fotografia: A fotografia irá auxiliar nas ilustrações para demonstrar as manifestações e interações que existe no local de estudo, dando ênfase entre a vida e o espaço público.

1.3.5 ANÁLISE DOS CORRELATOS

Após a leitura do lugar, realizamos a análise de três projetos correlatos que apresentam semelhanças à temática projetual adotada neste trabalho. Esta etapa auxiliou no entendimento mais aproximado da ação-objetivo e do objeto de estudo, bem como na construção das diretrizes projetuais. Desta forma, para a análise, utilizamos o método de Baker, que compreende as seguintes dimensões:

a) Genius Loci (contexto): Entender os conceitos, a arquitetura como utilização no lugar, estudando a topografia, a leitura da paisagem, analisando assim a área que o objeto foi projetado, suas características físicas e a relação com o entorno.
b) Iconologia (símbolo): Explicando a criação e através de qual conceito foi projetado, quais formas simbolizam o sentimento da obra, assim também como suas referências, e relação que o projeto tem.
c) Identidade (cultura): Compreender o contexto histórico e cultural daquele lugar, analisar em que momento histórico o objeto arquitetônico surgiu para entender suas referências.
d) Significado do uso (programa): Identificar seus usos internos e externos, analisar o edifício através do programa de necessidades, fluxograma e zoneamento. plástica e geometria (configuração formal): Compreender a formação espacial do edifício, sua geometria arquitetônica, volumes e suas técnicas (cheios e vazios), e métodos utilizados para iluminação natural.
e) Estrutura e materiais (construção): Aspectos construtivos utilizados, como a estrutura, técnicas e matérias presente na obra arquitetônica.

1.3.6 PROCESSO PROJETUAL

Com o auxílio das etapas anteriores, se dará início ao desenvolvimento da proposta projetual, que tomará como base o método proposto por Cristina Coelho (2003), no livro – Conservação e Restauro:

a) Definição do tema, considerando o ponto origem do projeto com as primeiras definições funcionais e estéticas;
b) Programa de necessidades e fluxogramas;
c) Estudo preliminar;
d) Projeto básico que apresentará peças gráficas técnicas como planta baixa, cortes, elevações e vistas.

REFERENCIAL TEÓRICO

2. REFERENCIAL TEORICO

2.1 INTERVENÇÃO URBANA

De acordo com Santos (2017), ao longo do tempo os processos de degradação e deterioração apareceram com mais destaques devido ao pós-guerra, com isso foram surgindo a necessidade das intervenções, portanto, à época apresentou-se como grande oportunidade de colocar em prática novas teorias sobre a cidade e o seu planejamento, possuindo sempre um conceito e uma proposta de ação para ambos.

A intervenção tem o propósito de intervir no ambiente urbano, com finalidades de melhorar problemas pertinentes a sociedade no convívio urbano, além de recuperar áreas abandonadas, subutilizadas ou degradadas. Segundo Kipper (2016), essa ação pode interferir tanto no espaço como na realidade urbana, podendo haver uma interação direta ou indireta entendendo o contexto histórico e os indivíduos que habitam o local. Portanto, a intervenção urbana é uma prática que se envolve na cidade com novas interações sociais e urbanas, gerando intenções de alterar o contexto que existe em alguma determinada área que o arquiteto/urbanista sente a necessidade de intervir sobre o espaço urbano, causando questionamentos sobre a vida cotidiana do espaço. “A vida cotidiana é construída pelo individuo-praticante na experiência e na vivência ocasionada por meio da pratica do espaço” (KIPPER, 2016, p. 17).

2.1.1 TIPOS DE INTERVENÇÕES URBANAS

Com isso para intervir no espaço, é preciso entender o dia a dia e as necessidades dos usuários, compreendendo a área como história da população. Desse modo, existe alguns tipos de intervenções urbanísticas que são definidas por teorias e ações sobre as cidades, bem como técnicas para a sua aplicação na prática, como renovação urbana, revitalização e requalificação, como aponta Barretto e Milanez (2013).

A Renovação, por sua vez, está ligada a ação de demolir uma edificação degradada para substituir por uma construção nova, de modelo contemporâneo, geralmente com características diferentes, sendo adaptada os mesmos ou diferentes usos e atividades. Fazendo assim a substituição das formas da edificação e um novo padrão urbano. Desenvolvendo esse método principalmente em áreas que perderam um pouco do seu valor e precisam de uma renovação na sua estrutura. [4]Um exemplo dessa intervenção é a cidade de Seul, Coréia do Norte, que fez a recuperação do rio, onde devido a urbanização e industrialização cobriram todo o rio para atender as necessidades da mobilidade urbana, depois essas vias começaram a causar problemas e começaram a pensar na possibilidade de demolição (ver figura 29)

Figura 1 - Antes e depois da intervenção na cidade de Seul, Coréia do Norte

Fonte: City 4 us. Disponível em:< https://city4us.com.br/2019/03/12/rio-cheonggyecheon-em-seul-na-coreia-do-sul/ >Acesso em: 22 de maio 2021

A Revitalização é um planejamento estratégico de processos de recuperação que pode acontecer em áreas degradadas, no qual aplica – se em zonas da cidade com ou sem identidade e características marcantes, com vistas ao melhoramento da qualidade do ambiente urbano e das condições socioeconômicos. Com isso, este conceito se ancora em soluções que resgatam a vida / vitalidade do espaço, renovando-o e possibilitando novas formas de interação, podendo deixar uma área com apenas função e apenas revitalizar. O projeto desenvolvido na China, nas margens do rio Tanghe[5], é um exemplo de

[4] Informação retirada de site. Disponível em: https://city4us.com.br/2019/03/12/rio-cheonggyecheon-em-seul-na-coreia-do-sul/

[5] Projeto disponível no Archdaily. https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape?ad_medium=gallery

revitalização, onde eles tiveram todo um cuidado na criação de novas atividades, tornando um espaço mais urbanizado e atendendo as necessidades dos moradores, com a inserção de várias vegetações e a fita vermelha (ver figura 30).

Figura 2 - Intervenção na China

Fonte: Archdaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape?ad_medium=gallery > Acesso em: 22 de maio de 2021

A requalificação urbana também é uma melhoria para uma determinada área, mas promovendo além da construção, a recuperação de equipamentos, valorizando o espaço público, podendo alterar a função do espaço para melhorias, ampliar a qualidade que se perdeu durante o tempo, ou atribuir qualidade que talvez nunca tenha existido, podendo gerar um desenvolvimento social e melhoria economicamente. Portanto, a requalificação está ligada a uma nova organização e utilização do território, fazendo assim uma reintrodução da qualidade urbana, solucionando problemas verificados na cidade.

Segundo Silva (2011), a requalificação é considerada um eixo prioritário nas intervenções, pois a mesma também permite melhorias em centros históricos, que por sua vez estão degradados. Desta forma, impõe-se ações que favoreçam à valorização ambiental, como a identidade, a habitabilidade e a atratividade das áreas, fazendo com que se crie fortes laços da população com o local de intervenção, tornando áreas organizadas e coerentes as funções e a qualidade do espaço urbano. Carvalho (2018, p. 5) cita que,

> estratégias para a requalificação urbana, em sintonia com as principais orientações e tendências evolutivas contemporâneas em matéria de desenvolvimento e planeamento urbano, revelam a primazia da reutilização de infraestruturas e equipamentos existentes em

> detrimento da construção nova e a reutilização/reconversão de espaços urbanos (devolutos, abandonados ou degradados, em particular) com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e fruição.

Por fim, esta intervenção pretende melhorar a qualidade da área intervinda, melhorando a atratividade do local, reforçando a identidade, tornando um lugar convidativo e valorizado, envolvendo a população para que corresponda às suas necessidades e que seja um espaço urbano mais utilizado pelos moradores. Mais exemplos deste tipo de intervenção, destaca-se aqui o projeto vencedor em primeiro lugar no concurso para a requalificação do centro histórico de São José – SC[6] (ver figura 31). A priorização deste projeto é o pedestre, inserindo uma via compartilhada entre pedestres e carros, com o intuito da diminuição da velocidade dos veículos. Trazendo também as memorias históricas da área, já que existem edifícios históricos e igrejas, criando quiosques flexíveis, e deixando a praça mais atrativa.

Figura 3 - Projeto de intervenção do concurso de São José – SC

[6] Projeto disponível no Archdaily. https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fdf8c07a80d9e300020e-primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc-imagem?next_project=no

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br/01-188243/primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc/5343fdf8c07a80d9e300020e-primeiro-lugar-no-concurso-para-a-requalificacao-urbana-do-centro-historico-de-sao-jose-sc-imagem?next_project=no> Acesso em: 22 de maio de 2021

2.2 PATRIMÔNIO

De acordo com Moreira (2006), o conceito de patrimônio é um legado que foi deixado dos nossos antepassados, uma herança para gerações futuras. A determinação do que é ou não é patrimônio depende do coletivo humano se é digno de ser deixado como um bem. Neste contexto, essa construção é uma identidade que diferencia dos demais. Conforme Lopis (2017), o patrimônio é um bem, onde existiu toda uma história e vivência, se tornando um elemento muito forte, e uma memória daquele determinado local, que por sua vez, tem um papel importante, tornando real suas lembranças.

No século XIX, o patrimônio era o conjunto de edificações, objetos e documentos, já no século XX adquiriram mais características, além de analisar o monumento histórico, também começaram a investigar seu entorno, pois o entorno é uma relação essencial com o edificado (GRAMMONT, 2006).

Para Funari e Pelegrini (2006), o patrimônio pode ser observado como um bem concreto, algo de grande relevância, como um edifício. Os autores ainda explicam os tipos de patrimônio material e imaterial;

> Hoje, quando falamos em patrimônio, duas ideias diferentes, mas relacionadas, vem à nossa mente. Em primeiro lugar, pensamos nos bens que transmitimos aos nossos herdeiros – e que podem ser materiais, como uma casa ou joia, com valor monetário determinado pelo mercado. Legamos, também, bens de pouco valor comercial, mas de grande significado emocional, como uma foto, um livro autografado ou uma imagem religiosa do nosso altar doméstico. (...) Quando pensamos no que recebemos dos nossos antepassados, lembramo-nos não apenas dos bens materiais, mas também da infinidade de ensinamentos e lições de vida que ele nos deixou. A maneira de fazer nhoque – que não se resume à receita, guardada com cuidado no caderno com a letra da nossa querida mãe ou avó, o modo como sambamos (algo que nunca estará em um caderninho!), os ditados e provérbios que sabemos de cor e que nos guiam por toda a vida são exemplos de um patrimônio imaterial inestimável (FUNARI e PELEGRINI,2009, p. 8-9).

O patrimônio imaterial é uma cultura em transformação, diferente do material, para que o imaterial exista é necessária uma identidade com manifestações e culturas para que permita sua continuidade. De acordo com Viviane; Teixeira (2008), o patrimônio imaterial aparece em contraposição do patrimônio material, estabelecendo dimensões do imaterial como, celebrações, formas de expressões, criando identidade e proteção. Ghisleni (2021) também reforça que o patrimônio se divide em duas categorias, matérias e imateriais, formando a identidade e cultura de um povo. O material são bens físicos classificados por arqueológicos, históricos, arte e outros. Dentro desse mesmo contexto, observa-se as seguintes classificações: (1) o bem imóvel, que pode se caracterizar por cidades históricas; e (2) o bem móvel, podendo ser documentos, acervos, fotografias e outros.

Já os bens imateriais dizem respeito a vida social de um povo, tais como celebrações, formas de expressões musicais, e práticas culturais, como feiras e santuários. De acordo com o IPHAN[7], o patrimônio imaterial passa de geração para geração, recriando seus costumes e histórias, produzindo sentimento de identidade. E o material, por sua vez, podendo ser vestígios de ocupação humana, áreas naturais ou criadas pelo homem.

O patrimônio teve seu início no século XIX, em um período depois da Revolução Francesa e Industrial, onde o objetivo era restaurar tudo aquilo que

[7] Site do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/872

tinha sido destruído pela guerra. Com o passar do tempo, o patrimônio foi sendo alterado aos poucos e sendo definido o que era e o que não patrimônio. Consistindo no contexto privado e aristocrático. Portanto, a aristocracia se preocupava com seus bens, eles projetavam suas edificações para que tivessem uma continuidade como objeto de preservação e patrimônio (MURGUIA; YASSUDA, 2007).

Os antiquários foram os primeiros representantes da prática de preservação, pois ele acreditava mais em objetos deixados, do que apenas em relatos, porque era uma prova viva e não tinha como haver alteração. Os mesmos permaneceram até o século XX, e a partir da Revolução iniciou-se uma proteção aos bens culturais, ampliando as noções de patrimônio, que por sua vez, adquiriram a função de preservação do bem (MURGUIA; YASSUDA, 2007).

Em 1931, através da Conferência Europeia, houve uma união para o restauro e conservação, com o intuito de defesa do patrimônio, para melhores condições do edificado em relação a sua preservação. Em 1945, depois da II Guerra Mundial, as edificações cheias de monumentos já não eram tão relevantes, e sim uma arquitetura menor, pois as preocupações em preservar eram maiores. E em 1964, surge a Carta de Veneza, como um documento de preservação e restauro do patrimônio, junto com a UNESCO (Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura) (MOREIRA, 2006).

No Brasil, o patrimônio histórico foi citado pela primeira vez pela Constituição de 1934, como objeto de proteção obrigatório pelo poder público, oficializando o resguardo dos bens. Quando pensamos em patrimônio, pensamos em algo de permanência do passado, que tem importância e relevância no campo da identidade. (MURGUIA; YASSUDA, 2007).

Em 1937, foi criado o serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1990 surgiu o Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural, tempos depois nomeado de IPHAN. Oliveira (2021) afirma que SPHAN ficou conhecido como a lei do tombamento, assinado por Getúlio Vargas, a criação do mesmo foi baseada em um anteprojeto elaborado por Mario de Andrade, um modernista que buscava encontrar as origens do Brasil. O SPHAN era composto por uma

equipe de caráter modernista, com bastante influência, como, Manuel Bandeira, Lucio Costa, Oscar Niemeyer e entre outros.

Deste cenário, são pensados instrumentos de salvaguarda, tal como o tombamento, que em geral, tem o objetivo de preservar os bens culturais, garantindo sua conservação, impedindo que haja algum tipo de destruição. O IPHAN em âmbito federal é responsável pelo tombamento, como também tem o de escala mundial, Organizações das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). Os mesmos podem ser aplicados em bem moveis, imóveis, matérias e imateriais, tudo aquilo que tem interesse em preservação da memória.

Para Le Goff (1924), a memória tem o objetivo de conservar as informações, tendo impressões passadas, ou o que representa como passadas, fazendo com que a história seja sempre lembrada na consciência humana. Ele afirma que a memória se ocupa mais de forma coletiva, do que de forma individual, podendo convocar de “concreta, traços, e problemas da memória histórica e da memória social”.

Quando se referimos em patrimônio, associamos à memória, pois estão interligados aos legados deixados do passado, seja material o imaterial, bens produzidos nos nossos antepassados, resultando em memória coletiva ou individual. A memória também está ligada a construção de identidade, fazendo assim, que reconhecemos os acontecidos dos antepassados, conservando suas informações (ROCHA, 2012).

> A partir do momento em que se começa a discutir e compreender a importância de se preservar a memória e a história de um povo, de um lugar estas mesmas autoridades começam a se articular na concretização da preservação destes locais de memorias, (...) pois possibilita essa aproximação da sociedade e seus patrimônios (ROCHA, 2012, P.09)

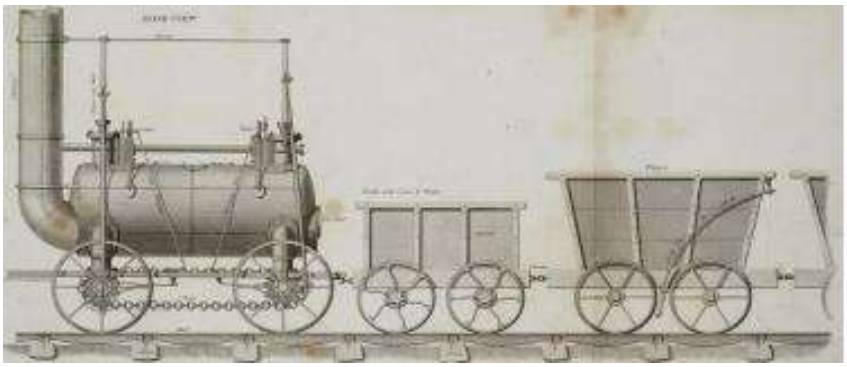
Por fim, a memória é um elemento fundamental da construção de uma identidade, construídas através do passado, estando pautada nas vivências e experiências. Os lugares da memória são identificados como espaços como referências culturais. Assim, a memória é entendida como resultados de práticas e do sentimento de pertencimento (SANTANA; SIMÕES, 2015).

1.1 O TREM, A LINHA E A ESTAÇÃO

1.1.1 SURGIMENTO DAS LINHAS FÉRREAS

Conforme Borges (2011), as ferrovias vieram para agregar valores, trazendo eficiência e rapidez, substituindo as carruagens. Em 1814, surgiu a primeira locomotiva a vapor criada pelo Inglês George Stepheson, chamada de Bluncher (ver figura 32), sendo tracionada por oito vagões, com trinta toneladas, outros modelos também haviam sido apresentados, mas não obtiveram resultados satisfatórios. Já em 1830, foi inaugurada a estrada de ferro entre as cidades de Liverpool e Manchester. A criação do trem de ferro e a expansão do mesmo pelo mundo foi representado como um triunfo do homem pela tecnologia.

Figura 4- A primeira locomotiva a vapor (Bluncher)



Fonte: Histórias com História: O CAMINHO DE FERRO (historiaschistoria.blogspot.com) Acesso em: 25 de junho de 2021

Na Revolução Industrial, a estrada de ferro foi considerada uma de suas maiores conquistas, substituindo a máquina a vapor, transformando não só a produção industrial, mas também os meios de comunicação. Assim, potencializando a modernização nas cidades, fazendo com que os custos de circulação de mercadorias sejam reduzidos e tenha uma boa eficácia e rapidez na transportação de mercadorias. E a principal indústria que sentiu necessidade de ter um transporte para locomover seus materiais de grandes quantidades em tempo reduzido, era a indústria do carvão, sendo essencial para estimulação da invenção da ferrovia. (HOBSBAWN, 2012). Segundo o autor, nenhuma outra criação foi tão potente para Revolução Industrial quanto a ferrovia, “(...)a razão

é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias" (HOBSBAWN, 2012, p. 53).

A linha férrea foi um grande instrumento para diversas áreas de uma cidade como a economia, a cultura, expansão urbana, e entre outros. Serviu, portanto, como um elemento moderno e civilizador, trazendo grandes vantagens para um investidor, crescendo e representando economicamente através das linhas férreas (BORGES, 2011).

A malha ferroviária foi importante para o capitalismo europeu, pois no período do século XIX, as empresas de estrada de ferro foram assimiladas as ideias da modernidade, interligando as mudanças produtivas e financeiras. Nas primeiras décadas do século XX já haviam algumas redes ferroviárias instaladas, e começava a ser vista como um mecanismo de organização de fluxos e produção (Zorzo, 2009).

Os países como Itália, França e Espanha implantaram logísticas de ferrovias, através da estatização de empresas ferroviárias, e até o final do século XIX, as construções das ferrovias foram privadas, e depois foram anuladas pelo estado. As técnicas usadas para implantação da rede ferroviária na França, foram exemplos para muitos países, inclusive o Brasil, pois o país tinha uma boa estrutura de capital e tinha privilégios, uma vez que a empresa que cedesse primeiro a investir em serviços públicos. Suas primeiras linhas férreas foram construídas em 1820, transporte por tração animal e em 1830 começou a ser utilizado as estadas de ferro com tração mecânico a vapor. A Itália teve algumas companhias, seu primeiro empreendimento em 1839, 1905 construiu a Ferrovie dello Stato, em 1911 a rede italiana onde possuía uma extensão de 18.394 km. Na Espanha, por sua vez, em 1855 já haviam sido instaladas linhas ferroviárias em 3 cidades, trazendo melhorias, fomentando o sistema econômico, ao mesmo tempo que expandindo a sua base manufatureira através da linha férrea (Zorzo, 2009).

1.1.2 O TREM NO BRASIL

Em consequência do que estava acontecendo com o mundo em relação transporte ferroviário, o Brasil também resolveu implantar as linhas férreas, no qual, seu interesse despertou ainda no século XIX, quando o sistema ainda era principiante nos países desenvolvidos. As primeiras ferrovias, tinham o objetivo de reduzir os custos de ocupação das fronteiras, melhorando a necessidade na agilidade de transportação de mercadorias, principalmente o café, que era o principal foco da economia daquele período (SEGUNDO, 2018).

Para Borges (2011), as primeiras estradas de ferro, resultaram na modernização do processo de produção, pois tinha a finalidade de organizar a economia, expandindo o mercado do café, que exigia uma produção cada vez maior e um transporte cada vez mais eficiente para distribuição de seu produto.

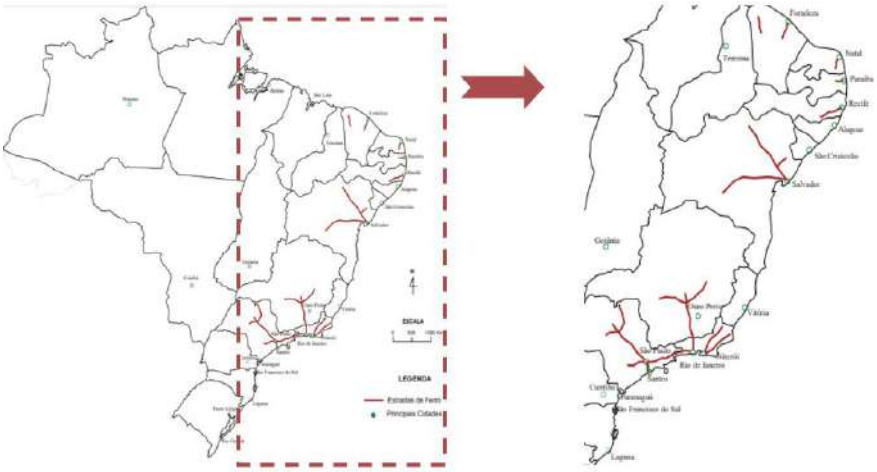
O interesse de construir as primeiras ferrovias no Brasil partiu do império em 1835, que iria conter algumas cidades como São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Bahia, mas não obteve o interesse esperado, pois não iam ter lucros satisfatórios. Mas ainda continuava com o desejo de construir as estradas de ferro, visto que existia as vantagens da exportação do café que era realizado na época dos portos, tendo em vista esse alto poder o governo começou a oferecer benefícios como, isenções e garantia de juros (DNIT, 2015).

Em 1854 foram inauguradas as primeiras linhas férreas no Brasil, no qual vale ressaltar que foi necessário que fosse construída nessa década, porque tinha que atender as pretensões econômicas estabelecidas no ano de 1830. As mesmas foram implantas para servir a agricultura de exportação. Neste processo houve participação efetiva dos ingleses no financiamento das várias empresas nacionais, atividades comerciais de exportações e até mesmo materiais para a viabilidade dos empreendimentos, como uma parcela significativa do ferro, para construção das linhas, maquinas e estações (LANNA, 2005).

No ano de 1852, o Imperador Pedro II concedeu a Irineu Evangelista de Sousa a construção da linha férrea do Rio de Janeiro, e em 1854 foi inaugurada, com o trecho que ia de Porto Estrela até a cidade Petrópolis, com 48km de

extensão. E a partir disso novos trechos começaram a surgir em território nacional (ver figura 33), (SEGUNDO, 2018).

Figura 5- Densidade das ferrovias no Brasil na década de 1870



Fonte: Marcio Rogerio Silveira, 2003. Disponível em: <https://geografiaeconomicaesocial.ufsc.br/files/2016/04/Marcio-Rogerio-Silveira.pdf>. Acesso em: 26 de junho de 2021. (editado pela autora)

1.1.3 REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A

De acordo com o IPHAN, a Rede Ferroviária Federal foi criada em 1957, para administrar as linhas férreas federais. E em 1992 foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), no qual foi efetiva entre 1996 e 1998 por indicação para transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado, por um período de 30 anos pela parte da concessão da União, que estabeleceu segmentos ferroviários em seis malhas regionais.

Nos seus primeiros anos de formação, as estradas de ferro ligadas a RFFSA trabalharam em sociedades, preservando seus nomes originais, acrescentando apenas a sigla da empresa. E em 1969, as antigas estradas de ferro deixaram de existir, reestruturando a RFFSA, e essa reconstrução aconteceu pelo fato de a empresa fazer parte da indústria automobilística, e haver pressupostos que a concorrência iria ter ampliação da rodoviária sobre e a ferroviária, com isso esse modal passou a ser mais utilizado, atendendo as demandas agrário-exportador. Até 1975 houve algumas alterações na organização, passando por reformas

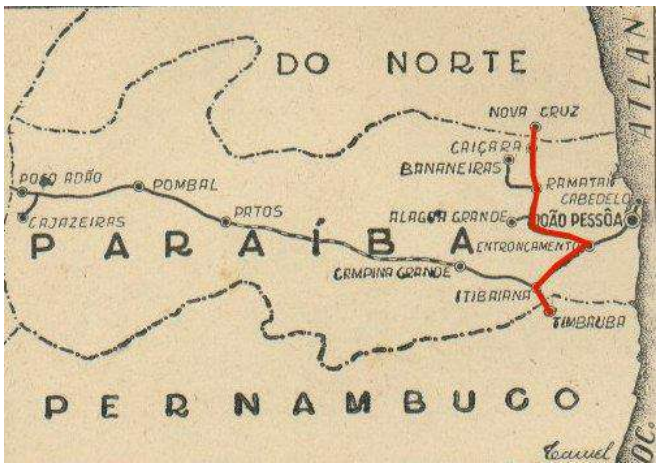
administrativas, e em 1984 foi criada a Campainha de Trens Urbanos, subsidiária da RFFSA, assumindo serviços suburbanos de grandes cidades como Rio de Janeiro e São Paulo (Centro de Acervo Iconográfico e Cartográfico / APESP, 2019).

Segundo Cruz (2012), a RFFSA foi idealizada para promover interesses da União no setor de transportes ferroviários, prestando serviços durante alguns anos e atendendo algumas regiões, operando uma malha que em 1996 incluía cerca de 22 mil km de linhas. Em 1998 houve uma incorporação da Ferrovia Paulista SA – FEPASA a RFFSA, continuando com a privatização desta malha, a FEPASA criada em 1971, integrava a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Sorocaba, sendo absorvida duas primeiras em 1967. Em 1999 foi iniciada sua liquidação, oito anos depois o processo de privatização da RFFSA foi encerrado, e extinta pela Medida Provisória N° 353, de 22 de janeiro de 2007.

Na Paraíba, em 15 de dezembro de 1871, a princesa Isabel concedeu as linhas férreas aos Deputados Diego Velho Cavalcanti e Anizio Salathiel Carneiro da Cunha. Tal construção foi marcada por interesses econômicos e políticos, existindo dois discursos para sua construção, um sobre vitimismo, utilizando a pobreza, seca e fome e o outro alastrando a ideia do progresso e do encurtamento das distâncias. Em 1880 foi iniciada sua construção e em 1881 inaugurada, recebendo o nome de Conde D'Eu, em homenagem ao esposo da princesa Isabel. O trem na Paraíba significava o avanço da modernidade, pois impulsionavam a expansão demográfica e econômica. Em 1873 a empresa Great Western recebeu a concessão das ferrovias do Brasil e em 1901 construiu ramais de Itabaiana, Guarabira a Nova Cruz, Pilar a Timbaúba (KALINE, 2019).

De acordo com Mennuci (2021) a linha saia de Pernambuco com a divisa da Paraíba, no qual prosseguia até Pilar, na antiga Conde D'eu, avançando até Nova Cruz (ver figura 34).

Figura 6- imagem das linhas entre a divisa de Pernambuco e Paraíba



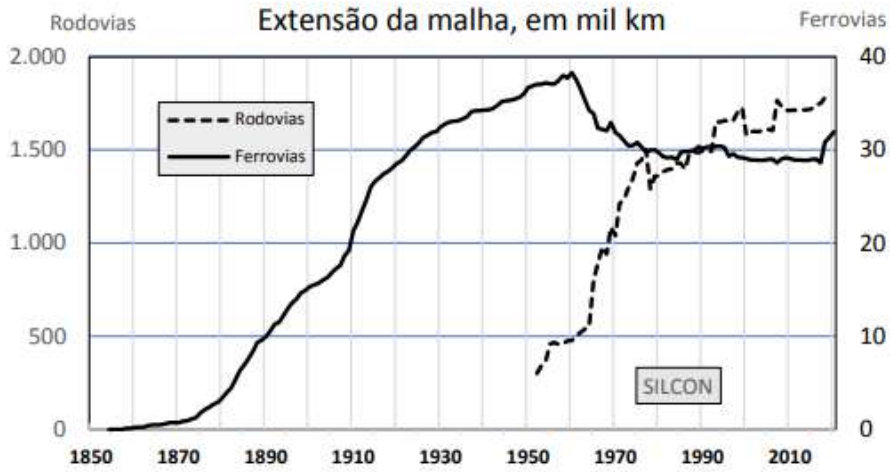
Fonte:http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/coitezeiras.htm

1.1.4 SUBUTILIZAÇÃO DAS LINHAS FÉRREAS E DAS ESTAÇÕES EXISTENTES

Tendo em vista que o modal ferroviário é um dos mais eficientes, e com melhor custo benefício, os investimentos e ampliações da malha ferroviária são elevadas, o que inibe e causa as subutilizações por falta de manutenções em várias regiões. (SANTOS; SOBRAL, 2014). Para Contador (2021), as ferrovias caíram em desuso depois que Juscelino Kubitschek implantou a indústria automobilística, estimulando o desenvolvimento rodoviário, mesmo assim ele administra as estradas de ferro e investe nas malhas ferroviárias, porém, ainda existiam trechos deficitários. As ideias das construções das rodovias continuavam e os discursos dos governantes estavam sendo convincentes de que as construções eram mais rápidas e com trajetos mais flexíveis do que as ferrovias.

A figura 35 e o quadro 2 mostram o crescimento e extensão das ferrovias e rodovias, tendo em vista que a partir de 1940, 1960 começa a redução de malhas férreas por abandono e aumentando das rodovias.

Figura 7 – Extensões férreas e rodoviárias em km no Brasil



Fonte: Claudio R. Contador, 2021. Disponível em: https://jornalggn.com.br/wp-content/uploads/2021/05/jornalggn.com.br-rs-092-ferrovias-10.pdf

Quadro 1 – Comparação das ferrovias e rodovias no Brasil

Período	Produto Interno Bruto real[a]	Extensão, em km[b]	
		Ferrovias	Rodovias[d]
1850-1970	2,9	32,2	...
1870-1900	1,2	10,6	...
1900-1920	3,9	3,2	...
1920-1940	3,4	0,9	...
1940-1960	6,7	0,6	5,9
1960-1980	7,6	-1,3	5,4
1980-2000	1,7	-0,1	0,7
2000-2020[c]	1,9	0,3	1,2
1940-2020[c]	4,5	-0,1	3,2

Fonte: Claudio R. Contador, 2021. Disponível em: https://jornalggn.com.br/wp-content/uploads/2021/05/jornalggn.com.br-rs-092-ferrovias-10.pdf

De acordo com Ribeiro (2018), o sistema de mobilidade nas cidades é marcado pelo uso de transportes individuais, sistema que é incentivado pelos governantes, estimulando o crescimento dos mesmos. Assim, não investindo nos transportes públicos e os tornando ineficiente, acarretando em alguns transtornos como, congestionamentos nas grandes cidades, problemas ambientes e até mesmo segregação e preconceito da utilização do transporte público.

Conforme Filho; Junior (2019), as linhas férreas deixaram de ser uma opção, sendo substitua pelo modal rodoviário pelo fato de que começaram a alegar que

as ferrovias era algo antiquado, e é nítido a memória que fica do desenvolvimento e a importância do trem, também deixada a cicatriz de um território que representaram o progresso daquela região. A estação perdeu sua importância se tornando o foco de alguns problemas sociais, pois as mesmas se tornaram esquecida pela sociedade, transformando os espaços esquecido e sem uso.

A maioria das cidades tiveram seu desenho urbano desenvolvido através das ferrovias, definindo papeis importantes através daquela área, tornando hoje um obstáculo, local subutilizado, que para questões políticas teremos que ter um tratamento de projeto urbano e isso terá um custo elevado (FILHO; JUNIOR, 2019).

REFERENCIAL PROJETUAL

3. REFERENCIAL PROJETUAL

3.1 ESTAÇÃO DE ASSEN

Ficha técnica
Arquiteto: Stefan Prins, Jeroen de Willigen
Ano: 2020
Área: 3015m²
Localização: Assen, Países Baixos - Holanda

- **GENIUS LOCI**

Figura 8 - Vista da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 3 de maio de 2021

Assen fica localizado no norte dos Países Baixos, cercado por pequenos rios, que servem de irrigação para as plantações existentes, fortalecendo a principal atividade econômica da cidade que é a agricultura. É uma cidade considerada de porte pequeno, contendo uma população de aproximadamente 64.320 mil. O século XVII é considerado “a época do ouro” dos Países Baixos, por ser um período de grandes feitos artísticos, principalmente existindo também o surgimento das pinturas de “velhos mestres”, por ser um período de grandes feitos artísticos que são dos artistas como, Rembrandh, Vermeer, Van Gogh. No século XIX o país teve um impulso na economia através do comercio, navegação

e carvão, acelerando economicamente até a segunda Guerra Mundial[8]. Fazendo com que através dessas obras a cidade atraia vários turistas, e melhorando a cidade financeiramente.

A estação fica ao lado Oeste, localização estratégica, uma vez que se liga aos bairros da zona Leste, se tornando um ponto de crescimento urbano.

Figura 9 - Vista aérea da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 3 de maio de 2021

- **ICONOLOGIA E IDENTIDADE**

A prefeitura da cidade de Assen junto com os arquitetos tiveram a ideia de conectar a estação com o entorno, interligando também com o bairro, já que a antiga estação era fechada e isolada. Trazendo uma nova identidade para Assen através da estação, projetando o edifício como um espaço convidativo e acolhedor. Um dos pontos fortes é a coberta em transparência, definindo esse acolhimento para a população que frequenta, criando sombra e luz natural na estação. Pensado em diminuir os fluxos de carros, os arquitetos aumentaram uma área para os pedestres, um passeio público com áreas verdes no entorno da estação.

> Este gesto desempenha um papel fundamental não apenas na criação de uma identidade forte e coerente para o projeto, mas também na conexão com uma paisagem urbana mais ampla, pela qual pedestres e ciclistas podem atravessar agradavelmente a ferrovia de

[8] Retirado do site info escola: Disponível em: https://www.infoescola.com/europa/paises-baixos/

três vias para o centro da cidade", disse FREARSON, 2014 em uma publicação de sua revista.

Figura 10 - Vista do entorno

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 3 de maio de 2021

- **SIGNIFICADO DO USO**

Segundo os arquitetos, queria-se um centro de transporte claro e eficiente, marcando uma identidade na cidade através da estação, integrando também plataformas de ônibus (figura 04), com o intuito de conectar a edificação com o entorno e com outras cidades de leste à oeste, pensando sempre no fluxo de pedestres e ciclistas, criaram um túnel subterrâneo com 2.600 vagas para bicicleta, permitindo acesso também as plataformas e passarela para os pedestres. Inserin-se também comércios dentro da estação como, loja de conveniência, loja de flores, serviços técnicos e salas para funcionários. Abrangendo os dois lados do trilho, a estação oferece uma passagem subterrânea para facilitar o acesso (figura 05).

Figura11 - Plataformas para ônibus

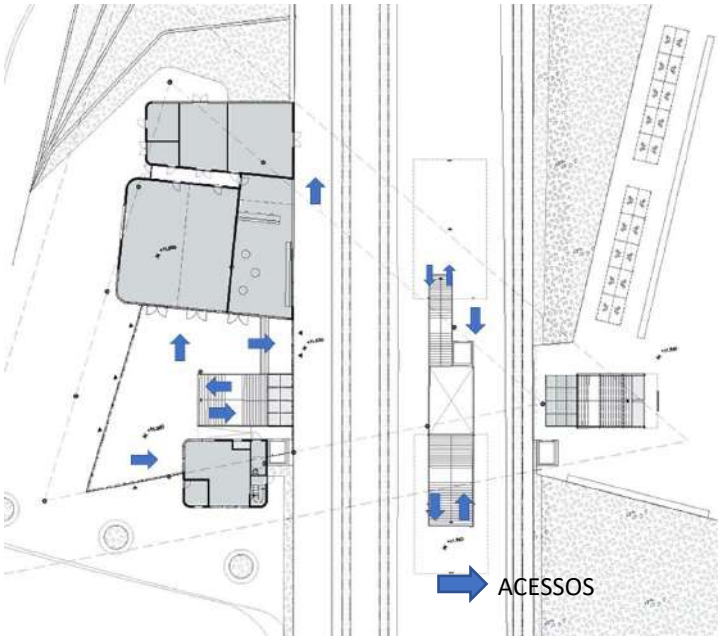
Fonte: Archtalent. Disponível em: < http://www.archtalent.com/projects/assen-station > Acesso em: 3 de maio de 2021

Figura 12 - Corte da estação

Fonte: Archtalent. Disponível em: < http://www.archtalent.com/projects/assen-station > Acesso em: 3 de maio de 2021

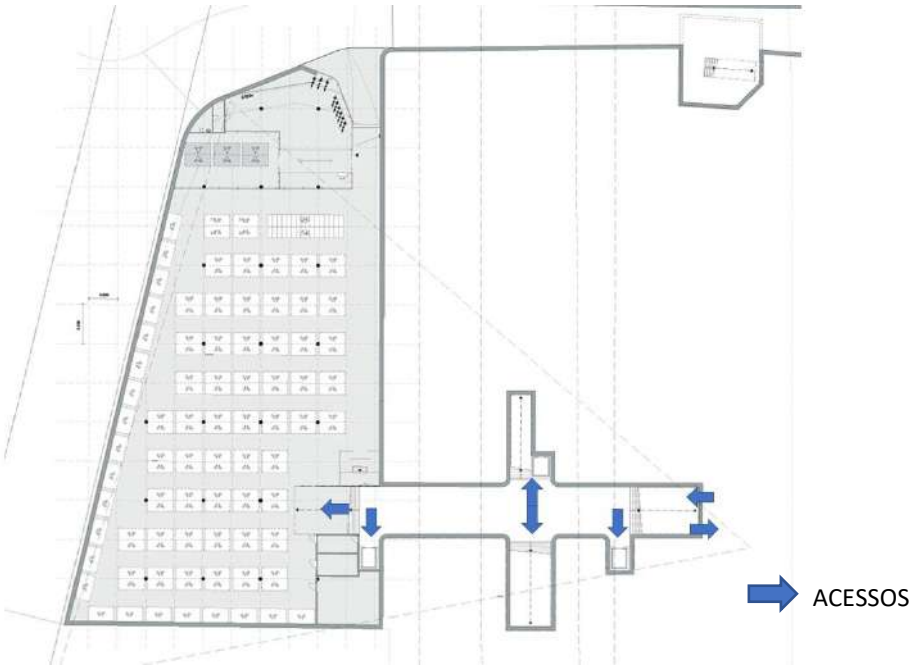
As imagens abaixo (figura 6 e 7) mostram seus acessos e possibilidades de circulação da estação e seu entorno, existindo acesso tanto pela porta principal como pela parte subterrânea no qual dá acesso as plataformas

Figura 13 - Planta baixa



Fonte: Dezeen. Disponível em: < https://www.dezeen.com/2014/11/17/powerhouse-company-de-zwarte-hond-win-assen-railway-station-redesign-netherlands/ > Acesso em: 3 de maio de 2021 (editado pela autora)

Figura 14 - Planta de subsolo

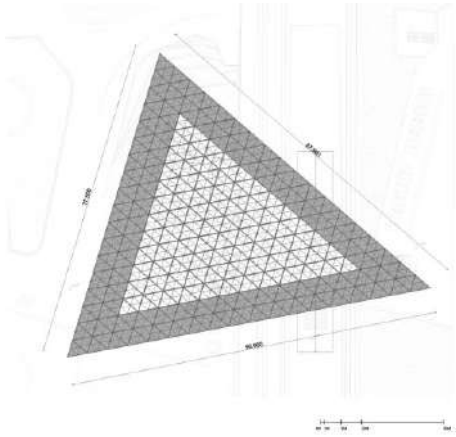


Fonte: Dezeen. Disponível em: < https://www.dezeen.com/2014/11/17/powerhouse-company-de-zwarte-hond-win-assen-railway-station-redesign-netherlands/ > Acesso em: 3 de maio de 2021 (editado pela autora)

- **ESTRUTURA E MATERIAIS**

Um dos pontos principais é a coberta, de onde partiu as ideias de ser um edifício convidativo e aconchegante, sua estrutura se trata de uma grelha triangular de vigas fabricadas em madeira laminada, com aproximadamente 3.000 m², chegando a atravessar os trilhos do trem, possuindo 10 metros de altura e três lados irregulares com comprimentos de 77.50,87.50 e 90 metros, e as colunas receberam um acabamento de aço pintado.

Figura 15 - Planta de coberta



Fonte: Dezeen. Disponível em: < https://www.dezeen.com/2014/11/17/powerhouse-company-de-zwarte-hond-win-assen-railway-station-redesign-netherlands/ > Acesso em: 3 de maio de 2021

Nas fachadas possuem revestimento de tijolo com cantos arredondados em tons de vermelho – púrpura combinando com a pavimentação do entorno.

Figura 16 - Revestimento da estação

Fonte: World Architecture. Disponível em: <https://worldarchitecture.org/article-links/efgch/powerhouse-company-and-de-zwarte-hond-complete-assen-station-with-triangular-wooden-roof.html > Acesso em: 3 de maio de 2021

3.2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RIBEIRÃO PRETO

Ficha técnica
Arquiteto: Oswaldo Bratke
Ano: 1961
Área: 4886m²
Localização: Ribeirão Preto

- **GENNIUS LOCI**

Figura 17 - Vista da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 27 de abril de 2021

A estação fica localizada em Ribeirão Preto – São Paulo. A cidade é conhecida como a capital do café, pois foi através dele que a região ganhou impulso na economia, assim também como o desenvolvimento trouxe outras culturas, como, a cana de açúcar, a soja, o milho, implantando uma forte agroindústria. A cidade de Ribeirão Preto é uma região muito rica, pois apresenta um padrão de vida elevado, como renda, consumo, tem uma economia forte e uma grande qualidade dos solos, fazendo com que seja uma das principais regiões agrícolas de São Paulo.

Figura 18 - Imagem aérea da localização da estação

Fonte: Google Earth Pro: Acesso em: 27 de abril e 2021

Projetada para se situar no eixo de expansão do nordeste da cidade, ela representava um novo entendimento de modernidade, ligada a produção arquitetônica e o movimento moderno brasileiro. A companhia Mogyana foi quem promoveu a construção da estação e encarregou Oswaldo Bratke para projetar.

- **ICONOLOGIA E IDENTIDADE**

A estação simbolizou um importante momento de modernização da cidade, primeiro a economia cafeeira que impulsionou o crescimento da malha ferroviária e o processo de reestruturação do sistema ferroviária nacional. O projeto foi idealizado para substituir uma estação já existente em 1884, que era apenas uma estação provisória.

Figura 19 - Estação Provisória da Cia Mogyana

Fonte: Disponível em: < file:///C:/Users/ACER/Downloads/831-25-2861-3-10-20190102.pdf > Acesso em: 27 de abril de 2021

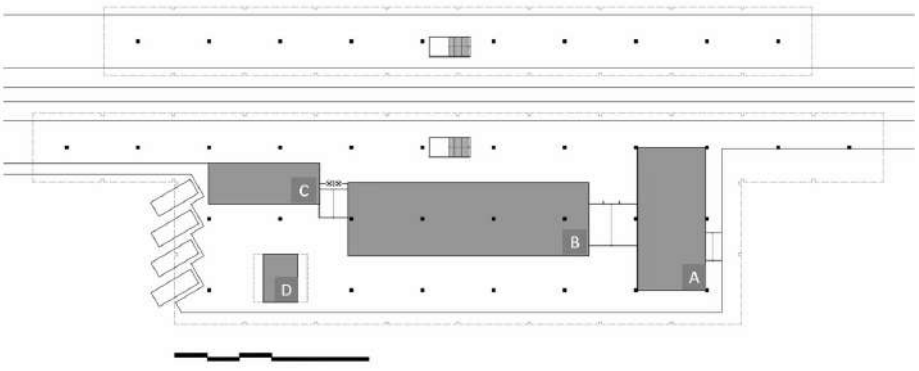
A intenção do projeto nasceu de pressupostos urbanísticos, trazendo estratégias e soluções estruturais para a nova estação, tendo em vista que poderia contribuir economicamente para a cidade e para a operação de transporte de cargas e passageiros.

- **SIGNIFICADO DO USO**

Bratke em seus projetos de estações não previa apenas a instalação da linha férrea, mas uma edificação que atendesse aos passageiros e cargas, inserindo comércios e serviços diversificados, sabendo que os terminais tinham alguma valorização, pois demandavam terrenos grandes e valorizados próximo a malha urbana, envolvendo principalmente investimentos no sistema ferroviário.

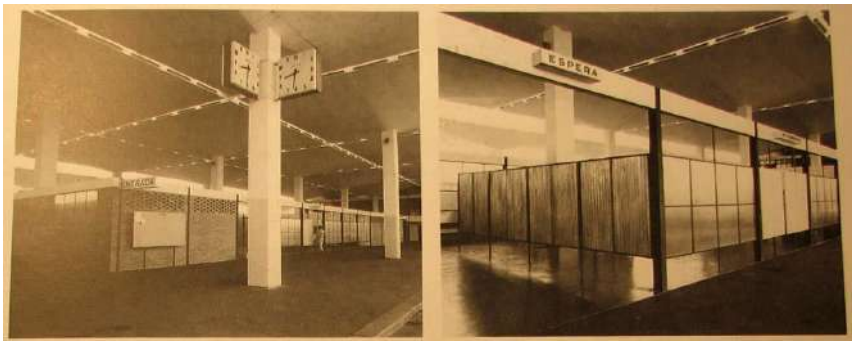
A edificação é no nível da rua, com a fachada recuada para a inserção de estacionamentos na frente, contendo 4 blocos (figura 13), onde o bloco A é o único que apresenta dois pavimentos, incluindo despachador, telegrafo, seletivo, arquivo, correios e bagagem. O bloco B ocupa o centro da edificação, contendo restaurante, cozinha, copa, vestiário, despena e bar. O bloco C, por sua vez, é ocupado por escritório, deposito de malas, e agente da estação. E o bloco D por bilheteria, banca de jornais e telefone.

Figura 20 - Implantação



Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021

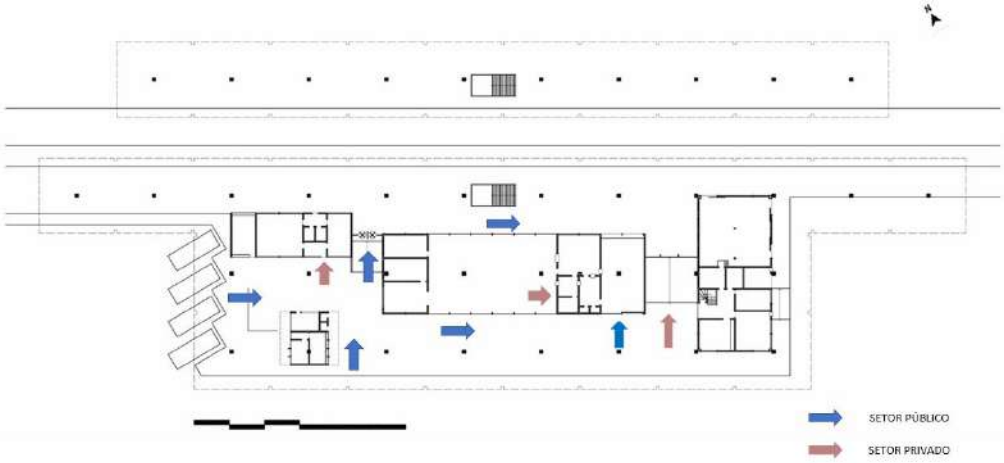
Figura 21 - Imagens do interior da estação



Fonte: Brazilia. Disponivel em: < http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/CMEF-Mogiana-ref-estacoes-Ribeirao-Preto-Uberlandia-Bratke.shtml > Acesso em: 27 de abril de 2021

O acesso a estação fica nas laterais do bloco D, onde ficam localizado a bilheteria, banca de jornais e telefonia, sendo o setor público, próximo as vagas de estacionamento, onde dá também acesso direto as plataformas.

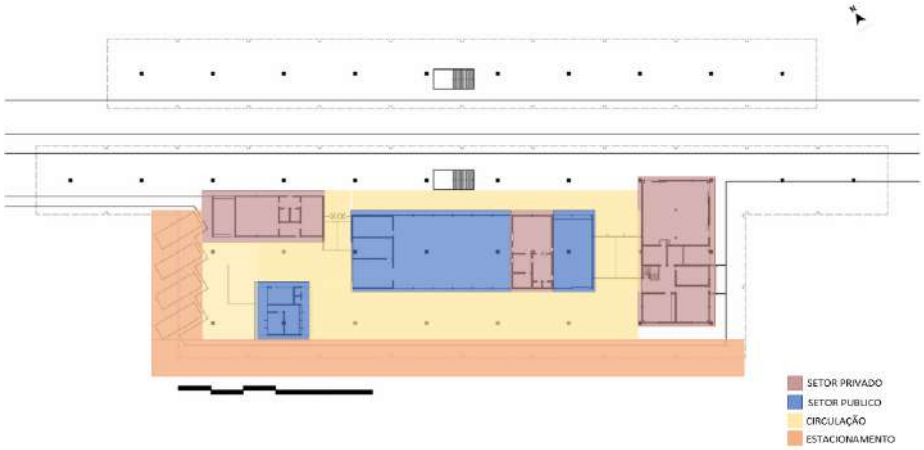
Figura 22 - Planta baixa com acessos da estação



Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021 (editado pela autora)

Segue a baixo a setorização da estação, que delimitam o acesso privado e público, e a plataforma de embarque e desembarque, além de um desnível de um metro para a passagem dos trens, contendo também uma passagem subterrânea acessada por duas escadas.

Figura 23 - Manchas com seus respectivos setores

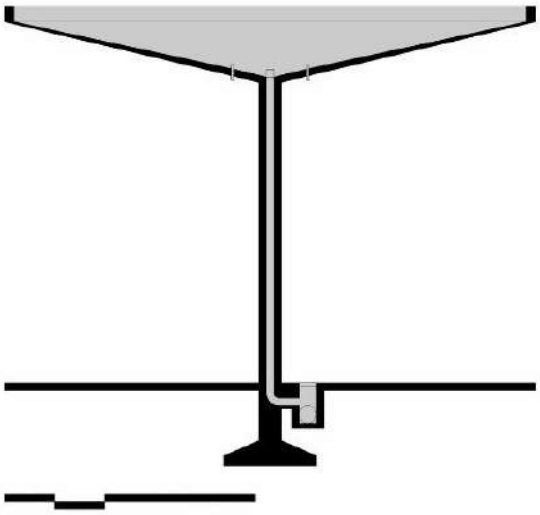


Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021 (editado pela autora)

- **ESTRUTURA E MATERIAIS**

Bratker desenhou uma estrutura em forma de paraboloide hiperbólica de concreto armado, sustentando por um pilar central (figura 17), que a junção dos módulos forma a coberta da estação, sendo trinta e oito módulos delimitando o espaço (figura 18). O modulo mede dez metros e sessenta centímetros de lado, a altura do pilar é de seis metros, totalizando a altura do módulo com sete metros cinquenta centímetros.

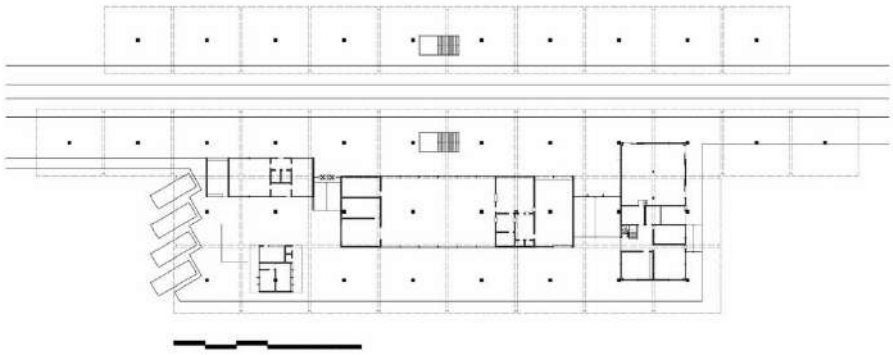
Figura 24 - Pilar que sustenta a estrutura da estação



Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021

Os módulos são distribuídos em quatro linhas, as duas primeiras composta por oito módulos, a terceira com doze e a quarta com dez, a quarta linha tem uma distância de dezesseis metros e trinta e cinco centímetros, da terceira que é para receber as linhas férreas.

Figura 25 - Pilares e módulos distribuídos formando a coberta



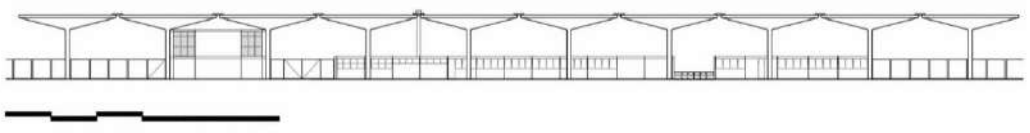
Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021

As imagens abaixo mostram os módulos e os pilares apoiados:

Figura 26 - Distribuição de pilares

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021. (editado pela autora)

Figura 27 - Corte da edificação



Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/ > Acesso em: 27 de abril de 2021

Os volumes são feitos de concreto, fechamento em alvenaria e esquadrias de ferros e vidro.

3.3 ESTAÇÃO PAPICU – FORTALEZA

Ficha Técnica:
Arquiteto: Daniel Hopf Fernandes
Ano: 2012
Área: 10608m²
Localização: Fortaleza - CE

- **GENNIUS LOCI**

Figura 28 - Vista da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 26 de abril de 2021

A capital foi se desenvolvendo às margens do riacho Pajeú, fundada aproximadamente em 1726, sendo a região com maior densidade demográfica e está entre as mais populosas do mundo. Possuindo em torno de 2,5 milhões de habitantes, apresenta o turismo como um dos fatores importantes da cidade. (MAIRE, 2017)

A economia da capital é baseada em setor de serviço industrial e agricultura, sendo responsável por quase 50%, conhecida também por suas praias e seus comércios espalhados pela cidade, com isso o turismo tem uma boa parcela nas porcentagens do PIB da capital. O metrô de Papicu localiza – se perto dos bairros

com metro quadrado mais caro de Fortaleza, ligando com a linha leste de Parangaba – Mucuripe ao terminal de ônibus, formando um terminal intermodal de Papicu. (MEIER, 2021)

A construção da estação fez parte de um planejamento estratégico de Fortaleza que concorreria a uma cidade – sede da copa do mundo de 2014, que com a implantação dessa linha a mobilidade urbana teria melhorias. A estação fica em Mucuripe, próximo ao mar e a algumas áreas carentes, enxergando os contrastes das realidades de vida.

Figura 29 – Vista aérea da estação

Fonte: Google Earth Pro

- **ICONOLOGIA e IDENTIDADE**

Tendo em vista o clima de Fortaleza, utilizaram materiais que fossem confortáveis para o usuário, possibilitando uma transparência e sensação de leveza. Pensando na sua funcionalidade tentaram implantar a estação na melhor posição, como iria conectar com o entorno, com as passarelas e as plataformas. Trazendo uma estação moderna para cidade e permitindo interligação com outros modais.

Figura 30 - Material utilizado na lateral da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 26 de abril de 2021

- **SIGNIFICADO DO USO**

A estação recebeu uma solução de uma passarela entre as duas avenidas com acesso no mezanino, existindo uma ligação com o terminal de ônibus e prevendo uma futura conexão com a estação leste.

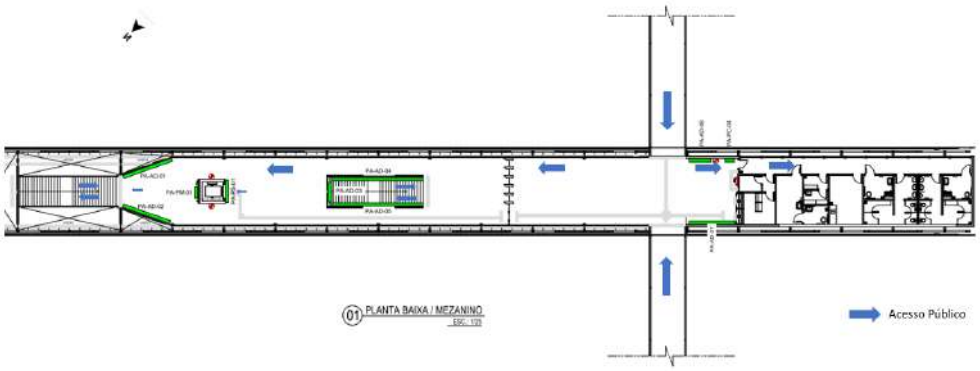
Figura 31 - Vista da passarela

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 26 de abril de 2021

O acesso principal é pela passarela, onde direciona para o mezanino, uma área superior de passagem e algumas salas como bilheterias e banheiros (figura

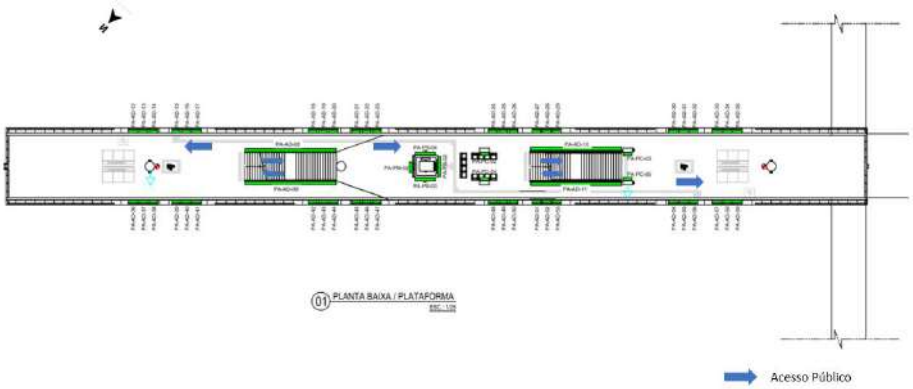
25), conduzindo para as plataformas de embarque e desembarque, havendo escadas e também uma plataforma acessível para acesso.

Figura 32 - Planta baixa da estação com seus respectivos acessos



Fonte: Metrofor. Disponível em: < https://www.metrofor.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/32/2019/03/Planta-baixa-plataforma-Esta%C3%A7%C3%A3o-Papicu.pdf > Acesso em: 26 de abril de 2021.

Figura 33 - Planta baixa do mezanino com seus respectivos acessos



Fonte: Metrofor. Disponível em: < https://www.metrofor.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/32/2019/03/Planta-baixa-plataforma-Esta%C3%A7%C3%A3o-Papicu.pdf > Acesso em: 26 de abril de 2021

- **ESTRUTURA E MATERIAIS**

A estrutura é de concreto, com a cobertura e seu envoltório de pórticos metálicos servindo de suporte para os materiais das laterais, sua estrutura é comportado por apenas 5 pilares de concreto e o mezanino apoiado. A maiorias das estações da capital são ao nível da superfície, com acesso direto, mas a Papicu para atingir população dos dois lados da avenida, fez uma passarela elevando e conectando.

Figura 34 - Estrutura da estação

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 26 de abril de 2021

A equipe na formação do projeto teve cuidados em relação aos materiais da estação, tentando aproveitar ao máximo a luminosidade natural da cidade e inserir mais materiais que diminua os impactos das altas temperaturas locais. Como, nas laterais material transparente e brises para facilitar a entrada de luz, e protegendo das chuvas de vento, permitindo também a entrada de ventilação através do mezanino com uma circulação superior, inserindo telha industrial com isolamento térmico.

Figura *35*- Material utilizado

Fonte: Archdaily. Disponível em: < https://www.archdaily.com.br/br > Acesso em: 26 de abril de 2021

Na análise dos correlatos, escolhemos três projetos com usos e soluções temáticas semelhantes ao meu objeto de estudo, para criar embasamento teórico e projetual e subsídios para amparar as diretrizes arquitetônicas e urbanísticas. Além disso, escolheu-se projetos em escalas diferentes, internacional, nacional e regional para assimilação de soluções e estratégias distintas. A seguir, a tabela revela uma síntese da análise ocorrida no presente capítulo.

Quadro 2 - Síntese dos correlatos

Parâmetros de Baker	Correlato 1 (Estação de Assen)	Correlato 2 (Estação Ferroviária de Ribeirão Preto)	Correlato 3 (Estação Papicu – Fortaleza)	Requalificação da estação ferroviária de Bayeux
Genius Loci	Assen Localizada no norte dos Países baixos, um país de grandes feitos artísticos. A estação se localiza ao lado oeste, com conexão a leste, se tornando um ponto de crescimento urbano.	A cidade é conhecida como a capital do café, pois através dele a economia ganhou impulso. A estação se localiza no eixo de expansão do nordeste, ligação a mesmo com o movimento moderno.	Fortaleza é uma cidade muito populosa, sua economia é baseada em setores industriais, turismos e entre outros. A estação faz parte de um planejamento estratégico para melhorar a mobilidade da cidade.	A estação de Bayeux fica localizada na rua Gustavo Maciel Monteiro, rua com uso residencial, próxima a avenida liberdade, principal da cidade.
Iconologia e Identidade	Os arquitetos junto com a prefeitura da cidade, tinham a proposta de conectar a estação com outros bairros e com o entorno, pensando no conforto dos pedestres e em diminuir os fluxos de carros.	A economia cafeeira impulsionou a malha ferroviária e o processo de reestruturação, tendo em vista que isso poderia se desenvolver positivamente para economia da cidade.	Os arquitetos pensando no clima de fortaleza, utilizou materiais leves, para da sensação de leveza no espaço. Trazendo uma modernização para a cidade.	A principal finalidade da estação é conectar a população a estação e trazer as potencialidades da área, para que o trem se tornasse um transporte diário deles.
Significado do uso	Além de todo o entorno pensado nos pedestres, a parte subterrânea é pensada nos ciclistas com vaga para 2.600 vagas para bicicleta. Facilitando o acesso também para as plataformas.	A estação se compõe por quatro blocos de diferentes usos, com a edificação no nível da rua e vagas de estacionamento.	A estação possui as plataformas que ficam no térreo e o mezanino com acesso as passarelas, ligando duas avenidas.	A estação é composta por dois pavimentos, com alguns usos, como espera, bilheteria, sala comercial e entre outros, pensamos no no conforto do pedestre criando uma rua compartilhada para controlar o fluxo dos carros.
Estrutura e Materiais	Utilizaram uma estrutura toda de madeira, chegando a atravessar os trilhos do trem e revestimento nas fachadas para combinar com o famoso “tapete vermelho” que existe no piso do entorno.	Bratker desenhou paraboloide hiperbólica sustenta por pilares de concreto, formando a coberta da estação. Utilizando materiais também como, ferro e vidro.	Ela possui uma estrutura mista, concreto com estrutura metálica, inserindo também materiais que diminua os impactos da temperatura da cidade.	A mesma possui uma estrutura mista, concreto cm estrutura metálica para sustentação da coberta. Utilizando materiais também como vidro para também conectar a aproximar a comunidade com a estação.

Fonte: Acervo da autora.

Por fim, a escolha dos correlatos se deu a partir de informações e conteúdo que agregassem valor ao meu processo projetual. Com isso um deles foi a estação de Assen, um dos pontos foi a preocupação que eles tiveram em relação aos pedestres e ciclistas, não só pensando na edificação, mas sim no entorno e ligando as áreas próxima com a estação, inserindo também pontos de ônibus no terminal. A estação de Ribeirão Preto, por sua vez, foi escolhida a partir da leitura do seu contexto e história, onde houve um impulso na economia através da malha ferroviária, sua estrutura moderna desenhada por Bratker e sua inserção de comércio na estação. A estação de Papicu é interessante, devido a ligação que a mesma faz com as duas vias, mesmo estando implantada em uma área rica da cidade, ela tenta conectar às áreas precárias e utilizando materiais que sejam menos impactos a cidade.

4. DIAGNOSTICO

O Presente capitulo tem por objetivo apresentar a descrição da área de intervenção com base nos estudos dos condicionantes legais e ambientais.

Bayeux é um município do estado da Paraíba, localizado na região metropolitana de João Pessoa. Em 1585 foi fundada a cidade de João Pessoa, e há alguns anos à frente começou o povoado na cidade de Bayeux e Santa Rita. Município conhecido como a cidade dos manguezais por ter em torno de 60% do seu território constituído por manguezais e resquícios da Mata Atlântica (IBGE, 2015). A sua estação fica localizada na rua Gustavo Maciel Monteiro, no bairro do centro da cidade.

4.1 CARACTERISTICA DA ÁREA

Para compreender tecnicamente melhor a área de estudo, foram utilizadas plataformas como AUTOCAD para desenvolvimento dos mapas junto ao Google Earth e visitas na área para coleta de informações sobre o local de estudo. Para coleta dos dados de produção dos mapas foi adotado um raio 170 metros, para que pudesse abranger vias principais da cidade de Bayeux.

Figura 36: Localização da Paraíba, Bayeux e área de intervenção

Mapa da Paraíba

Mapa de Bayeux

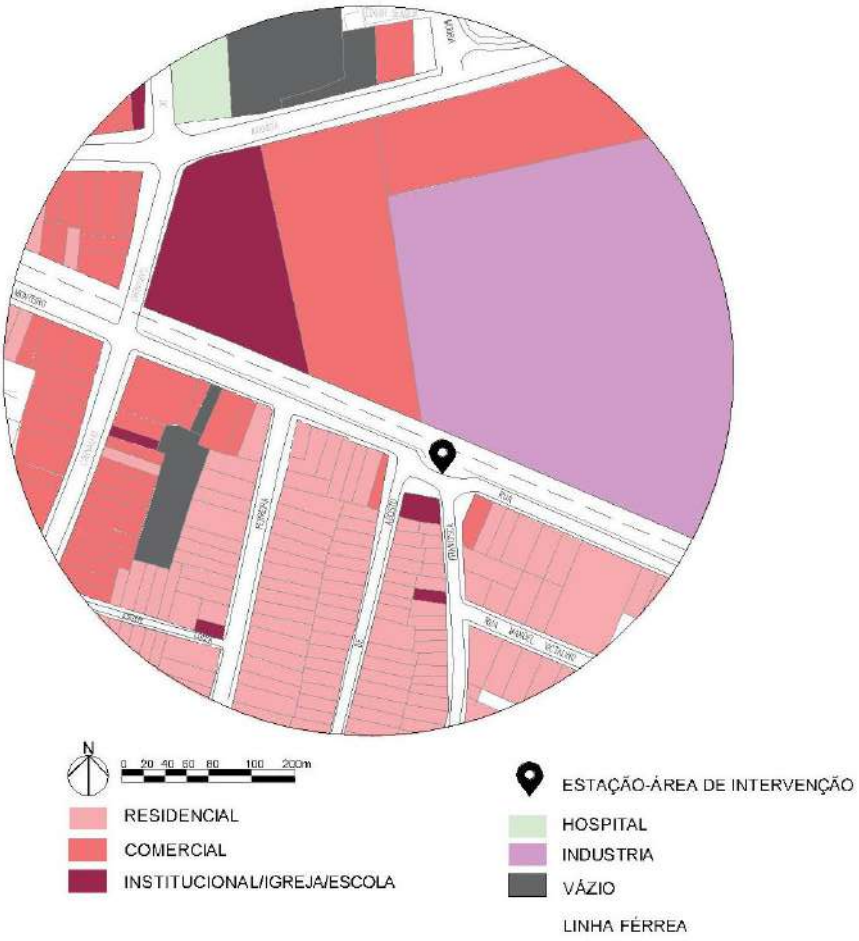
Área de intervenção
(estação ferroviária)

Fonte: Acervo da autora.

4.1.1 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O mapa a seguir (Mapa 1) ilustra que o uso e ocupação da área de objeto de estudo é divido entre residencial e comercial, porém, o residencial tem uma porcentagem maior. Os demais usos foram identificados como institucional (escola, igreja), hospital e indústria, e a observação de apenas 4 lotes sem uso. Logo, abaixo do mapa, as imagens do uso e ocupação da área.

Mapa 1: Mapa de uso e ocupação do solo do entorno da área de intervenção



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Figura 37: Imagens do uso e ocupação da área

Fonte: Acervo da autora e Google Earth

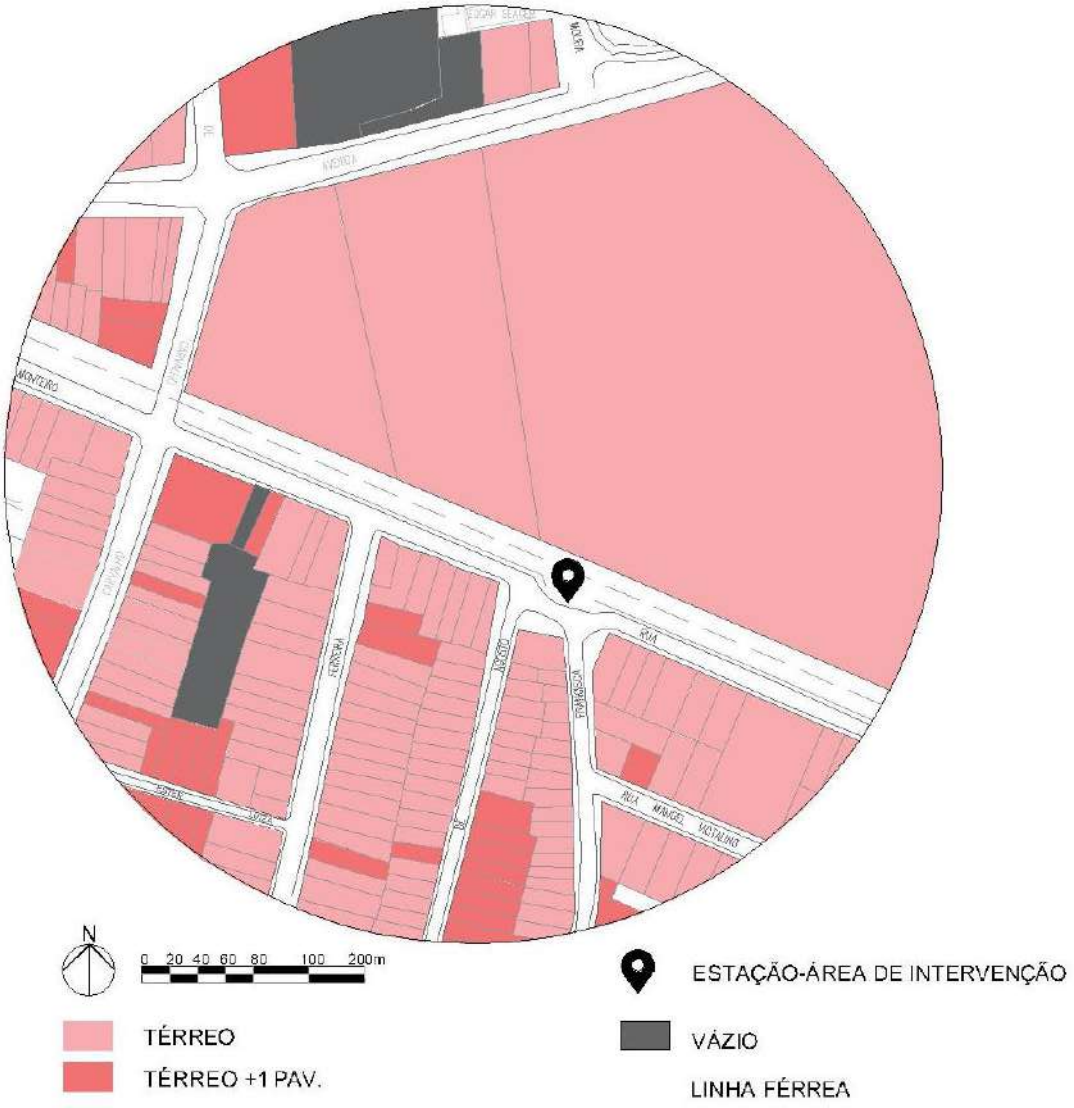
Imagens relacionadas ao mapa acima, mostrando suas principais ocupações, próximas a estação ferroviária da cidade de Bayeux, incluindo igreja, escola (José Davila Lins), hospital (Materno infantil), um dos lotes vazios e as industrias localizadas por trás da estação ferroviária.

A área é bem dividida em relação aos seus usos, como dá pra perceber no mapa e nas imagens inseridas.

4.1.2 GABARITO

Durante o decorrer das análises, verificou – se que no bairro a presença marcante das edificações térreas, sendo encontradas em pouca quantidade edificações de dois pavimentos. A paisagem se conforma com as edificações térreas, com escalas humanas e compatibilizando com a altura do objeto de estudo. Fazendo com que não haja algum tipo impedimento para a ventilação, (ver figura 36).

Mapa 2: Mapa de gabarito das edificações do entorno.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

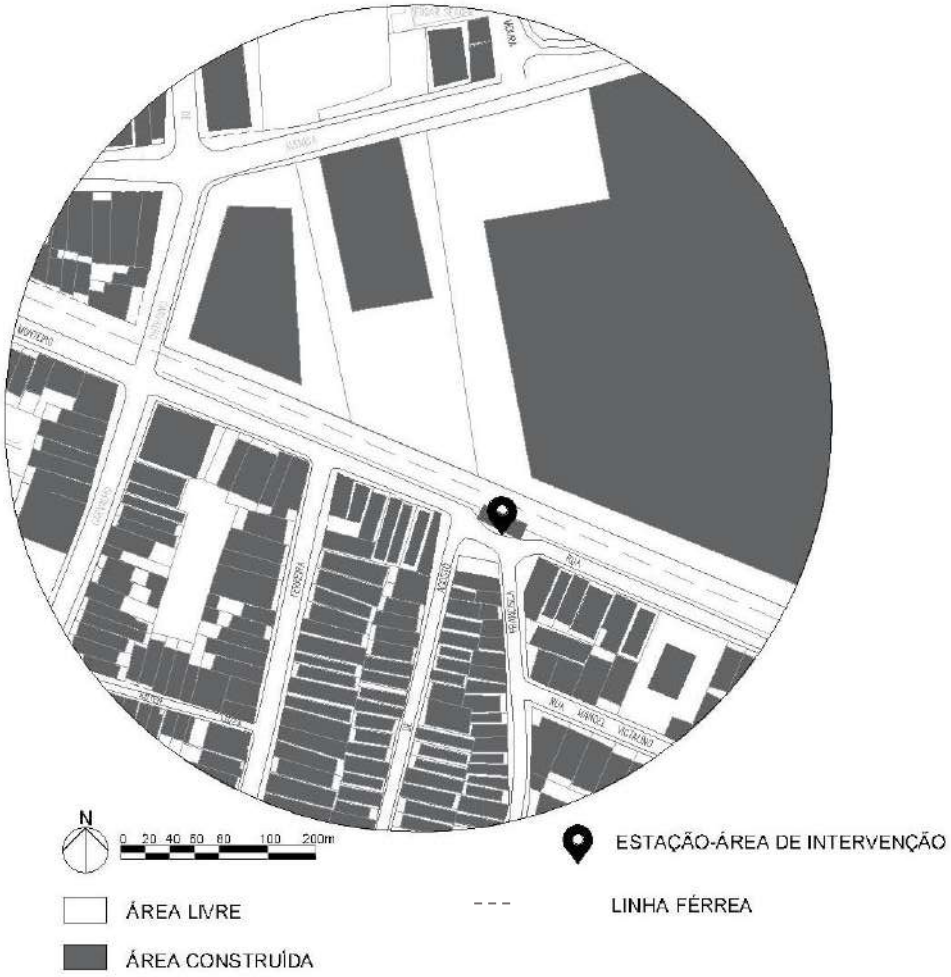
Figura 38: Imagens do gabarito da área.

Fonte: Acervo da autora

4.1.3 CHEIOS E VAZIOS

A análise do mapa cheios e vazios nos possibilita identificar e entender a relação morfológica entre os espaços construídos e os espaços livres, tendo em vista que, no raio do mapa as construções existentes ocupam quase 100% do lote. Na estação ferroviária não existia tanto espaço para a construção da mesma e acabaram avançando, no que acabou desconfigurando um pouco da rua Gustavo Maciel Monteiro, no qual, fica localizada a estação (ver figura 39).

Mapa 3: Mapa de cheios e vazios



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

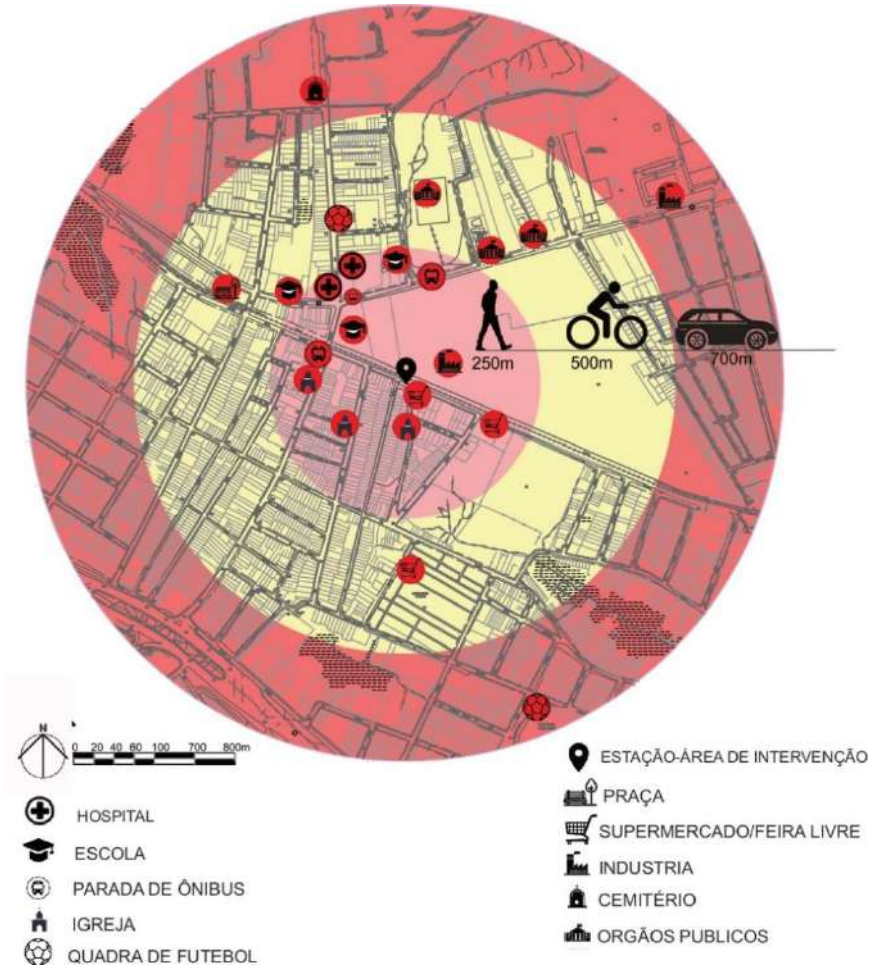
Figura 39: Imagens das ocupações – residências e estação

Fonte: Google Earth.

4.1.4 MOBILIDADE URBANA E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

O mapa a seguir (mapa 4) foi criado para compreender a relação entre modais e equipamentos urbanos do entorno da estação. Neste sentido, é perceptível visualizar que à 250m da estação ferroviária há paradas de ônibus que abarcam linhas que vêm de bairros vizinhos e diversos equipamentos urbanos e estabelecimentos comerciais tais como supermercados, escolas, igrejas, hospital e indústria. No raio de 500m, observou-se a presença de alguns órgãos públicos, como a prefeitura e administrações, a feira livre de Bayeux, a praça 7 de julho e uma quadra de futebol. Há 700m da estação, ainda se encontra mais uma indústria e cemitério da cidade, Nossa Senhora da Boa Morte.

Mapa 4: Mapa de mobilidade

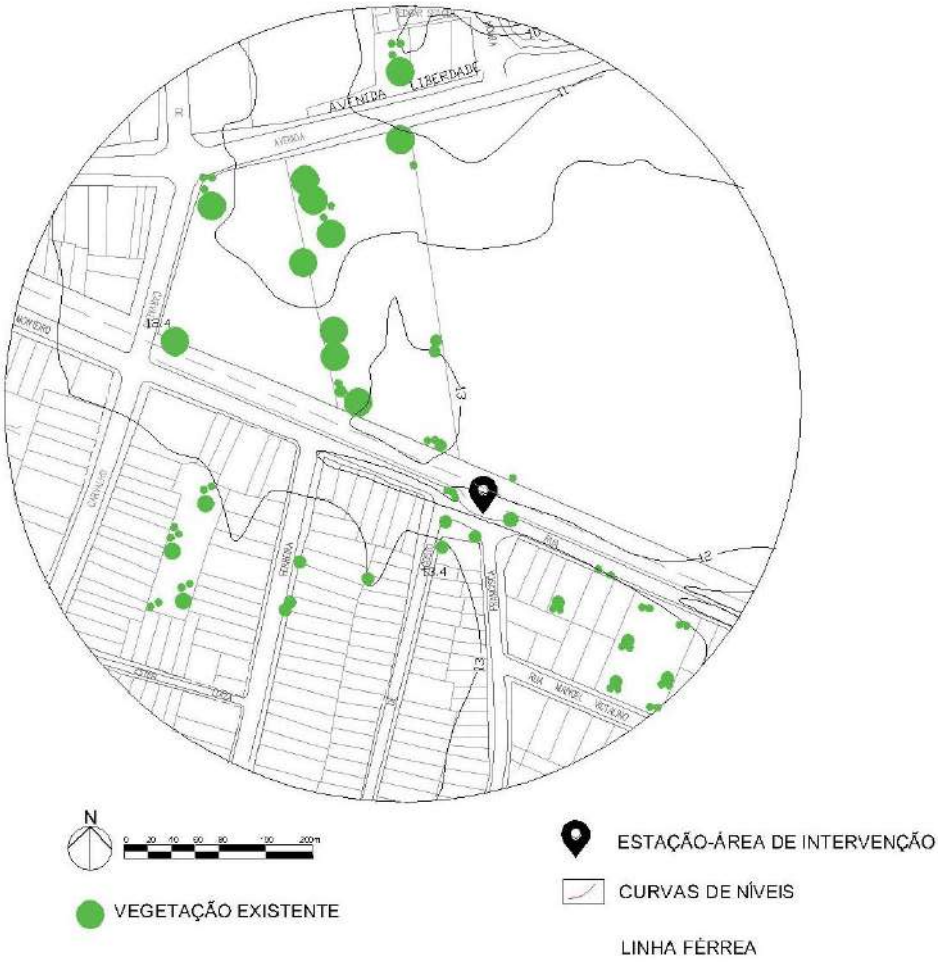


Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

4.1.5 VEGETAÇÃO

No mapa de vegetação é perceptível ver que a presença de verde é pouca. No raio de abrangência, encontramos maior quantidade de vegetação em terrenos vazios. No entorno da estação ferroviária existem apenas 3 árvores de meio porte, situação que fomentou a ação e a necessidade de a própria população criar um jardim na área.

Mapa 5: Vegetação



Fonte: Elaborado pela autora, 2021

Figura 40: Jardim ao lado da estação

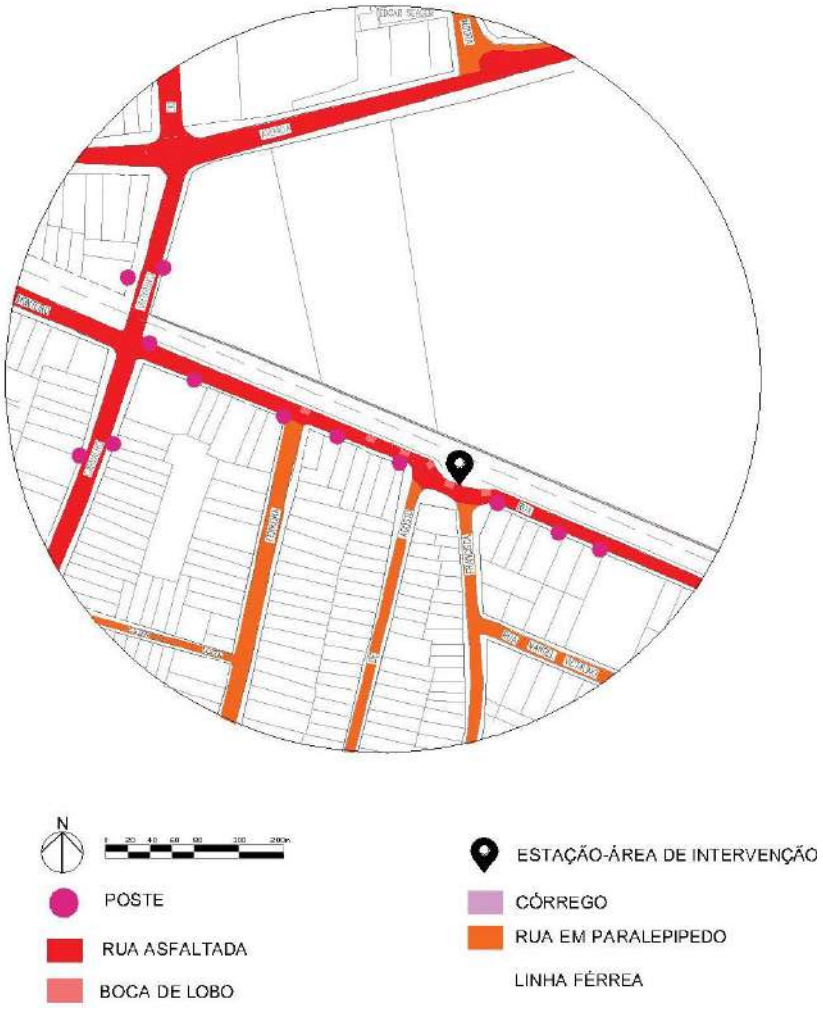
Fonte: Acervo da autora

4.1.6 INFRAESTRUTURA

Em relação a este aspecto, observa-se que a região se apresenta deficitária, apresentando pouca disponibilidade e qualidade dos elementos de infraestruturas. A rua da estação ferroviária de Bayeux é asfaltada, porém com capeamento irregular e com desníveis acentuados. Ao longo desta rua existem algumas bocas de lobo, somando no total de 6 apenas: uma localizada no acesso da rampa, tirando toda a acessibilidade, e mesmo contendo essa quantidade de bocas de lobo, ainda existe presença de esgotos na rua (ver imagem 40).

Observa-se satisfatória disponibilidade de postes, gerando iluminação pública confortável apenas em frente à estação, e ao longo da rua sua iluminação é precária, causando desconforto e insegurança.

Mapa 6: Infraestrutura



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Figura 41: Boca de lobo e esgoto presente no percurso da rua.

Fonte: Acervo da autora.

4.2 ANÁLISE COMPORTAMENTAL

4.2.1 CONTAGEM

Durante a construção da metodologia, foram desenvolvidas as perguntas do livro “Vida nas cidades: como estudar?”, de Gehl (2018), que nortearam as observações e ajudaram a definir as ferramentas utilizadas nas análises das áreas. Pautou-se nas perguntas “Quem, o que e onde?”. Após as perguntas, foram realizadas as ferramentas de análise, para sistematizar e registrar as observações feitas em campo, determinadas como, contagem, mapeamento e fotografias.

A contagem foi realizada mediante a utilização de uma tabela, elaborado pela autora, fazendo a contagem de gênero isolado ou em grupo na área da estação, durante 2 dias em diferentes horários, na rua Gustavo Maciel Monteiro, ver quadro 3.

Quadro 3: Quadro para utilizado para ferramenta de contagem.

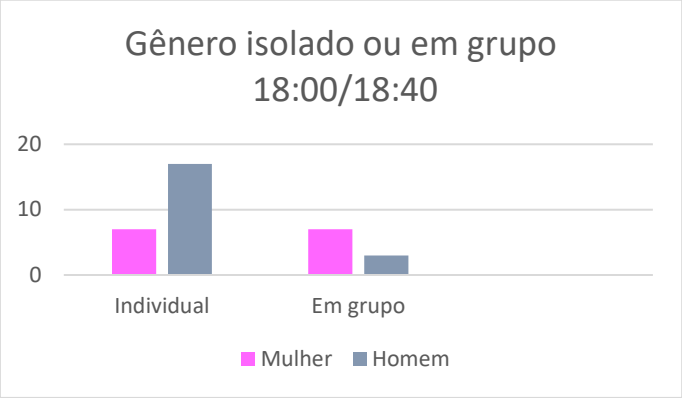
GÊNERO ISOLADO OU EM GRUPO		

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

No dia 21 de julho de 2021 (quarta-feira) foi realizado a primeira contagem na área de intervenção, mais especificamente na rua Gustavo Maciel Monteiro, por volta das 18:00 horas até as 18:40. Notou-se um fluxo de pedestres maior do gênero masculino, no que tange o indivíduo sozinho, já, em relação à grupo de indivíduos, o fluxo feminino foi maior. No gráfico abaixo mostra a contagem

de pessoas que circulam a área, pois as que ficam paradas no entorno, somam apenas 4, do sexo masculino.

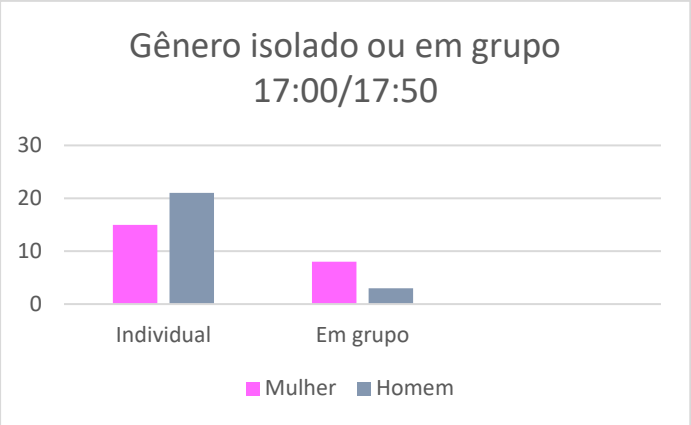
Gráfico 1: Comparação de gêneros, 21 de junho.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Foi realizado mais uma comparação no dia seguinte, dia 22 de julho (quinta-feira) no horário das 17:00 horas até às 17:50, tendo uma análise de que o fluxo feminino aumenta, porém, o masculino ainda prevalece. E contabilizando apenas 2 pessoas do sexo masculino parados na rua.

Gráfico 2: Comparação de gênero, dia 22 de junho.

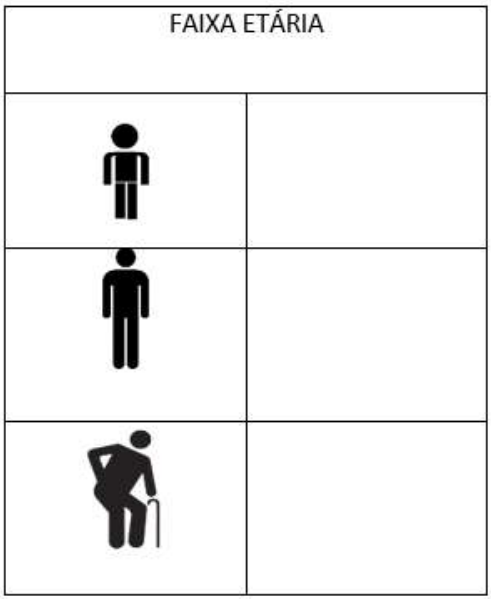


Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

- **Faixa Etária**

Foi desenvolvido mais uma tabela para a compreensão de faixa etária que circulam a área, como idoso e Criança (ver quadro 4 abaixo).

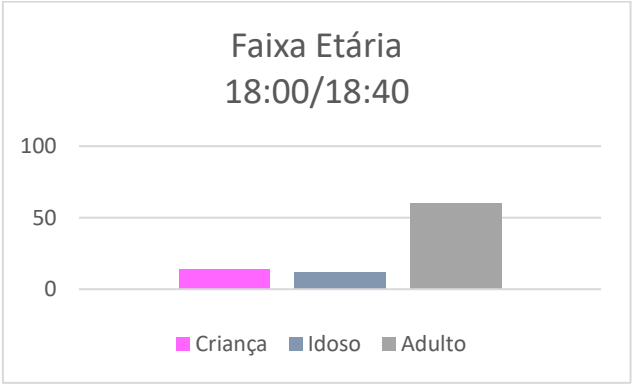
Quadro 04: Comparação de faixa etária.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

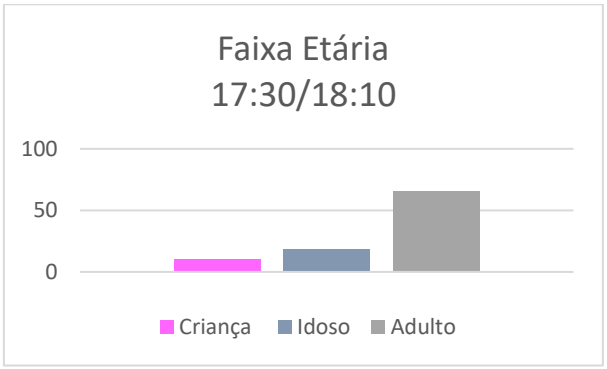
Essa contagem foi realizada durante dois dias e horários diferente, dia 26 de agosto (quinta-feira) às 18:00 até às 18:40, e dia 27 de agosto (sexta-feira) às 17:30 até às 18:10, notando um fluxo maior de crianças no dia 26 de agosto, mas, o fluxo de idoso também é considerável totalizando 12 neste dia, no dia seguinte a presença de idosos foi maior, somando 10 crianças e 18 idosos. Mesmo havendo uma boa frequência de criança e idoso, a predominância na área nos dois dias de contagem é a de adulto contabilizando 60 no dia 26 de agosto (quinta-feira) e 68 adultos, no dia 27 de agosto (sexta-feira), (ver gráficos a seguir).

Gráfico 3: Comparação de faixa etária, dia 26 de agosto.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Gráfico 4: Comparação de faixa etária, dia 27 de agosto.



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

- **Comparação de modal**

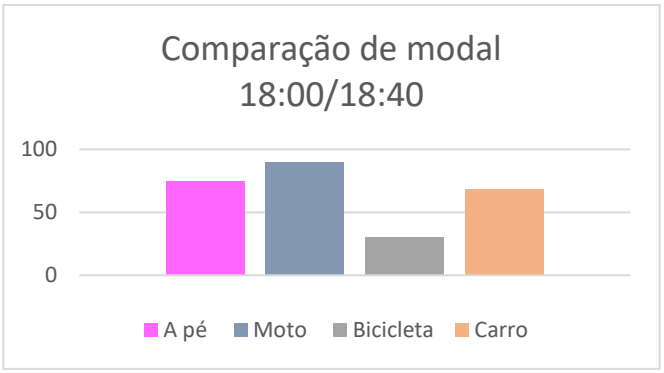
Quadro 05: Comparação de modal

Comparação de modal	

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

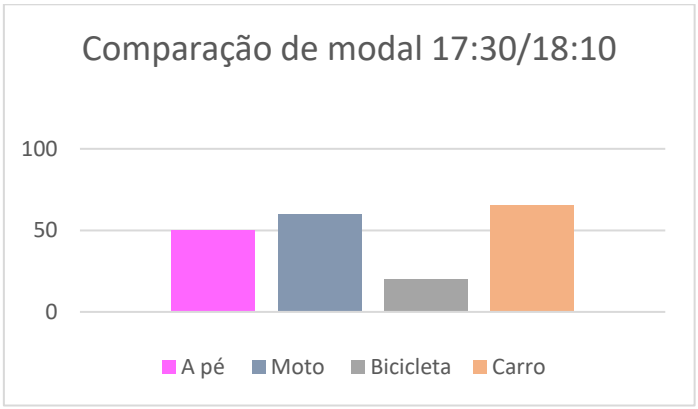
Essa comparação foi realizada também nos dias 26 de agosto (quinta-feira) às 18:00 até às 18:40 e 27 de agosto (sexta-feira) às 17:30 até às 18:10. Notando um fluxo intenso de carros nos dois dias, motos e pessoas transitando a pé, e bicicleta tem um fluxo moderado, mas na quinta-feira seu fluxo foi maior em todos os modais comparado à sexta (ver gráficos abaixo).

Gráfico 05: Comparação de modal, 26 de agosto



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Gráfico 06: Comparação de modal, 27 de agosto

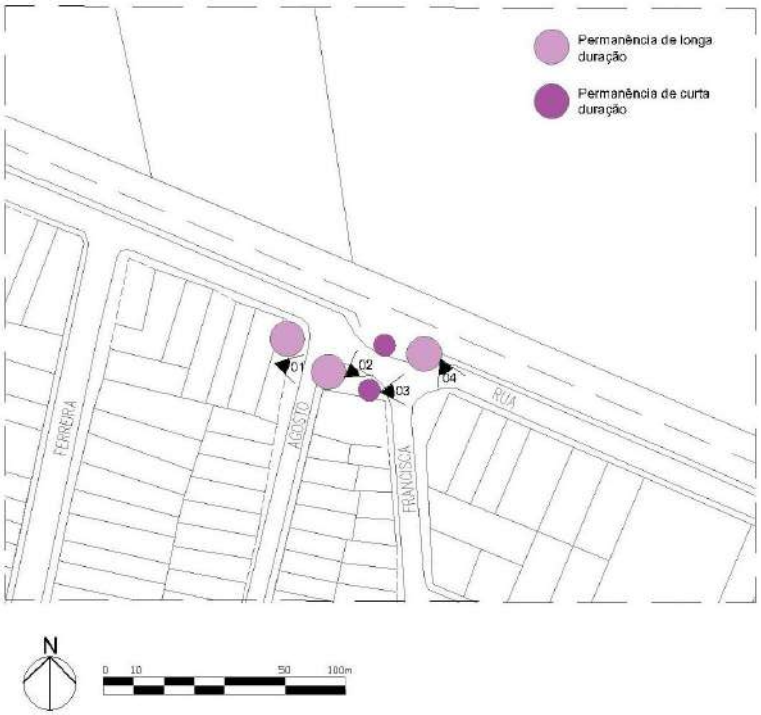


Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

4.2.2 MAPEAMENTO E FOTOGRAFIA

Para compreender a dinâmica urbana do local de estudo, foi realizada um mapeamento nos dias 21 de julho (quarta-feira) e 22 de julho (quinta-feira), em diferentes horários, percebendo as manifestações da rua e vivências. Foi notado as apropriações que os moradores fazem na rua, com uso de barracas, ou seja, comerciantes. Percebendo suas permanências na área de curta ou longa duração. Curta duração, pessoas que passam pouco tempo na área, esperando trem, seja na escadaria da estação ou nos bancos em frente a ela. E longa, as que ficam sentadas conversando, nos bancos ou no bar em frente e os comerciantes como mostra nas imagens abaixo.

Mapa 7: Mapeamento comportamental



Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Figura 42: Manifestações e apropriações presentes no entorno da estação.

Fonte: Acervo da autora.

4.3 LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO E ESTADO DE CONSERVAÇÃO

A estação de Bayeux foi criada em 1911 (ver figura 38), tendo uma configuração arquitetônica simples, sem muitos detalhes. Não obtivemos informações aprofundadas sobre a sua forma arquitetônica e seus condicionantes para a construção da mesma. De acordo com o IPHAEP ela não é tombada e também não é inscrita na instituição. A sua forma desde a sua inauguração não teve muitas mudanças (ver figura 39), sua estrutura continua a mesma, apenas houve a retirada de catracas do lado direito, fazendo fechamento com cobogó e deixando uma área de espera com bancos e mudança de revestimento, antes era pintura e hoje é pastilha.

Figura 43: Imagem da estação em meados de 1911.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/bayeux.htm

Figura 44: Imagem da estação atual

Fonte: Acervo da autora

4.3.1 COBERTA

Sua coberta continua a mesma, com uma forma reta, de material com treliças metálicas e com telha metálica. Seu estado atual, está descascando e as treliças com ferrugem, por falta de manutenção, tornando uma estrutura perigosa para a população que frequenta. (ver figura 40).

Figura 45: Coberta da estação.

Fonte: Acervo da autora.

4.3.2 FENESTRAÇÕES

Aparentemente as esquadrias da estação foram trocadas por outras com materiais mais contemporâneos, podendo ser perceptível nas poucas fenestrações existentes:

(1) uma janela com dimensões consideravelmente pequenas, posicionada na orientação sul da estação, especificamente na bilheteria. Sua materialidade é de alumínio e vidro; (2) uma porta também na bilheteria, de madeira, pintada de branca, guarnecida por uma grade de ferro de trama quadriculada na cor branca. Encontrando – se também cobogó por grande parte da fachada também posicionada na orientação sul da estação. Provavelmente, este elemento vazado proporciona um melhor conforto térmico, devido à permeabilidade de vento.

Figura 46: Fenestrações da estação.

Fonte: Acervo da autora.

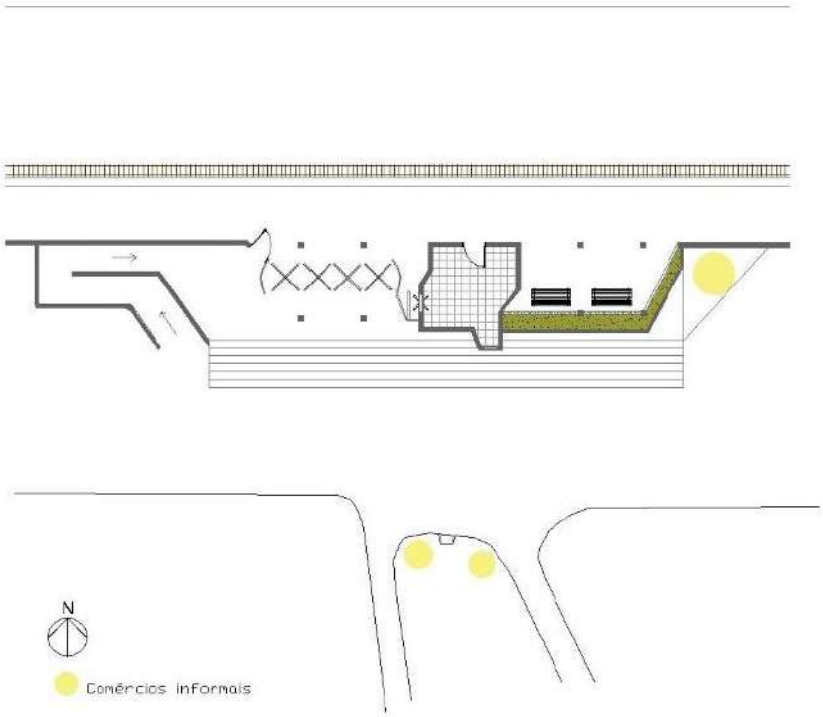
4.3.3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

De acordo com o historiador (Ariosvaldo Alves) de Bayeux, não há informações sobre a atual estação, nem mesmo na CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), pois a mesma foi construída ainda na época da RFFSA

(Rede Ferroviária Federal S.A). Ela foi concebida apenas para suprir as necessidades da população que estava precisando deste meio de transporte.

A planta baixa abaixo mostra a organização da estação como ela se comporta e seus ambientes inserido nela. Como é perceptível, a estação de Bayeux não teve um projeto pensado nas necessidades da população da cidade, foi construído apenas para um local de parada para o trem. Com isso, em seu interior da estação, encontra-se apenas uma bilheteria e um espaço para espera. Se dispondo de 218,49m² para a requalificação da mesma.

Figura 47: Planta baixa da situação atual da estação de Bayeux.



Fonte: Elaborado pela autora.

4.4 TABELA PPD

Desenvolvida para enfatizar o levantamento de dados do objeto de estudo, a partir das observações da área.

Quadro 06: Quadro PPD

QUADRO PPP		
Problemática	Potencialidade	Diretrizes
Comércio informal obstruindo a calçada	Fonte de renda para os moradores	Organizar pontos para os comerciantes
Iluminação precária no início da rua da estação	Mesmo sendo precária, em determinadas áreas, a iluminação em frente à estação é satisfatória.	Um suporte dos órgãos públicos para o melhoramento da iluminação em todo o percurso da rua Gustavo Maciel Monteiro.
Ausência de sombreamento e pouca vegetação	Se encontra árvores na área, porém, ainda não é suficiente.	Propor um projeto paisagístico, visando o conforto dos pedestres.
Falta de acessibilidade	Existe apenas uma rampa na rua, localizada em frente à estação	Regularizar as calçadas e inserir rampas, propor desenho multimodal.
Pouco mobiliário urbano	Área com potencialidades para inserção de mobiliário, e bastante utilizada pela população.	Incluir bancos e distribuição de lixeiras ao longo da rua.
Rua com Capeamento irregulares	Rua asfaltada, mas não existe manutenções.	Suporte para manutenção do asfalto.

Fonte: Acervo da autora

ETAPAS PRÉ PROJETUAIS

5. ETAPAS PRÉ PROJETUAIS

5.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades foi definido e adotado através das observações e necessidades existentes na área.

Tabela 1: Programa de necessidades

PROGRAMA DE NECESSIDADES - AÇÃO	
ESPERAR	CONVERSAR
COMER	LIMPAR
VENDER	HIGIENIZAR
HIGIENIZAR	REUNIR
BRINCAR	CONTROLAR

Fonte: Acervo da autora.

Tabela 2: Listagem de ambientes

LISTAGEM DE AMBIENTES	
AMBIENTE	QUANTIDADE
HALL	1
WC – PCD F/M	2
SALA COMERCIAL	1
BILHETERIA	1
ESPERA	2
DML	1
COPA	1
ADM	1
SALA PARA FUNCIONÁRIOS	1

Fonte: Acervo da autora

5.1.1 SETORIZAÇÃO

A divisão dos ambientes da estação foi resultado de um estudo de setorização, para a melhor organização espacial e fluxo para cada setor, a estação é dividida em dois volumes, térreo e pavimento superior, com divisões de setor social, adm e serviço.

Figura 48: Setorização do térreo e do pavimento superior.

Fonte: Acervo da autora.

5.1.2 PRÉ DIMENSIONAMENTO

Desenvolvido a partir das necessidades observadas da área, utilizando como base o livro Dimensionamento em Arquitetura de Emile Pronk, juntamente com o livro Neufet – Arte de projetar em Arquitetura.

Tabela 3: Pré-dimensionamento

SETOR	PRÉ DIMENSIONAMENTO		
	AMBIENTE	QUANTIDADE	ÁREA
SOCIAL	HALL	1	8.10m²
	WC – PCD F/M	2	3.47m²
	SALA COMERCIAL	1	7.26m²
	BILHETERIA	1	5.07m²
	ESPERA	2	20.45m² /28.49m²
SERVIÇO	DML	1	2.90m²
	COPA	1	2.90m²
ADM	ADM	1	4.30m²
	SALA PARA FUNCIONÁRIOS	1	8.86m²
TOTAL			91,80m²

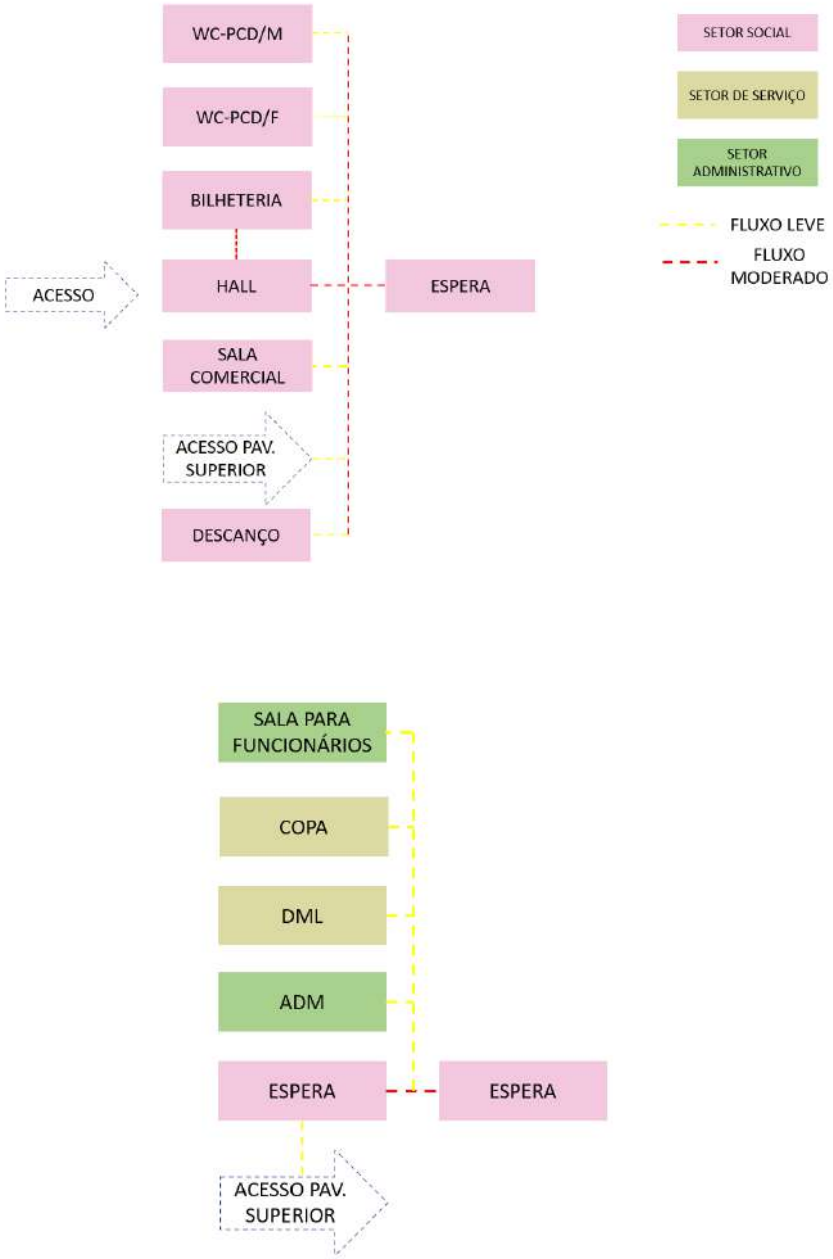
Fonte: Acervo da autora

5.1.3 FLUXOGRAMA

O fluxograma foi divido entre fluxos e acessos sociais, adm e serviço para que tenha um melhor entendimento na sua organização espacial. Deixando o pavimento térreo praticamente livre para o público, com áreas para espera,

interação, salas comerciais e entre outros, já no primeiro pavimento foram colocadas as áreas privadas e administrativas.

Figura 49: Fluxograma

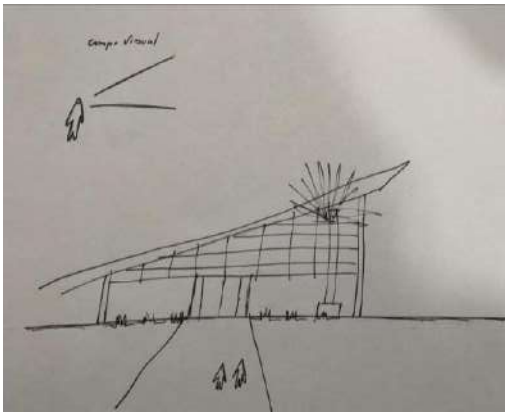


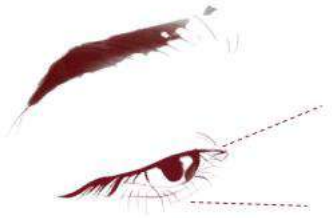
Fonte: Acervo da autora.

5.1.4 PARTIDO

O projeto de requalificação surgiu a partir das observações do espaço e a importância da estação ferroviária de Bayeux, pois foi um objeto importante para o meu desenvolvimento. Desta forma, o partido é “traçando um olhar”, de modo que a população comece a ver o espaço urbano com outro olhar. A partir da abstração da angulação gerada pelo campo visual do olhar se tem a linguagem formal que se pretende adotar.

Figura 50: Croqui de partido





Fonte: Acervo da autora

O traçado representa continuidade, estabelecendo conexões, através do eixo do olhar, entre o eu e o espaço. Com isso, surgindo a importância de criar ligações na área.

5.1.5 CONCEITO

O objetivo do conceito é a conexão, no qual queremos estabelecer integração entre a memória, população, cidade, rua, estação e paisagem.

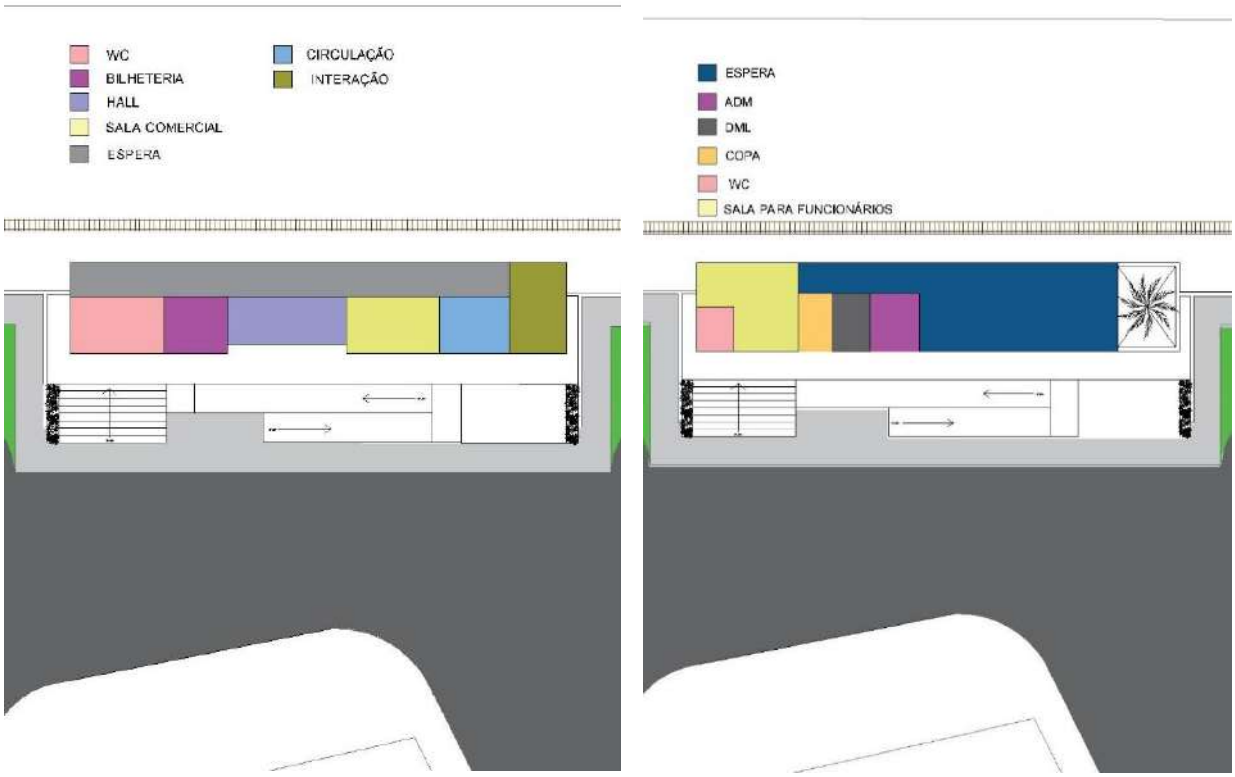
Figura 51: Representação do conceito

Fonte: Acervo da autora.

5.1.6 ZONEAMENTO

Zoneamento realizado com base nos ambientes obtidos no programa de necessidades e das análises feitas na área de intervenção.

Figura 52: Zoneamento da planta baixa e pavimento superior.



Fonte: Acervo da autora

Com o propósito de fazer uma melhor organização espacial para estação, se adequando ao lote e o seu entorno. Alinhando os ambientes propostos no programa de necessidades, visualizando um melhor fluxo e conforto para a população.

5.2 PROJETO

5.2.1 IMPLANTAÇÃO E COBERTA

A proposta da coberta foi pensada a partir do conceito da abstração e angulação do olhar da população para a estação ferroviária, foi utilizado caimento de 20% de inclinação, com telha canal.

A requalificação não foi feita e pensada apenas na estação, mas também no seu entorno. A rua Gustavo Maciel Monteiro tem um fluxo generoso de veículos em determinados horários, para tentar controlar decidimos criar uma via compartilhada, inserindo traffic calming e criando paginações de pisos diferentes para guiar carros e pedestres.

Figura 53: implantação e coberta.

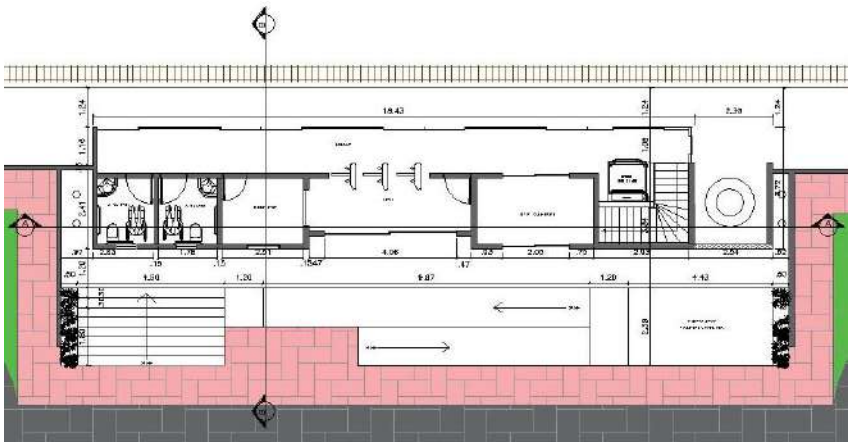
Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

5.2.2 PLANTA BAIXA

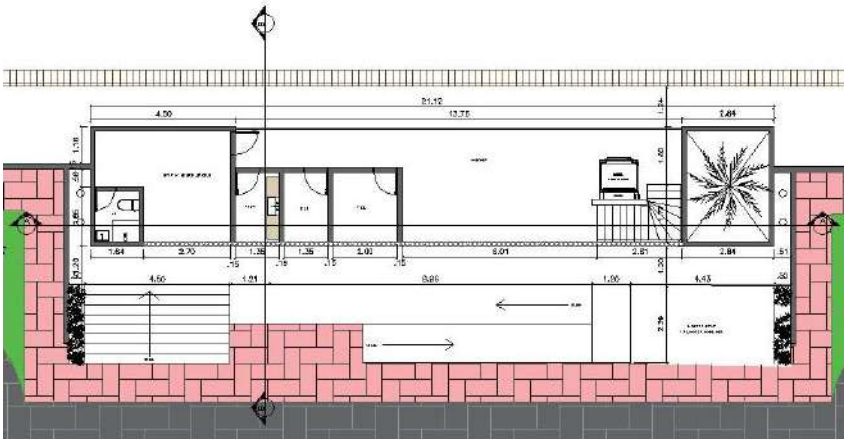
A divisão dos ambientes da estação foi resultado de um estudo de necessidades da área. Com isso, no térreo é composto por uma bilheteria, hall, sala comercial, banheiros PCD F/M, área para espera e pensando na acessibilidade do local inserimos uma plataforma para cadeirantes para o deslocamento para o pavimento superior.

No pavimento superior conta sala administrativa, dml, copa, sala para funcionários com WC e sala de espera.

Figura 54: Plantas baixas da estação



Planta baixa

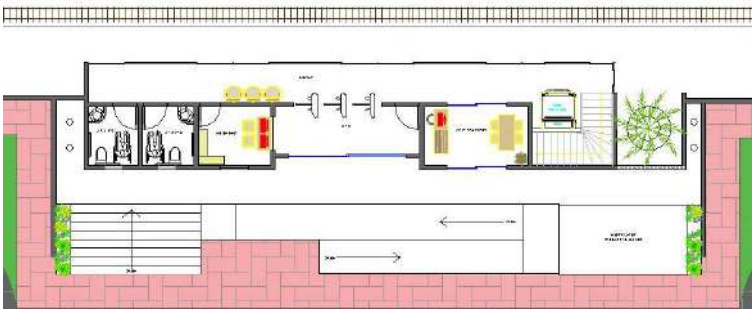


Pavimento superior

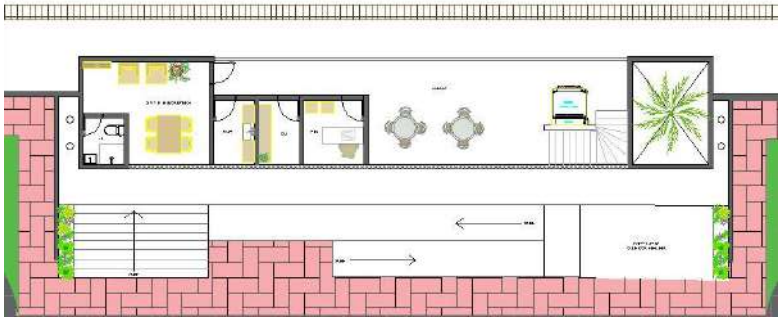
Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Na área de estudo já haviam comércios informais, como barracas locadas nas calçadas em frente à estação, para tentar solucionar esses problemas, colocamos apenas um comércio dentro da estação que pode servir como uma lanchonete e outro deixamos um espaço ao lado da rampa, que funcionará como comércios efêmeros que possam ser montados e desmontados a qualquer momento.

Figura 55: Plantas baixas com layout



Planta baixa



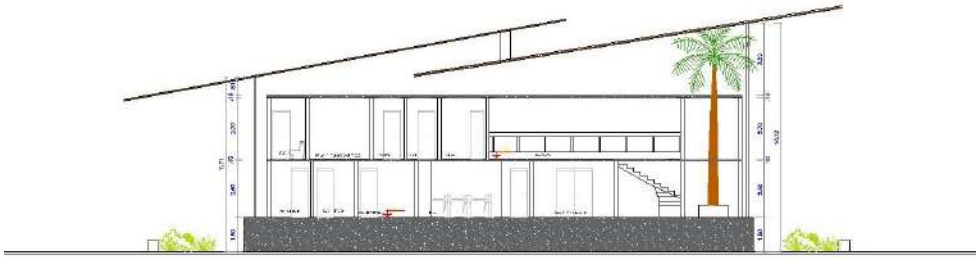
Pavimento superior

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

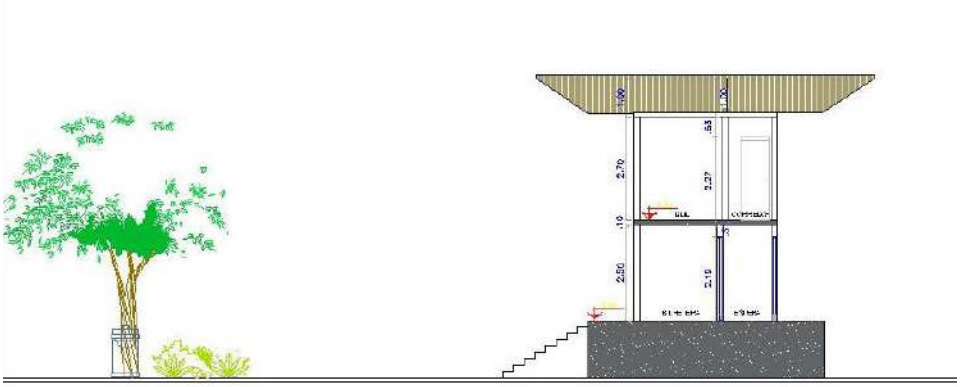
5.2.3 CORTES

Os cortes são elaborados para uma melhor visualização do projeto e detalhes, como aberturas, pé direito, coberta e entre outros.

Figura 56: Cortes da estação



Corte AA



Corte BB

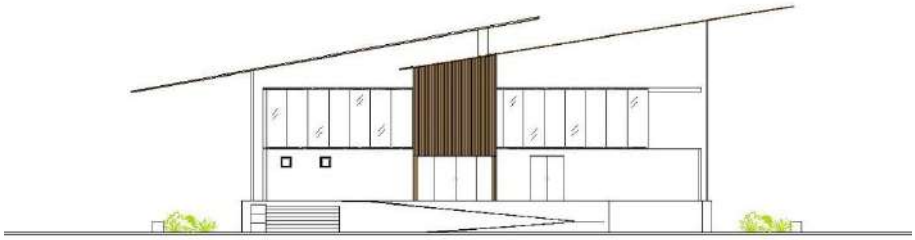
Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Nos cortes longitudinais e transversais, é possível ver a relação dos dois pavimentos, como funciona o sistema da coberta e suas respectivas alturas.

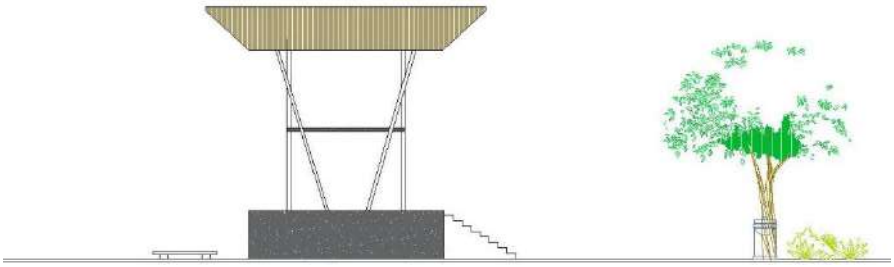
5.2.4 FACHADAS

As fachadas é a face de uma construção em referência à vista principal, onde pode ser vista frontal, laterais e fundo, para que seja possível visualizar seus elementos construtivos.

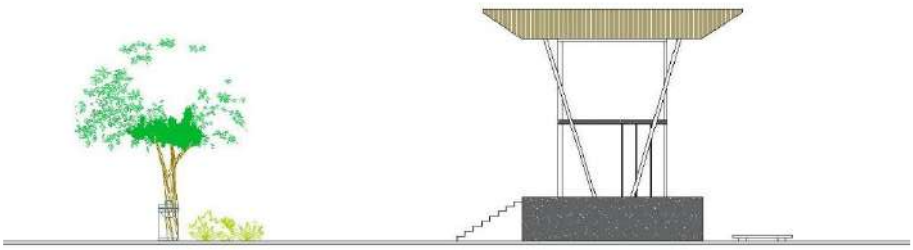
Figura 57: Vistas da fachada.



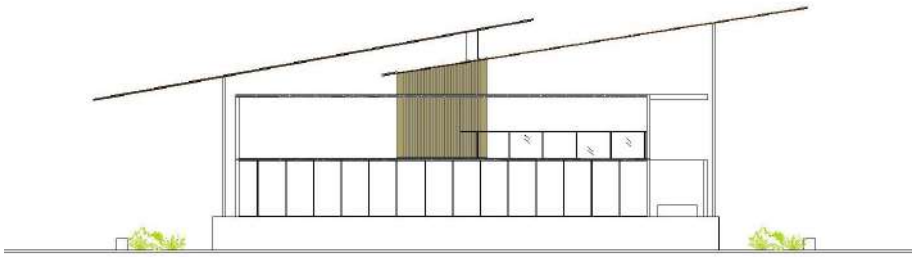
Fachada Frontal



Fachada Lateral Esquerda



Fachada Lateral Direita



Fachada Posterior

Fonte: Elaborado pela autora, 2021.

Nas fachadas é perceptível visualizar seus materiais, e elementos utilizados na estação, como a estrutura, onde foi aplicado pilares metálicos para a sustentação da coberta, na mesma foi empregue telhas canal. Vidros colocados na fachada frontal para conectar a população com a estação.

5.2.5 VOLUMETRIA

Figura 58: Volumetria

CPTM

Fonte: Acervo da autora.

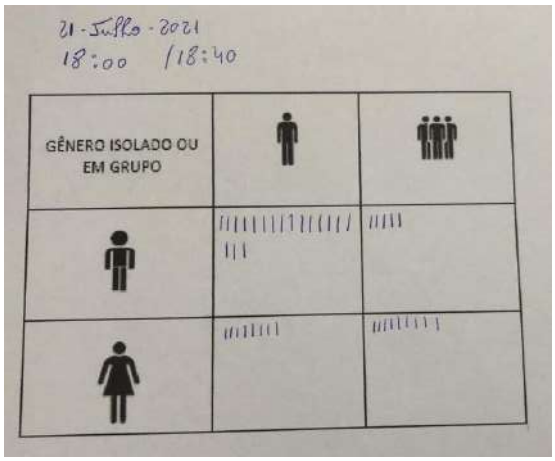
CONSIDERAÇÕES FINAIS

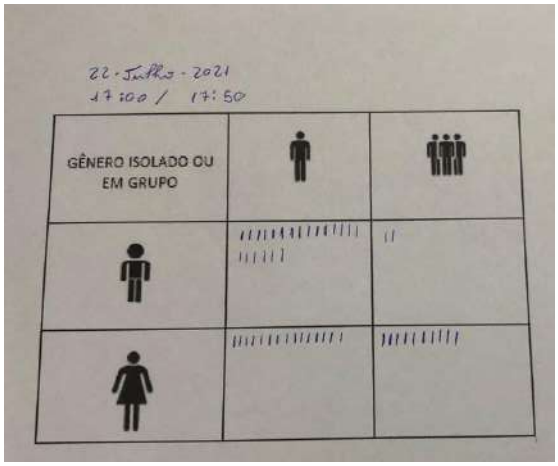
Na maioria das vezes o patrimônio ferroviário é esquecido e desvalorizado, por falta de compreensão da sua importância. Tendo em vista, que na maioria das vezes o crescimento das cidades se deu a partir das estações, através das cargas para empresas e industrias.

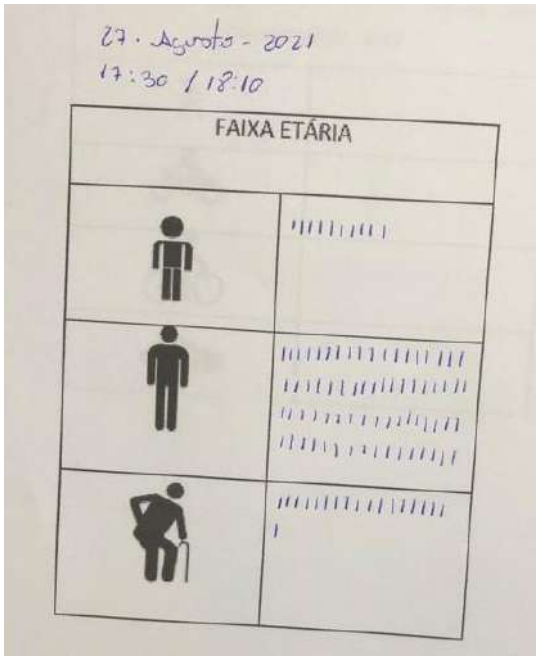
O presente trabalho buscou discutir esses fatores, como, requalificação urbana, patrimônio e entre outros, para ter um melhor embasamento teórico, juntamente com o desenvolvimento projetual e valorização do espaço urbano.

A proposta do projeto é a resposta aos temas apresentados no decorrer do trabalho, levantando dados e estudos, identificando potencialidades para área e resgatando um novo olhar para a estação.

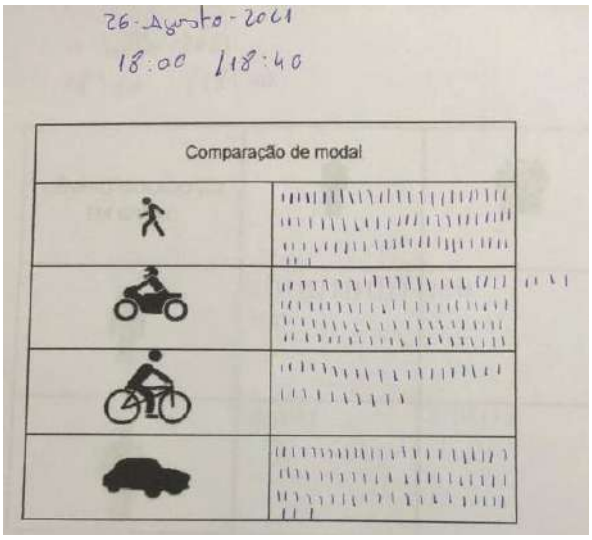
APÊNDICES

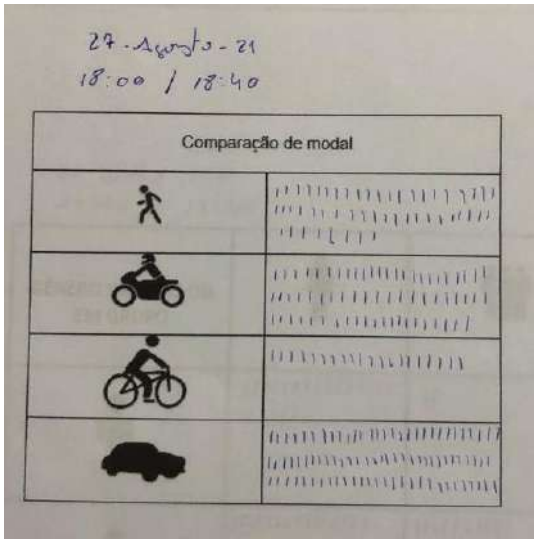

21 - Julho - 2021
18:00 / 18:40
GÊNERO ISOLADO OU EM GRUPO


22 - Julho - 2021
17:00 / 17:50
GÊNERO ISOLADO OU EM GRUPO


27 - Agosto - 2021
17:30 / 18:10
FAIXA ETÁRIA

26 - Agosto - 2021
18:00 / 18:40
FAIXA ETÁRIA


26-Agosto-2021
18:00 / 18:40
Comparação de modal


27-Agosto-21
18:00 / 18:40
Comparação de modal

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADRIANO, Viviane. **A importância do transporte ferroviário de carga para a economia brasileira e suas reais perspectivas de crescimento**. 2013. 13 f. Artigo (Engenheira civil) - Universidade federal do triangulo mineiro, Uberaba - Mg, 2013.

BARRETTO, Margarita; MILANEZ, Jacinta. **O flâneur revisitado: processos de revitalização urbana e caminhabilidade**. Revista Hospitalidade, [S. l.], ano 2013, n. 1, p. 1-24, 1 jun. 2021.

BOMBONATO, Gabriela. **Maria da Barra- Requalificação da estação comercial de Barrinha**. Orientador: Prof(a). Ma. Catherine D' Andrea. 2020. 182 p. Tcc (Conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Estácio de Ribeirão Preto, [*S. l.*], 2020.

BONINI, Bruna. **Pelos trilhos do trem, requalificação do complexo da estação ferroviária de Cachoeiro**. Orientador: Dra. Melissa Ramos. 2020. 157 f. Tcc (Conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Vila Velha - IVV, Vila Velha - ES, 2019. Disponível em: https://issuu.com/bruna.bonini1/docs/tcc_bruna_bonini_pdf. Acesso em: 5 mar. 2021.

BRAGA, Marcia (org.). **Conservação e Restauro Arquitetura**. Rio de Janeiro: Rio, 2003. 129 p. ISBN 9788575790472. Disponível em: http://marciabraga.arq.br/voi/images/stories/pdf/MarciaBraga_arq_bras.pdf. Acesso em: 6 abr. 2021.

ENGEL, Tatiana; TOLFO, Denise. **Métodos de pesquisa**. 2019. 275 f. Livro (Curso de Graduação Tecnológica Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural) - Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS, Porto Alegre, 2019.

FREARSON, Amy**. A estação Assen foi redesenhada pela Powerhouse Company e De Zwarte Hond para apresentar um telhado triangular**.

DEZEEN. 17 de novembro de 2014. Disponível em: https://www.dezeen.com/. Acesso em: 28 de abril de 2021.

FUNARI, Pedro; PELEGRINI, Sandra. **Patrimônio Histórico e Cultural: Ciências sociais - Passo a Passo.** 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. 72 p. ISBN 9788571109278.

GEHL, Jan. **A vida na cidade: como estudar**. 1. ed. [S. l.]: Perspectiva, 2018. 184 p. ISBN 9788527311199.

GHISLENI, Camilla. **"O que é patrimônio material e imaterial?"** 04 Mar 2021. Archdaily Brasil. Acessado 4 Jun 2021. <https://www.archdaily.com.br/br/957956/o-que-e-patrimonio-material-e-imaterial> ISSN 0719-8906.

GRAMMONT, Anna Maria. **A Construção do Conceito de Patrimônio Histórico: Restauração e Cartas Patrimoniais**. PASOS. Revista de Turismo e Patrimônio Cultural, El Sauzal (Tenerife), España, v. 4, n. 3, p. 1-7, 3 jun. 2006.

JACQUES, Le goff. **História e memória**. Campinas - SP: UNICAMP, 1924. 476 p. ISBN 85-268-0180-5 20.

JUNIOR, Ary Ney. **Diagnostico de patologias do MAC-PR, Museu de Arte Contemporânea do Paraná. ÁREA: Patologia dos materiais e elementos construtivos**, Poli/ UFRJ - Cidade Universitária, p. 1-10, 4 abr. 2019.

KIPPER, Ruth**. Intervenção urbana: Uma análise enquanto prática**. 2016. 181 f. Monografia (Mestre em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Vale do rio dos Sinos - UNISIMOS, [S. l.], 2016.

LOPIS, Erivania. **Patrimônio Histórico-cultural: Preservar ou transformar? Uma questão conflituosa**. Revista Mosaíco, [S. l.], v. 8, n. 12, p. 1-15, 22 fev. 2017. DOI 10.12660/rm.v8n12.2017.65461. Disponível em: file:///C:/Users/ACER/Downloads/Dialnet-PatrimonioHistoricoCultural-6091782.pdf. Acesso em: 22 maio 2021.

LOZANO, Gabriela. Maria da Barra- **Requalificação da estação comercial de Barrinha**. Orientador: Catherine D‘ Andrea. 2020. 182 f. Tcc (Conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo) - Universitário Estácio Ribeirão Preto, Ribeirão

Preto, 2020. Disponível em: https://issuu.com/gabrielalozanobombonato/docs/caderno_comprimido_final_maria_da_b_0ea3a6b881b416. Acesso em: 5 mar. 2021.

MEIER, Vanessa. **Economia**. Sistema Italia-Fortaleza-Ceará-Brasile. 2021. Disponível em: http://www.sistemaitaliafortaleza.org.br/economia-2/?lang=pt. Acesso em: 4 de maio de 2021.

MENNUCCI, Ralph. **Estações ferroviárias no Brasil.** 2018. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/bayeux.htm. Acesso em: 13 de março de 2021.

MOREIRA, Carla. **O entendimento do Património no contexto local.** Oppidum, c2006. Disponível em: MOREIRA.pdf. Acesso em: 4 de junho de 2021.

MURGUIA, Eduardo; YASSUDA, Silvia. **Patrimônio Histórico-cultural. Critérios para tombamento de bibliotecas pelo IPHAN**, UNESP - Marília, ano 2007, v. 12, n. 3, p. 1-18, 1 out. 2007.

PENNA, Luciana; GERTRUDES, Camila**. A importância da revitalização do transporte ferroviário de carga para o desenvolvimento da economia brasileira**. 2016. 15 f. Tese (Contribuições da Engenharia de Produção para Melhores Práticas de Gestão e Modernização do Brasil) - XXXVI ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUCÃO, João Pessoa/PB, 2016. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/TN_STO_232_353_28573.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

ROCHA, Thaíse. **Refletindo sobre memória, identidade e patrimônio. As contribuições do programa de Educação Patrimonial do MAEA-UFJF**, Mariana - Mg, p. 1-12, 27 jul. 2012.

SANTANA, Gisane; SIMÕES, Maria de Lourdes Netto. **Identidade, memória e patrimônio: a festa de Santana do Rio do Engenho, Ilhéus (BA)**. Textos escolhidos de cultura e arte populares, Rio de Janeiro, v.12, n.1, p. 87-102, mai. 2015.

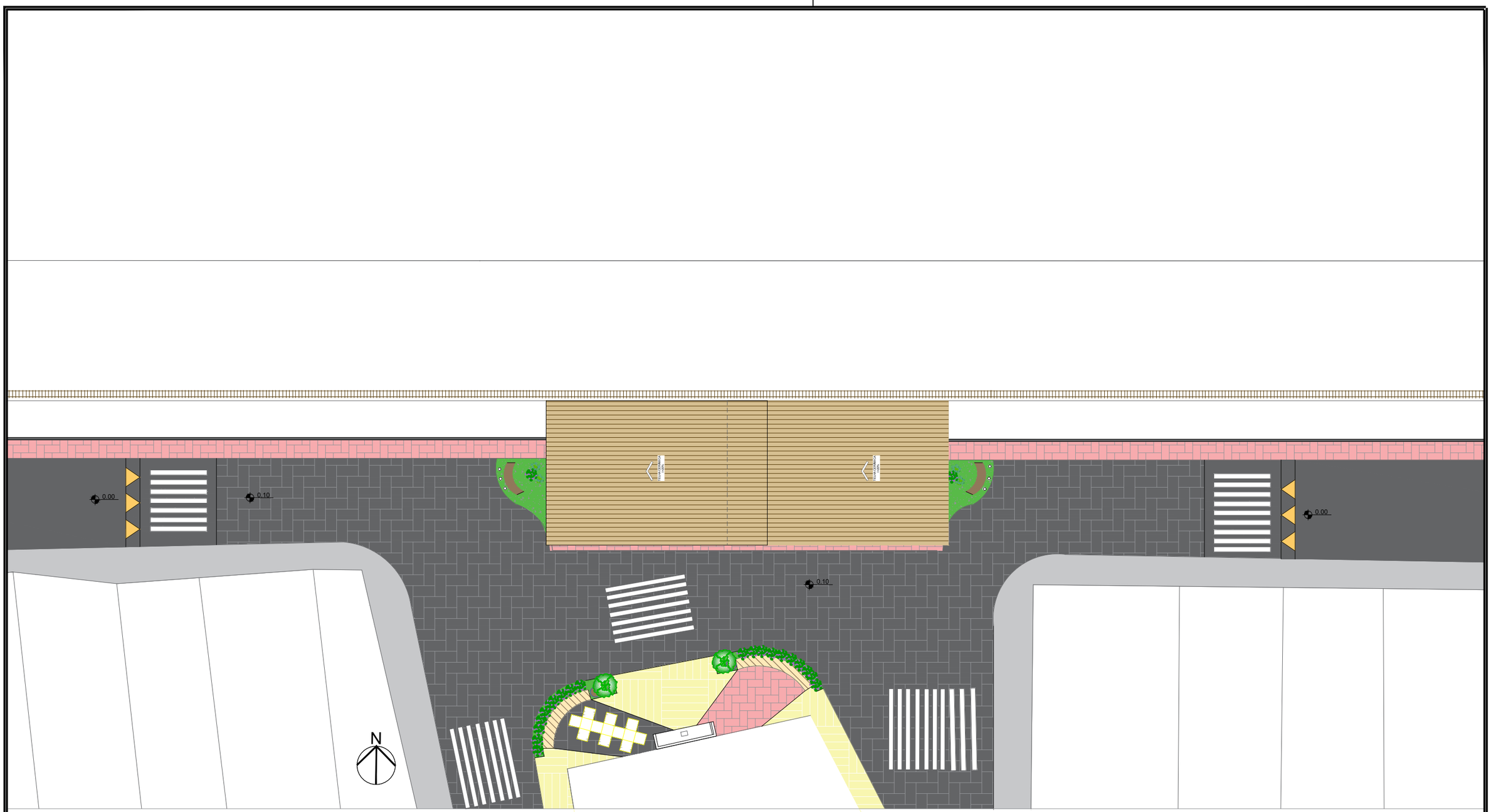
SANTANA, Humberto. **Transporte ferroviário no desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos**. Orientador: Doutor Eiiti Sato. 2013. Artigo (Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013. f. 23. Disponível em: file:///C:/Users/ACER/Documents/TCC/REFERENCIAS/surgimento%20e%20caracteristicas%20do%20sistema%20ferroviario.pdf. Acesso em: 10 mar. 2021.

SANTOS, Estela. **Revitalização da estação ferroviária de Cachoeira Paulista**. Orientador: Prof. Me. Fábio de Almeida. 2017. 96 f. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade do Vale da Paraíba, São José dos Campos, 2017.

SILVA, Ana Maria. **Requalificação urbana: O exemplo de intervenção Polis em Leiria**. 2011. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Letras Universidade de Coimbra, [S. l.], 2011.

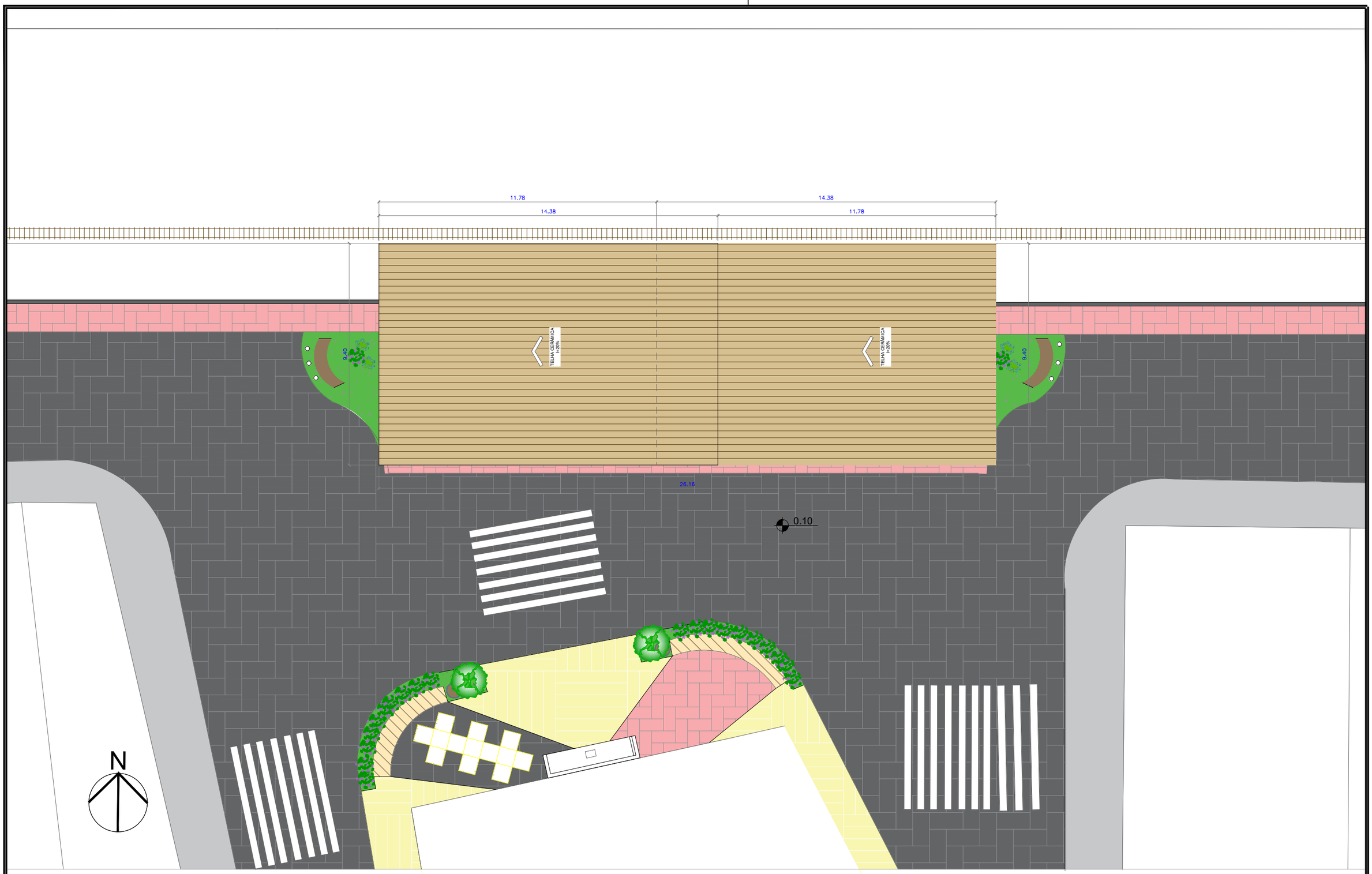
SILVA, Júlio César Lázaro da. **Breve História das Ferrovias**; *Brasil Escola*. Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/geografia/ferrovias.htm. Acesso em 13 de março de 2021.

VIVIANE, Leticia; TEIXEIRA, João. **Patrimônio imaterial, performance e identidade.** [*S. l.*], v. 1, n. 12, p. 1-9, jul. 2008.



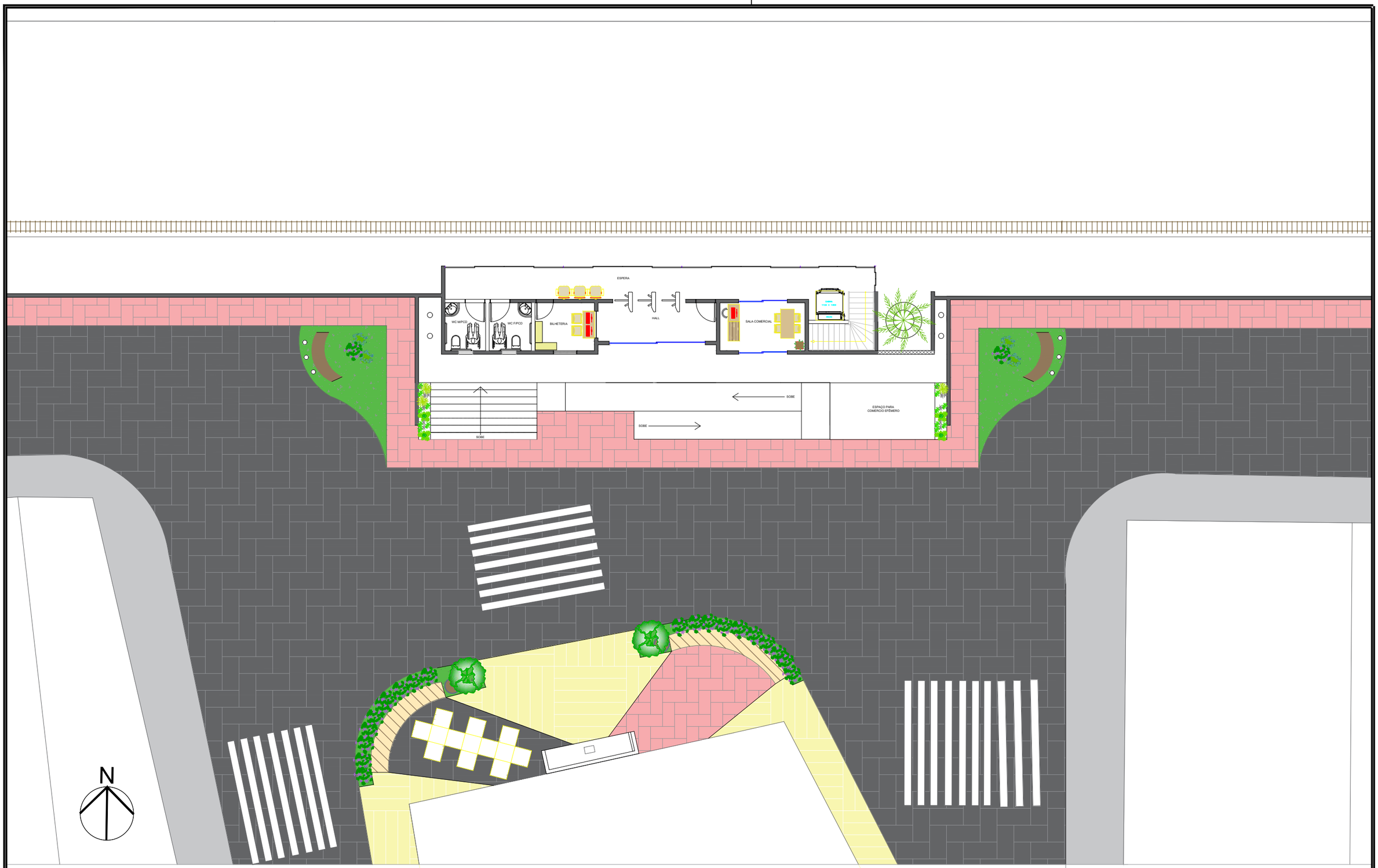
IMPLANTAÇÃO
ESCALA 1:250

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: PLANTA BAIXA PAV. SUPERIOR- LAYOUT	ESCALA: 1:250	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21



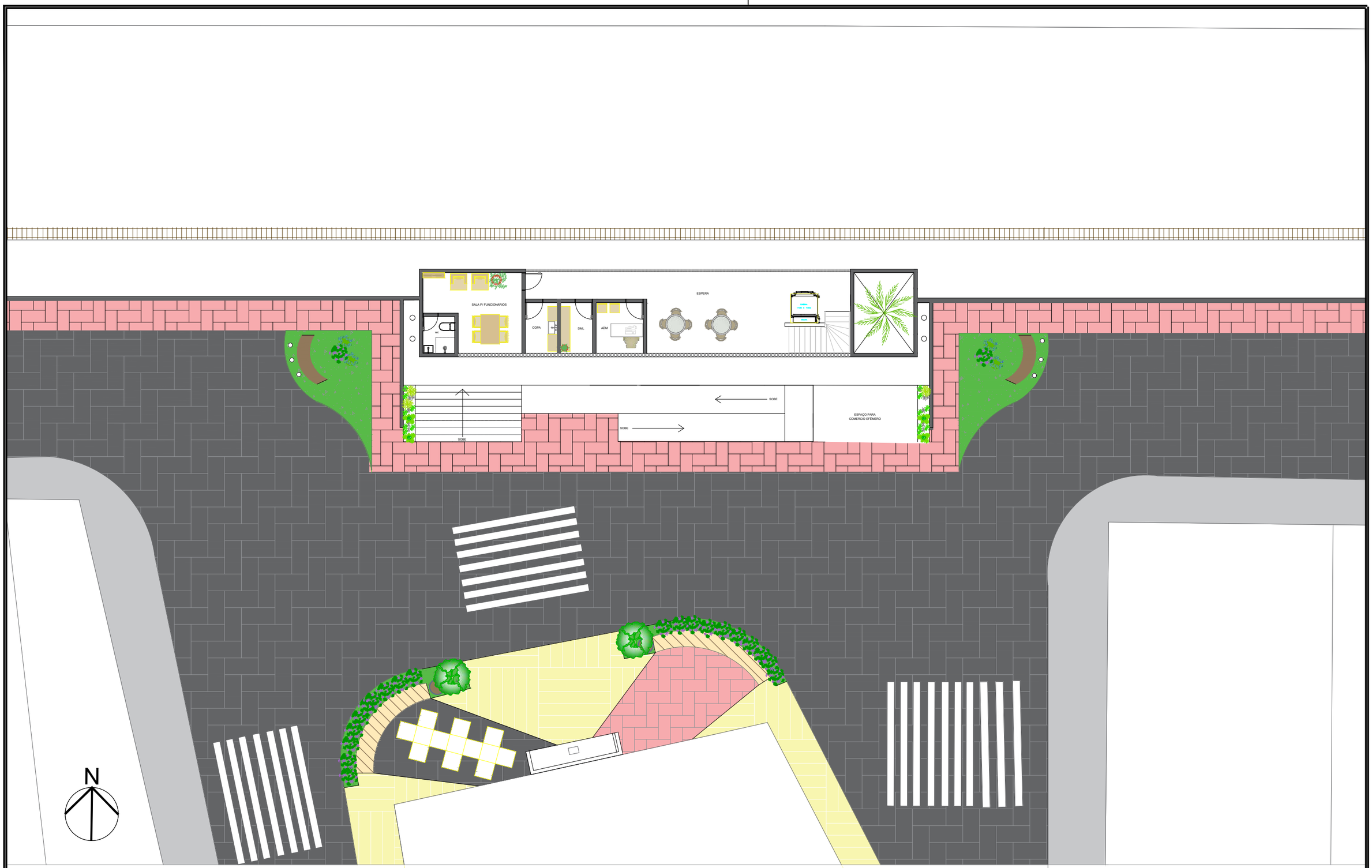
PLANTA DE COBERTA
ESCALA 1:150

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX			ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN
ASSUNTO: PLANTA DE COBERTA	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21



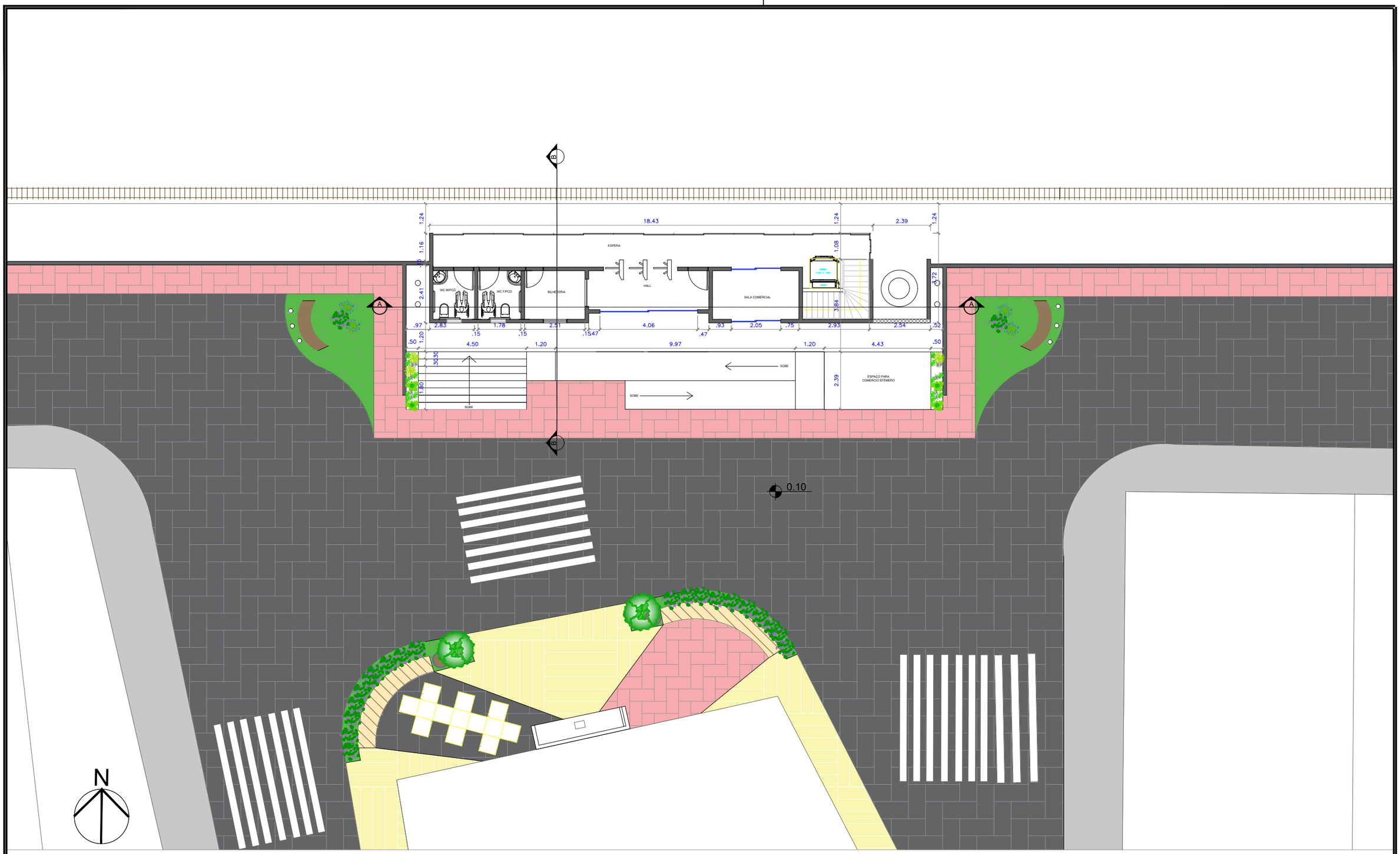
PLANTA BAIXA TÉRREO – LAYOUT
ESCALA 1:150

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: PLANTA BAIXA - LAYOUT	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21



PLANTA BAIXA PAV. SUPERIOR – LAYOUT
ESCALA 1:150

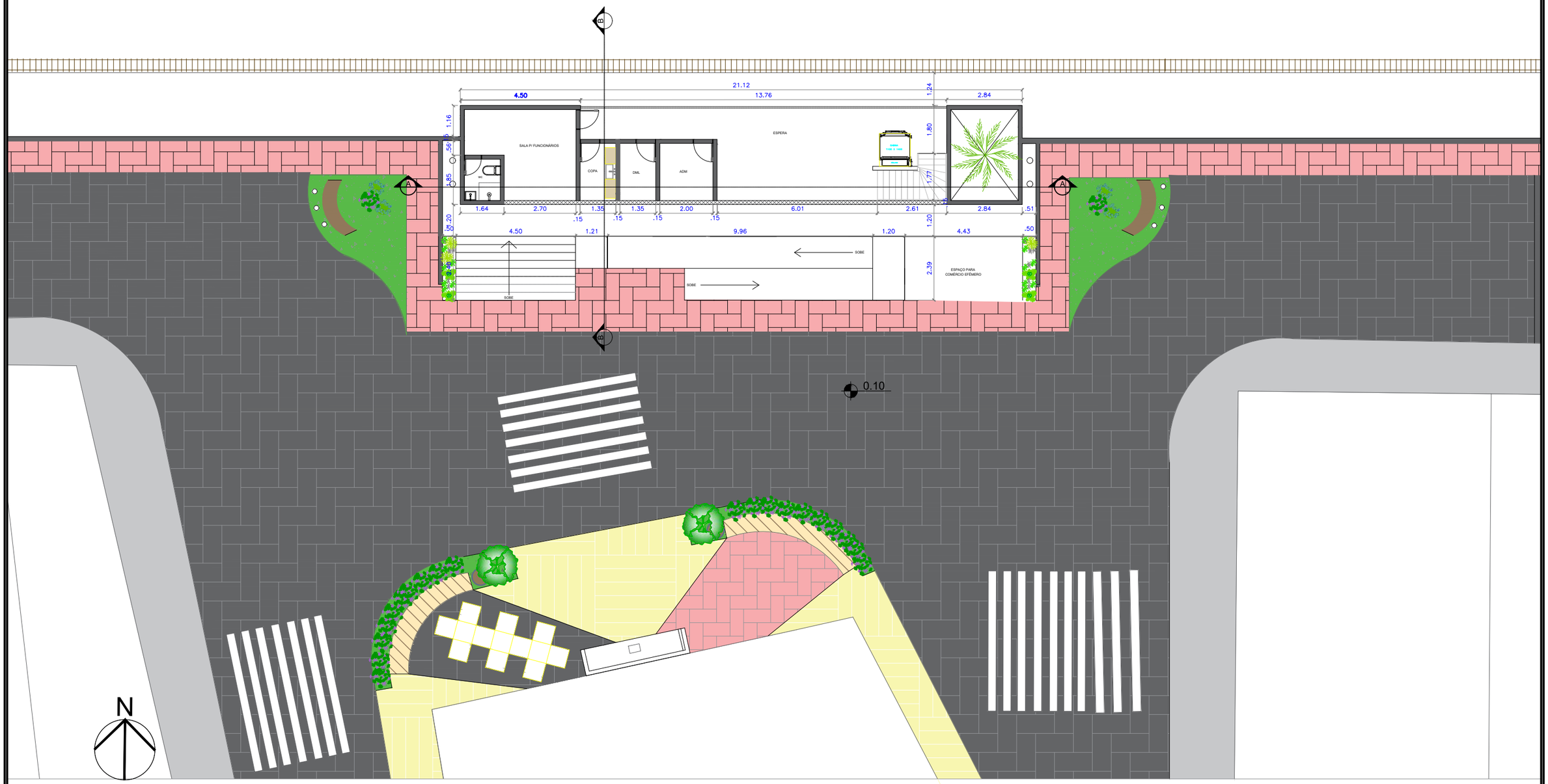
DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX			ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: PLANTA BAIXA PAV. SUPERIOR- LAYOUT	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3	
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21	



PLANTA BAIXA – TÉRREO

ESCALA 1:150

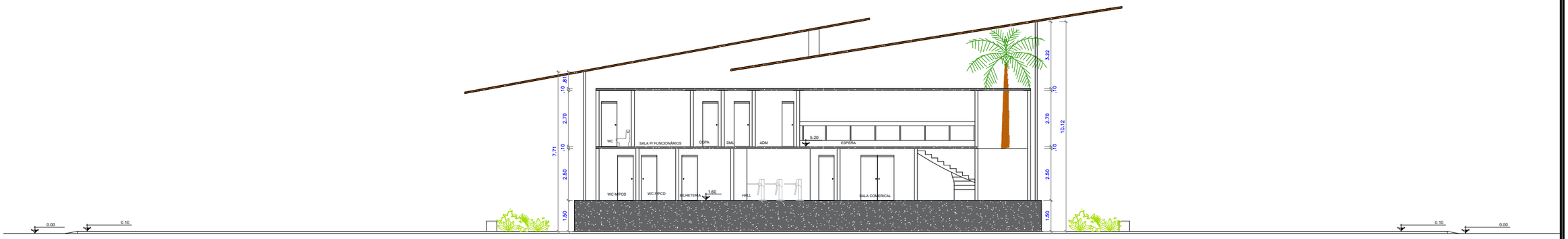
DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: PLANTA BAIXA - TÉRREO	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21



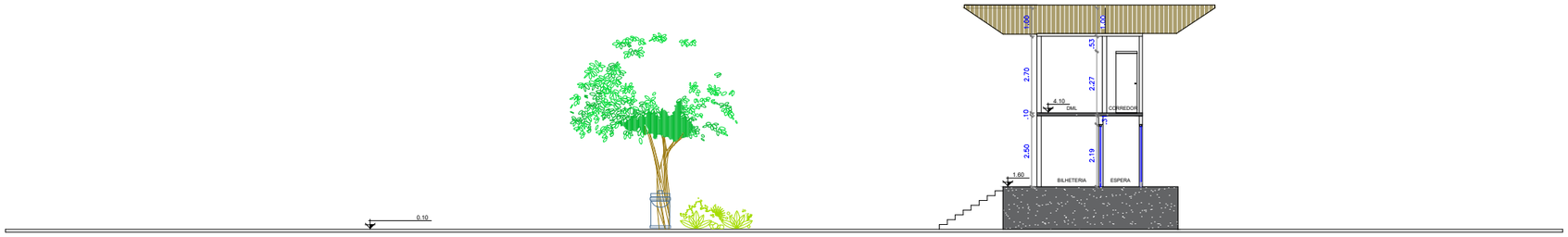
PLANTA BAIXA – PAVIMENTO SUPERIOR

ESCALA 1:150

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: PLANTA BAIXA - PAVIMENTO SUPERIOR	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21

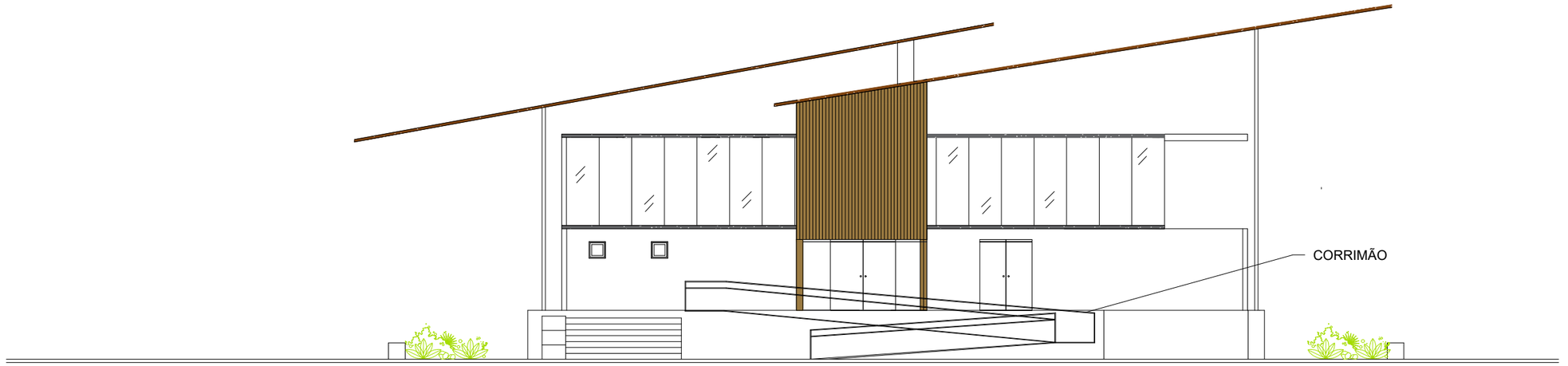


CORTE AA
ESCALA 1:200

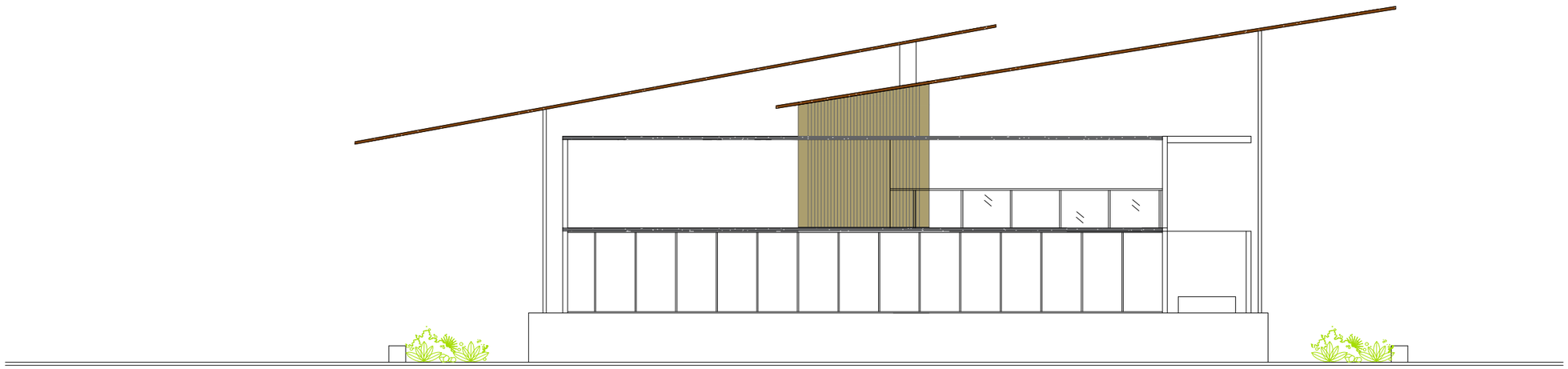


CORTE BB
ESCALA 1:200

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: CORTE AA/ CORTE BB	ESCALA: 1:300	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21

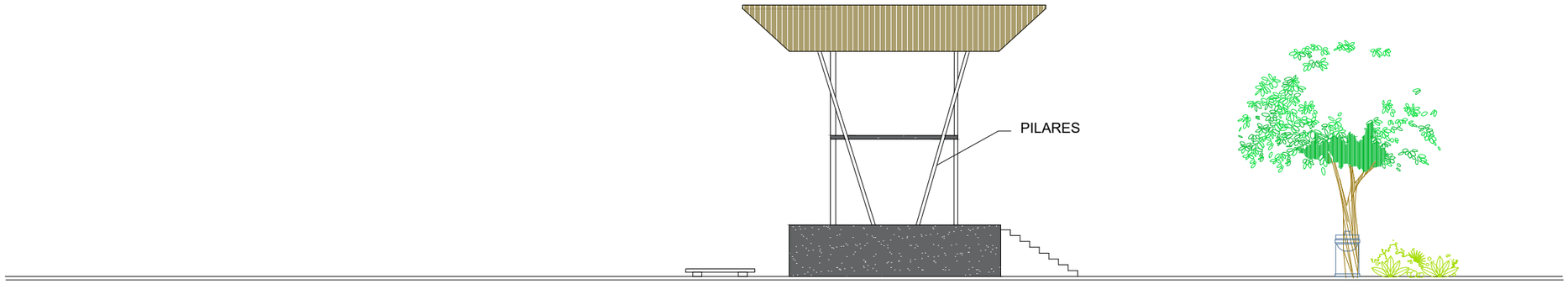


FACHADA FRONTAL
ESCALA 1:150

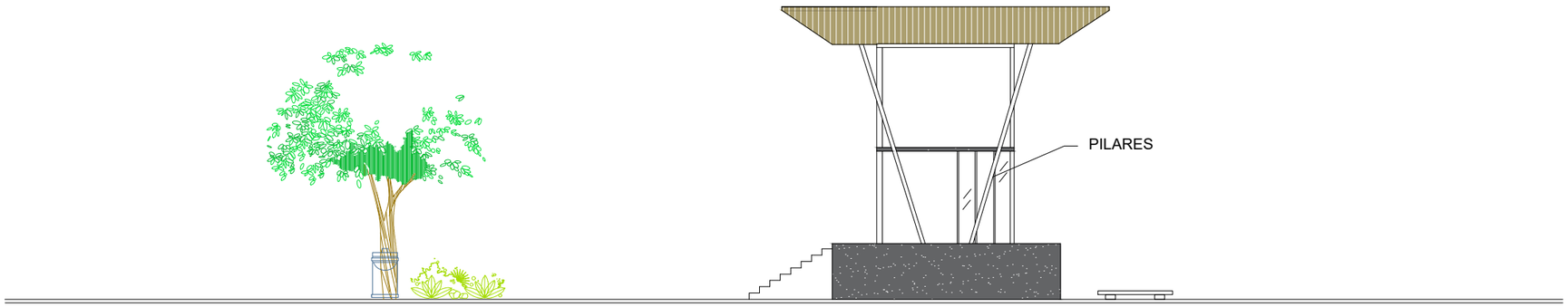


FACHADA POSTERIOR
ESCALA 1:150

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX		ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: FACHADA FRONTAL E POSTERIOR	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21



FACHADA LATERAL ESQUERDA
ESCALA 1:150



FACHADA LATERAL DIREITA
ESCALA 1:150

DISCIPLINA: TCC II - REQUALIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DA CIDADE DE BAYEUX			ORIETADORA: ANNELIESE HEYDEN	
ASSUNTO: FACHADA LATERAL ESQUERDA E DIREITA	ESCALA: 1:150	PRANCHA: 03	FOLHA: A3	
ALUNO: RITA DE CÁSSIA SOARES M. SILVA	TURMA:		DATA: 29/11/21	