

**INSTITUTO ENSINAR BRASIL
FACULDADE DOCTUM DE JUIZ DE FORA**

DOUGLAS BASTOS PEREIRA

**REQUALIFICAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA PARA ANTIGA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SEU ENTORNO EM SANTANA DO DESERTO – MG.**

JUIZ DE FORA

2020

DOUGLAS BASTOS PEREIRA
FACULDADE DOCTUM DE JUIZ DE FORA

**REQUALIFICAÇÃO E INTERVENÇÃO URBANA: UMA PROPOSTA PARA ANTIGA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SEU ENTORNO EM SANTANA DO DESERTO – MG.**

**Trabalho de Curso apresentado ao
Curso de Arquitetura e Urbanismo da
Faculdade Doctum de Juiz de Fora,
como requisito parcial à obtenção do
título de Bacharel em Arquitetura e
Urbanismo.**

**Área de Concentração: Cidade e
Paisagem**

**Orientador: Prof. Hudson Gonçalves
Martins**

JUIZ DE FORA

2020

FACULDADE DOCTUM DE JUIZ DE FORA

FOLHA DE APROVAÇÃO

O Trabalho de Curso intitulado: Requalificação e intervenção urbana: Uma proposta para antiga estação ferroviária e seu entorno em Santana do Deserto – MG, elaborado pelo aluno Douglas Bastos Pereira foi aprovado por todos os membros da Banca Examinadora e aceita pelo curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Doctum de Juiz de Fora, como requisito parcial da obtenção do título de

BACHAREL EM ARQUITETURA E URBANISMO.

Juiz de Fora, ____ de _____ 20__

Prof. Orientador

Prof. Examinador 1

Prof. Examinador 2

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu avô Valdemiro Bastos e minha avó Neuza dos Santos Pereira, que são hoje estrelas que brilham lá no céu e, mesmo não acompanhando essa minha conquista pessoalmente, sei que estão muito felizes me iluminando de longe.

AGRADECIMENTOS

Dedico o meu agradecimento primeiramente a Deus, que permitiu que tudo isso acontecesse, superando as dificuldades e os desafios ao longo do curso e, não somente como universitário, mas me guiando e me dando forças durante a minha vida.

Agradeço a minha família, em especial aos meus pais, Claudionei dos Santos Pereira e Simone Bastos Pereira, que sempre foram minha base, apoiando, incentivando e sempre torcendo pelas minhas vitórias, e ao meu irmão Lucas Bastos Pereira, por todos conselhos, ajuda e por estar sempre ao meu lado em todas as dificuldades.

Agradeço a minha namorada Caroline, companheira para toda vida que jamais me negou apoio e sempre compreendeu minha ausência pelo tempo dedicado aos estudos. Grato ao seu incentivo que me tornou mais forte e a sua calma que me trouxe equilíbrio durante a minha trajetória.

Aos meus amigos de faculdade que sempre caminharam ao meu lado e contribuíram de certa forma para o meu crescimento acadêmico e pessoal. Em especial, a minha amiga Sabrina Daniel, que sempre esteve presente quando precisei, e pela amizade que criamos que vai além da faculdade e, se Deus quiser, para toda a vida.

Por fim, a Rede de Ensino Doctum e a todos os professores que fizeram com que essa conquista fosse possível, além de me proporcionarem não só conhecimento profissional, mas também a possibilidade de crescer como pessoa, prezando sempre a ética e o profissionalismo com os demais companheiros de profissão.

**"A memória é a chave da arquitetura.
Sem ela, não temos futuro".**

Daniel Libeskind

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

EFSD - Estação Ferroviária Santana do Deserto

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MG - Minas Gerais

PDP - Plano Diretor Participativo

PMSD - Prefeitura Municipal de Santana do Deserto

RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A

RJ - Rio de Janeiro

SP - São Paulo

ZM - Zona da Mata

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES, GRÁFICOS E TABELAS

Figura 1 - Público alvo.....	19
Figura 2 - A antiga estação de Mauá.	23
Figura 3 - Porto da Estação Ferroviária de Mauá.....	24
Figura 4 - Degradação da Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba.	25
Figura 5 - Primeira estação construída no bairro da Luz.....	26
Figura 6 - Início da Estação da Luz.....	26
Figura 7 - Antes e depois da construção da fachada da Estação da Luz.....	27
Figura 8 - Antes e depois do interior da Estação da Luz.	27
Figura 9 - Turistas na Estação da Luz.....	28
Figura 10 - A Estação da Luz.....	28
Figura 11 - A primeira estação ferroviária em território mineiro.	29
Figura 12 - Desembarque dos passageiros na estação de Chiador.....	30
Figura 13 - Distância do centro de Chiador para a estação ferroviária.	31
Figura 14 - Estação Ferroviária de Chiador – século XX.	31
Figura 15 - Estação Ferroviária de Chiador atualmente.....	32
Figura 16 - Estação Ferroviária de Chiador atualmente.....	33
Figura 17 - Mapeamento de estações ferroviárias de Santana do Deserto - MG.	34
Figura 18 - Estação Ferroviária de Sossego – século XX.....	35
Figura 19 - Estação Ferroviária de Sossego.	35
Figura 20 - Antiga Estação Ferroviária Santana do Deserto.	36
Figura 21 - Uso atual da Estação Ferroviária Santana do Deserto.	37
Figura 22 - Estação Ferroviária de Ericeira – século XX.....	38
Figura 23 - Uso atual da estação de Ericeira.	38
Figura 24 - Antiga estação de Silveira Lobo.....	39
Figura 25 - Uso atual da estação de Silveira Lobo.....	40
Figura 26 - Antes e depois da estação ferroviária de Ouro Preto (MG).	52
Figura 27 - Instalação de novos equipamentos no entorno da estação.....	53
Figura 28 - Estudo de implantação e análise do entorno.	54
Figura 29 - Implantação da Estação Ferroviária de Ouro Preto – MG.....	55

Figura 30 - Interior do museu ferroviário.	55
Figura 31 - Vagão café antes e depois da requalificação.....	56
Figura 32 - Espaço destinado a escola de circo.	56
Figura 33 - Tradições mineiras no percurso da viagem.....	57
Figura 34 - Tradições mineiras no embarque.....	57
Figura 35 - Antiga praça em frente à estação ferroviária.	58
Figura 36 - Croqui da implantação da praça Cesário Alvim.....	59
Figura 37 - Acesso frontal da praça Cesário Alvim.	59
Figura 38 - Equipamentos da praça.	60
Figura 39 - Indicação da subestação da Light próxima a praça da Bandeira.	61
Figura 40 - Edificação degradada e abandonada.....	61
Figura 41 - Restauração da Red Bull Station.	62
Figura 42 - Planta baixa – subsolo.....	63
Figura 43 - Planta baixa – térreo.	64
Figura 44 - Planta baixa – pavimento superior.....	64
Figura 45 - Planta baixa – cobertura.....	65
Figura 46 - Corte longitudinal.	65
Figura 47 - Acesso de entrada da edificação.	66
Figura 48 - Acesso de entrada para a galeria e área externa da cafeteria.	66
Figura 49 - Ambiente interno – espaço expositivo.....	67
Figura 50 - Ambiente interno – mezanino e portas de acesso das salas.	67
Figura 51 - Atrativo para o fluxo urbano.....	68
Figura 52 - Antiga fábrica de móveis Fritz Hansen e a inclusão do novo espaço.....	69
Figura 53 - Implantação do projeto.....	69
Figura 54 - Planta baixa do edifício projetado.	70
Figura 55 - Fachada resgatando a identidade industrial.....	71
Figura 56 - Tratamento de materiais na fachada.....	71
Figura 57 - Layout flexível para o programa de desenvolvimento.	72
Figura 58 - Croqui representando o contato da área interna e externa.	72
Figura 59 - Implantação da área de intervenção.	73
Figura 60 - Identificação de ocupação do solo.....	74
Figura 61 - Atividades de interação.....	74
Figura 62 - Espaço convidativo.....	75

Figura 63 - Utilização de elementos naturais.	75
Figura 64 - Mapa de localização de Santana do Deserto – MG.....	76
Figura 65 - Distância entre o bairro Serraria e o Centro de Santana do Deserto.....	77
Figura 66 - Estação Ferroviária de Serraria – século XX.....	78
Figura 67 - Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II.	79
Figura 68 - Estrada de Ferro D. Pedro II em Serraria (1912).	80
Figura 69 - Remoção da antiga linha férrea.	81
Figura 70 - Referencial simbólico para a memória da população.....	82
Figura 71 - Identificação das patologias na fachada frontal.....	83
Figura 72 - Identificação das patologias na fachada posterior.	84
Figura 73 - Identificação das patologias na fachada lateral.....	84
Figura 74 - Estrutura da escada degradada.	85
Figura 75 - Forro e madeira em má conservação.....	85
Figura 76 - Início da reforma do telhado.	86
Figura 77 - Pintura realizada na fachada do primeiro pavimento.....	86
Figura 78 - Análise do entorno imediato.....	87
Figura 79 – Mapa de cheios e vazios.	88
Figura 80 – Mapa de uso e ocupação do solo.	89
Figura 81 – Mapa de áreas verdes.....	90
Figura 82 - Mapa de sistema viário e fluxos.....	91
Figura 83 - Diagrama de relevo do bairro Serraria.	92
Figura 84 - Topografia do bairro Serraria e seu entorno.....	92
Figura 85 - Relação da igreja com a estação ferroviária.	93
Figura 86 - Gabarito de altura.	94
Figura 87 - Primeira impressão da estação ferroviária.	95
Figura 88 - Primeira impressão do espaço livre público.....	96
Figura 89 - Falta de áreas de lazer.	97
Figura 90 - iluminação ineficiente.....	98
Figura 91 - Descaso com a estação ferroviária.....	98
Figura 92 - Feira livre como espaço convidativo.....	99
Figura 93 - Fluxograma 01: Estação Ferroviária de Serraria.....	102
Figura 94 - Fluxograma 02: Espaço livre público.....	102
Figura 95 - Setorização	103

Figura 96 - Proposta de implantação.....	104
Figura 97 - Implantação com os fluxos externos.	105
Figura 98 - Corte da área de intervenção.	105
Figura 99 - Proposta de espaços acessíveis.	106
Figura 100 - Postes de iluminação com design moderno.....	107
Figura 101 - Proposta de espaços sustentáveis.....	108
Figura 102 - Imagem Conceitual.....	109
Gráfico 1 - Relação com o bairro Serraria.....	94
Gráfico 2 - Primeira impressão do patrimônio.	95
Gráfico 3 - Primeira impressão do espaço livre público.....	96
Gráfico 4 - Problemática existente no bairro.....	97
Gráfico 5 - Desvalorização e abandono do bairro.	98
Gráfico 6 - Propostas de ocupação do espaço público.....	99
Tabela 1 - Programa de Necessidades – Quadro de áreas.....	101

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal desenvolver uma pesquisa realizada no bairro Serraria, no município de Santana do Deserto – MG, apresentando a consequência da desvalorização do patrimônio cultural da estação ferroviária de Serraria e seu entorno, como perda da história e da identidade da população, a fim de requalificar o lugar e propor novos usos relacionados a educação, segurança e ao lazer. A metodologia desenvolvida foi a pesquisa sobre o panorama histórico acerca das estações ferroviárias no Brasil, as referências teóricas que sustentaram e contribuíram para a construção do trabalho, a análise de estudos de caso de projetos elaborados em áreas similares ao local de estudo, o diagnóstico biofísico e sociocultural e um levantamento de dados a respeito dos parâmetros urbanísticos seguindo diretrizes do Plano Diretor do município. Tendo em vista os dados obtidos através das referências teóricas e do levantamento histórico, cultural e social do bairro, os aspectos analisados sobre a localidade da Estação Ferroviária de Serraria são de suma importância, pois através deles pode-se observar e apurar a potencialidade da área a ser explorada assim como as suas dificuldades. Através de entrevistas com os moradores do bairro Serraria, foi notado perspectivas históricas e anseios sobre possíveis usos do espaço. Para tanto, o intuito deste trabalho, para além da requalificação do Patrimônio Histórico e Cultural de Serraria que implica em sua preservação e conservação, busca restabelecer os laços de convivência entre a população nos espaços livres públicos do bairro.

Palavras-chaves: Patrimônio Histórico e Cultural, espaços livres públicos, requalificação patrimonial, preservação patrimonial, identidade cultural, memória afetiva.

ABSTRACT

The present work has the principal aim in developing a search realized in the neighborhood of Serraria, in the county of Santana do Deserto - MG, showing the consequences of the devaluation in the cultural heritage of the Serraria's train station and the surroundings, as the lost of story and identity of the population, in order to requalify the place and propose new uses associated with education, security and leisure. The methodology developed was the search of the historic panorama about the trains stations in Brazil, the theoretical references who sustained and have contributed to the contract in work, the analysis of case studies of projects developed in similar areas as the place the study, the diagnostic biophysical and sociocultural and the data survey in respect of town planning parameters following guidelines of the county Master Plan. In view of the data obtained through theoretical references and historical survey, cultural and social neighborhood, the aspects analyzes about the location of Serraria's Train Station are of paramount importance, because through the you can observe and find out the potential of the area to be explored as well as its difficulties. Through interviews with residents of the Serraria's neighborhood, were noted historical perspectives and wishes about possible uses of space. Therefore, the purpose of this work, in addition to the requalification of the Serraria's Historical Cultural Heritage that implies its preservation and conservation, seeks to reestablish the bonds of coexistence between the population in the public free spaces of the neighborhood.

Keywords: Historical and Cultural Heritage, public free spaces, patrimonial requalification, heritage preservation, cultural identity, affective memory.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
1.1 Justificativa	18
1.1.1 Público alvo.....	19
1.2 Objetivos	20
1.2.1 Objetivo Geral.....	20
1.2.2 Objetivos específicos	20
1.3 Metodologia de trabalho	20
2 PANORAMA HISTÓRICO	21
2.1 As estações ferroviárias no Brasil	21
2.1.1 Influência da Revolução Industrial	21
2.1.2 Estação Ferroviária Mauá	22
2.1.3 Estação da Luz.....	25
2.2 A arquitetura ferroviária em Minas Gerais	29
2.2.1 Estação Ferroviária de Chiador.....	29
2.3 As estações ferroviárias em Santana do Deserto – MG	33
2.3.1 Estação Ferroviária de Sossego	34
2.3.2 Estação Ferroviária Cândido Ferreira	36
2.3.3 Estação Ferroviária de Ericeira	37
2.3.4 Estação Ferroviária Francisco de Paula da Silveira Lobo	38
3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	40
3.1 Requalificação e o valor histórico cultural	40
3.1.1 Conceito de requalificação.....	40
3.1.2 A teoria de John Ruskin.....	41
3.1.3 Preservação do Patrimônio Cultural.....	43
3.1.4 Valorização da memória afetiva local.....	43
3.2 Os espaços livres públicos	44
3.2.1 Praças e Parques Lineares.....	46
3.2.2 Rios urbanos.....	49
3.3 As pessoas como protagonistas das cidades: A teoria de Jan Gehl	50

4 ESTUDOS DE CASO	52
4.1 Estação Ferroviária de Ouro Preto – MG	52
4.2 Red Bull Station – São Paulo	60
4.3 Biblioteca e Centro Cultural - Primus Architects	68
4.4 Shumentang Park, Huoqiu County - China	72
5 CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJETO	76
5.1 A cidade de Santana do Deserto	76
5.2 Histórico da Estação Ferroviária de Serraria	77
5.2.1 A importância da Estrada de Ferro D. Pedro II para o bairro Serraria.....	79
5.2.2 O processo de tombamento da Estação Ferroviária de Serraria	81
5.3 Diagnóstico da área de estudo	82
5.3.1 Mapeamento de danos.....	82
5.3.2 Análise do entorno imediato.....	87
5.3.3 Mapeamento de cheios e vazios.....	87
5.3.4 Mapeamento de uso e ocupação do solo.....	88
5.3.5 Mapeamento de áreas verdes	89
5.3.6 Mapeamento de sistema viário e fluxos.....	90
5.3.7 Mapeamento de topografia	91
5.3.8 Gabarito de altura	93
5.3.9 Diagnóstico sociocultural.....	94
6 CONCEITO E PARTIDO PROJETUAL	100
6.1 Concepção projetual	100
6.2 Programa de Necessidades.....	100
6.2.1 Fluxograma.....	102
6.2.2 Setorização.....	103
6.3 Implantação.....	103
6.4 Corte esquemático	105
6.5 Acessibilidade	106
6.6 Segurança	106
6.6.1 Iluminação.....	106
6.7 Sustentabilidade	107
6.8 Imagem Conceitual	108

7 ANÁLISE DE DADOS110

8 CONCLUSÃO111

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 INTRODUÇÃO

Nada se mantém intacto sem conservação e preservação. Com as áreas urbanas isso não é diferente. Num momento em que o mundo busca qualificar as cidades em prol do meio ambiente e da saúde da população, projetos de transformação urbana desempenham um papel importante. Diferentes formas de intervenções nas cidades podem alterar áreas construídas ou espaços públicos com o objetivo de tratar questões sociais ou até reativar a economia local (TANSCHKEIT, 2017).

“Os estudos a respeito dos espaços urbanos buscam entender as diversas funções que estes adquirem no cotidiano das cidades, relacionando-os às suas dimensões físicas territoriais e socioculturais” (OLIVEIRA, 2007).

Práticas relacionadas a revitalização e requalificação urbana podem contribuir de forma positiva na transformação de vazios urbanos e edificações históricas abandonadas, revertendo-as em locais atrativos para a população. Essas transformações surgem a partir da necessidade de correlacionar questões econômicas, sociais e/ou ambientais de determinada região, com o objetivo de beneficiar usuários e permitir uma maior integração aos moradores das proximidades. Dessa maneira, estabelecer uma relação entre espaços degradados com o seu meio urbano é uma das principais soluções para se obter êxito em locais que já foram representativos e atrativos para a comunidade.

Para tanto, como objeto de estudo dessa pesquisa será apresentada a Estação Ferroviária de Serraria e o seu entorno imediato, situado no município de Santana do Deserto, Minas Gerais.

A história da cidade de Santana do Deserto está totalmente atrelada ao desenvolvimento da ferrovia, por isso existe toda uma comoção ao redor de tudo o que envolve o tema: a edificação em si, as linhas férreas, o entorno imediato e as memórias de antigos moradores. Contudo, esta comoção parece ser diretamente proporcional ao abandono da estação e seu entorno. A ruína tem sido o destino de várias edificações históricas que se encontram inutilizadas e uma das formas para se reverter essa situação seria através de intervenções que envolvem a requalificação do patrimônio histórico e a revitalização dos espaços urbanos

A principal premissa da intervenção que será realizada após o entendimento

sobre o conceito de requalificação, é incentivar a participação da população na preservação da história local e do patrimônio cultural, além de garantir a qualidade de vida urbana dos moradores do bairro Serraria, através de um adequado sistema de espaços públicos livres de lazer às margens do rio Paraibuna que percorre o bairro.

1.1 Justificativa

De acordo com Ralph Giesbrecht (2001), as estações ferroviárias tiveram um papel fundamental no crescimento de muitas cidades e regiões brasileiras no século XIX, assim como em todo o mundo, uma vez que se desenvolviam em torno da linha férrea. Como consequência desse desenvolvimento, muitos edifícios relacionados à arquitetura ferroviária, principalmente as estações, encontram-se abandonados ou degradados, visto que as cidades ficavam cada vez mais distantes socialmente desses centros históricos, representando a perda do seu valor cultural e sua identidade.

À medida que as cidades se desenvolveram, a falta de planejamento urbano, gerou um crescimento desordenado, tendo como efeito, além da desvalorização da história, o aumento contínuo da necessidade de novos edifícios e principalmente de vias, a fim de conter o fluxo intenso de veículos, ocasionando cada vez mais os espaços públicos a serem cedidos para tal propósito. Como resultado, as pessoas foram sentindo-se excluídas em espaços dos grandes centros urbanos, no qual priorizavam os veículos. Em resposta a isso, teóricos como Jan Gehl surgem com conceitos ligados às cidades ideais e sustentáveis, onde é preciso que o caminhar e o convívio entre as pessoas em espaços públicos se tornem atividades corriqueiras na vida da população. Jan Gehl diz ainda que, o urbanismo moderno se perde na escala do pedestre, pois depois dos anos 1960, era mais interessante planejar a cidade priorizando os automóveis para a circulação do que para pequenos percursos a pé.

Como muitas cidades brasileiras, a cidade de Santana do Deserto (MG), local de estudo do presente trabalho, mais especificamente o bairro Serraria, recebe muitas atividades culturais. Porém, o bairro é desprovido de espaços públicos para receber tais atividades, devido a estação ferroviária estar desativada e degradada, assim como o seu entorno as margens do Rio Paraibuna completamente abandonado. Desta forma, os eventos acontecem nas ruas e tem como consequência a insegurança para a população, visto que o local apresenta um fluxo contínuo de transportes em geral, além

do aumento constante da violência nos espaços. Também, no que tange ao aspecto educacional, o bairro não dispõe de um espaço que oportunize às crianças um ambiente de leitura, integração e de lazer.

De forma geral, o interesse pelo tema deste trabalho na área apresentada, surge a partir da compreensão do pesquisador com a experiência de vida, assim como os moradores do bairro que sentem a necessidade de passar o seu tempo na rua, realizando atividades de lazer e recreação, trazendo de forma mais prazerosa a preservação da memória afetiva da população. Segundo o historiador francês Jacques Le Goff (1990):

“à memória de determinada pessoa e comunidade estabelece um vínculo afetivo, possibilitando que essa população passe a se enxergar como sujeitos da história, que possuem assim direitos como, também deveres para com a sua localidade”.

1.1.1 Público alvo

Levando em consideração esses aspectos, toda a população da cidade será beneficiada com a iniciativa da requalificação, desde o público infantil, pois o projeto visará desenvolver atividades que ocupam o tempo ocioso, consequentemente as crianças terão conscientização desde novas sobre a importância de preservar um bem histórico, até as pessoas de diferentes lugares, de forma a se encontrarem para realizarem manifestações sociais como as feiras livres.

Figura 1 - Público alvo.



Fonte: autoria própria.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Desenvolver uma pesquisa realizada no bairro Serraria, no município de Santana do Deserto (MG), apresentando a consequência da desvalorização, do patrimônio cultural da estação ferroviária de Serraria e seu entorno, como perda da história e da identidade da população, a fim de requalificar o lugar e propor novos usos relacionados a educação, segurança e ao lazer.

1.2.2 Objetivos específicos

- Definir o programa de necessidades de acordo com as necessidades da população;
- Identificar as condições atuais do lugar através de diagnósticos biofísico e sociocultural;
- Resgatar e valorizar a identidade local, se baseando no vínculo afetivo da população com o lugar;
- Analisar propostas de requalificação de centros históricos e de intervenção urbana em espaços livres públicos em locais com os mesmos problemas relacionados ao abandono e a má conservação;
- Propor uma intervenção urbanística nos espaços livres, possibilitando um cenário que propicie, através de novos usos, a reintegração do bairro, com espaço de encontros, atividades ao ar livre e convívio da população.

1.3 Metodologia de trabalho

Para o desenvolvimento desse trabalho, será elaborada uma pesquisa histórica acerca das estações ferroviárias no Brasil, destacando as estações localizadas na cidade de Santana do Deserto (MG).

Continuamente, uma pesquisa bibliográfica com a utilização de livros, artigos científicos e dissertações, que venham sustentar e contribuir para a construção do trabalho.

Identificação e análise de estudos de caso de projetos elaborados em áreas

similares ao local de estudo.

Em seguida, será realizado um diagnóstico biofísico e sociocultural, descrevendo as características do local através de visitas *in loco* e de um levantamento histórico, cultural e social

Além disso, será realizado um levantamento de dados a respeito dos parâmetros urbanísticos, seguindo diretrizes do Plano Diretor do município de Santana do Deserto (MG).

Por fim, será apresentado o partido projetual, destacando a proposta de intervenção que será realizada após a compreensão teórica e a análise sobre a área estudada.

2 PANORAMA HISTÓRICO

2.1 As estações ferroviárias no Brasil

2.1.1 Influência da Revolução Industrial

A Revolução Industrial é uma daquelas revoluções que, ao lado da francesa, mudaram para sempre a paisagem planetária. Essa revolução tem uma escala global, generalizou o capitalismo, não teve lideranças específicas, não se explica apenas pelo desenvolvimento e jamais foi apenas industrial, afetando comportamentos, costumes, hábitos tradições e diversos outros elementos da vida economia, social e política (EDMUNDO, 2019).

O período industrial no século XIX, marcou uma nova era em vários países do continente europeu, e não foi diferente no Brasil. Essa nova revolução, possibilitou assim como a evolução da tecnologia e da economia, o acesso às novas técnicas construtivas e novos usos de materiais importados de outros países.

Sabe-se que o Brasil é um excelente produtor de mercadorias agrícolas, principalmente pela produção do café e da mineração em grande escala. A Revolução Industrial, impulsionou o crescimento da agricultura de exportação do país, pois antes do surgimento das indústrias tecnológicas, e das máquinas de produção, a fabricação dessas mercadorias agrícolas dava-se por meio da mão de obra especializada para este trabalho, porém resultava em um desenvolvimento que exigia uma maior ocupação do tempo de forma menos eficaz.

Dessa forma, com a necessidade de um novo meio de transporte, surgiu ainda no século XIX, o desenvolvimento das primeiras ferrovias e conseqüentemente, a criação do transporte ferroviário, que era capaz de transportar as mercadorias e matérias-primas de grandes escalas de forma mais segura e eficaz até os centros urbanos e as áreas portuárias.

As mudanças socioeconômicas e tecnológicas ocorridas durante a segunda metade do século XIX implicaram, no Brasil, em profundas transformações nos modos de habitar e construir. As novas condições de transporte, criadas com a instalação das ferrovias e linhas de navegação fluvial, vieram permitir o aparecimento de um fenômeno completamente novo na arquitetura: os edifícios importados, produzidos pela indústria (LORDELLO, 2016).

Com o avanço das linhas férreas nas principais cidades do Brasil, foram implantadas as novas estações ferroviárias em vários ramais importantes do país. Essa nova arquitetura ferroviária, tinha o intuito de organizar os fluxos dos trens de carga e o acesso aos passageiros, como premissa reduzir o percurso dos mesmos nos seus embarques e desembarques.

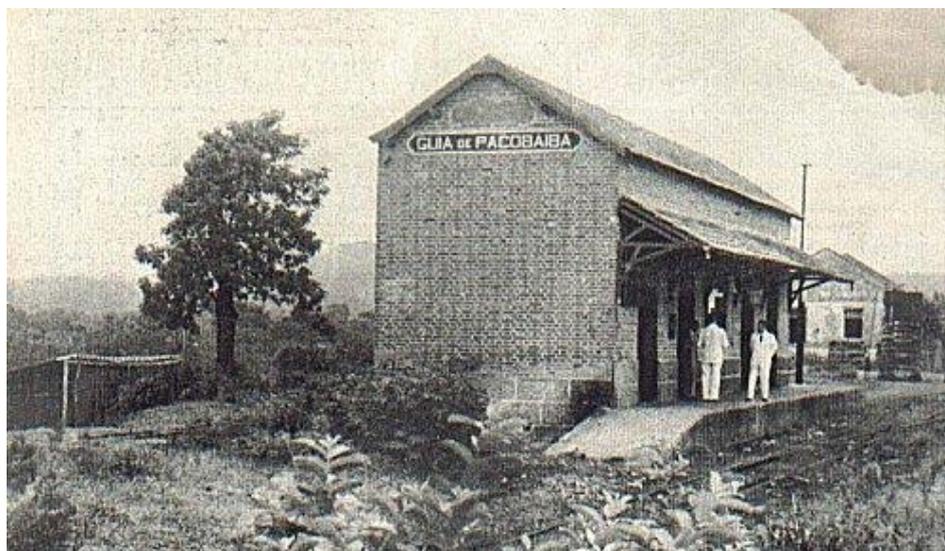
As estações ferroviárias impactaram de forma positiva nas cidades brasileiras, pois a arquitetura era inovadora no país. Embora no século XIX e início do século XX, a arquitetura ferroviária já ser presente em vários países europeus, como em destaque a França, Inglaterra e Alemanha, vários turistas visitavam as estações brasileiras, para contemplar a passagem do trem e admirar as paisagens locais. Portanto, as estações atraíam pessoas de diversos locais do mundo, de modo a contribuir para o desenvolvimento local, ocasionando em um maior movimento social, e conseqüentemente, melhorando a economia de determinada região.

As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais. Não era estranho que os arquitetos passassem a tratar as estações como faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministérios, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de um alto teor simbólico (SILVA, 1986, p. 35).

2.1.2 Estação Ferroviária Mauá

A primeira estação ferroviária no Brasil foi construída em abril de 1854, para atender a Estrada Central do Brasil de Dom Pedro II que conectava os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. A edificação nomeada como Estação Mauá, localizada em Mauá, na antiga província do Rio de Janeiro, renomeada hoje como cidade de Magé, foi idealizada por Irineu Evangelista de Souza, comerciante e banqueiro brasileiro, logo nomeado como o Barão de Mauá, com o objetivo de expandir o comércio da região carioca.

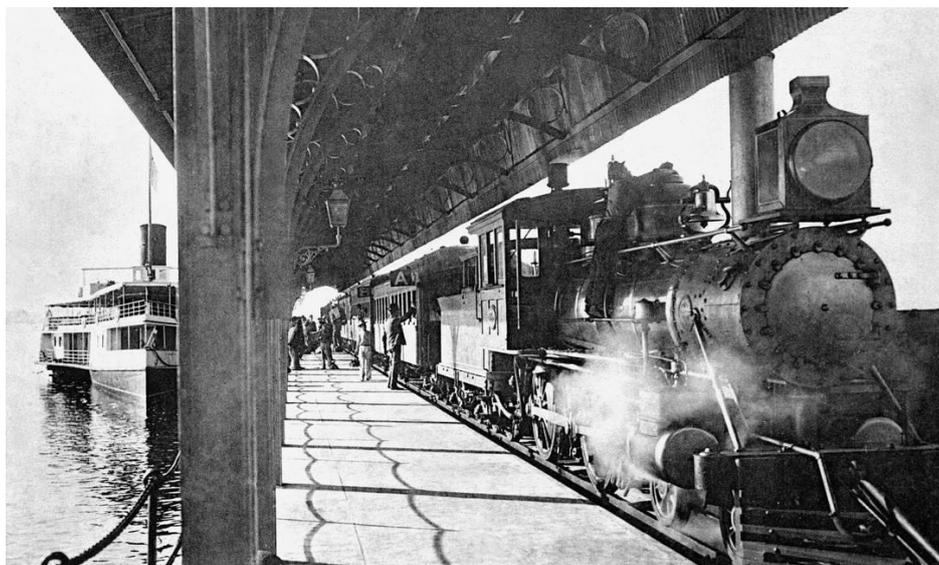
Figura 2 - A antiga estação de Mauá.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/guia.htm. Acesso em 29 de abril de 2020.

A estação foi implantada às margens da Baía de Guanabara, e possuía um pequeno porto em seu entorno conforme apresentado na figura abaixo, destinado aos passageiros vindos de barco a vapor do centro urbano do Rio de Janeiro. No final da década de 1870, o local passou por um processo de deslocamento da linha férrea ativa, conectando com a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará e logo após a ligação para Petrópolis (RJ).

Figura 3 - Porto da Estação Ferroviária de Mauá.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/guia.htm. Acesso em 29 de abril de 2020.

Em meados do século XX, a estação passou por mudanças significativas em seu histórico, como a descaracterização de seus elementos construtivos e o seu nome, que passou a se chamar Estação Ferroviária de Guia de Pacobaíba, referenciando o bairro Pacobaíba de Magé. Com a expansão territorial do bairro, a arquitetura ferroviária, ficou desvalorizada durante vários anos, ocasionando na retirada dos trilhos e da linha férrea que conectava várias cidades do sudeste do país, funcionando apenas com trens de carga da própria região.

No ano do centenário da estação ferroviária, em 1954, a edificação foi considerada um Monumento Histórico Nacional, tombada pela Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional devido à sua importância cultural para a cidade, com o intuito de garantir a sua conservação e valorizar a memória afetiva do local, de forma a preservar as experiências construídas pela população de Magé, e as pessoas que se sentiam parte daquela história.

Entretanto, mesmo com o processo de tombamento, conforme os anos foram passando e o bairro acompanhando o desenvolvimento da cidade, a edificação continuou abandonada, resultando na sua degradação, conforme apresentado na imagem a seguir.

Figura 4 - Degradação da Estação Ferroviária da Guia de Pacobaíba.



Fonte: Trilhos do Rio. Disponível em:
https://www.trilhosdoriorio.com.br/web/especial_guiadepacobaiba.html. Acesso em 29 de abril de 2020.

2.1.3 Estação da Luz

O outro marco referencial para a história das estações ferroviárias no Brasil, foi a construção em 1901 da Estação da Luz, situada em São Paulo (SP). O edifício histórico, foi projetado pelo engenheiro James Ford da companhia São Paulo Railway, primeira ferrovia do estado. No entanto, a estação não foi a primeira a ser construída no bairro da Luz. Anteriormente, em 1867, foi implantada a estação ligando o porto de Santos a Jundiaí no mesmo terreno do projeto da São Paulo Railway, apresentada na figura 5. Essa edificação, tornou-se insuficiente para atender ao crescente movimento que acompanhava o desenvolvimento da cidade. Portanto, o projeto de 1901 para a nova estação da Luz, teve como premissa atender as necessidades e contribuir para o conforto, além de facilitar a distribuição dos passageiros que frequentavam a estação a fim de embarcarem e desembarcarem.

Figura 5 - Primeira estação construída no bairro da Luz.



Fonte: Viva Decora. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/estacao-da-luz/>. Acesso em 29 de abril de 2020.

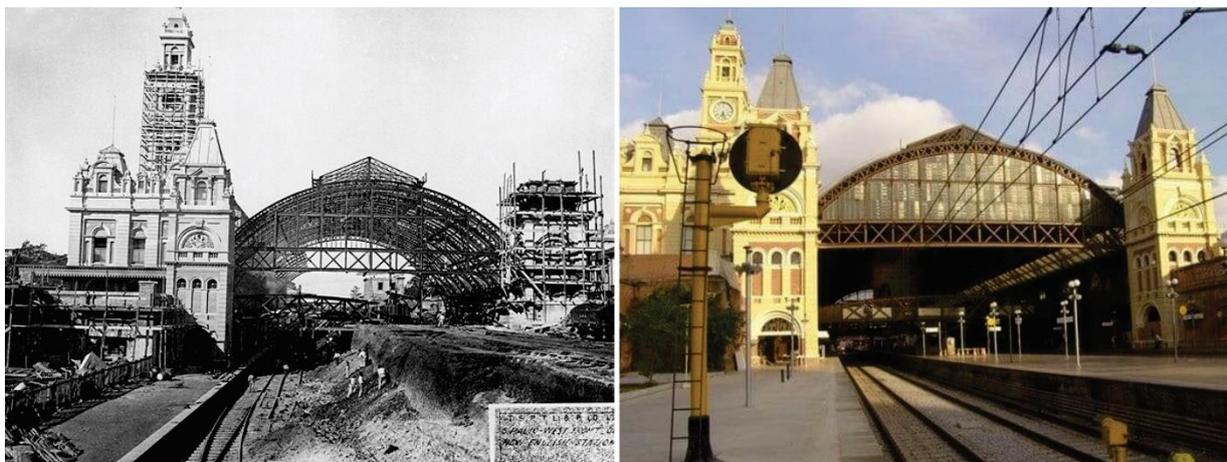
Figura 6 - Início da Estação da Luz.



Fonte: CAU / BR. Disponível em: <https://www.caubr.gov.br/a-arquitetura-da-estacao-da-luz-artigo-de-beatriz-mugayar-kuhl/>. Acesso em 29 de abril de 2020.

O projeto da Estação da Luz, é atribuído ao arquiteto britânico Charles Henry Driver. Ele era considerado especialista em estações ferroviárias. Todo o material utilizado na construção foi exportado exclusivamente da Inglaterra, desde os pregos até a estrutura de aço usada na cobertura. A Estação da Luz é composta por dois blocos distintos. O primeiro é uma ampla edificação com o famoso relógio que lembra o Big Ben de Londres. Com dois pavimentos, esse bloco da Estação da Luz também abrigava os escritórios da superintendência, engenharia e contadoria. Ele é construído essencialmente com alvenaria de tijolos, mansardas (janelas dispostas sobre o telhado) e torreões (VIVADecora, 2019).

Figura 7 - Antes e depois da construção da fachada da Estação da Luz.



Fonte: Viva Decora. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/estacao-da-luz/>. Acesso em 29 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 8 - Antes e depois do interior da Estação da Luz.



Fonte: Viva Decora. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/estacao-da-luz/>. Acesso em 29 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Com o constante crescimento de SP e a expansão da área urbana, no entorno da Estação da Luz no século XX, a ferrovia contribuiu para a cidade se firmar como o centro comercial e financeiro da região, já que ligava com o interior do Estado, onde eram produzidos produtos primários, em especial o café.

Nas áreas próximas a edificação, a ocupação do uso do solo, foi destinada ao setor comercial, com restaurantes e hotéis, com o intuito de atender os turistas de outras cidades e os moradores viajantes do interior do estado. Além disso, alguns bairros vizinhos se desenvolveram para abrigar os funcionários das ferrovias e do comércio.

Figura 9 - Turistas na Estação da Luz.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/luz.htm>. Acesso em 29 de abril de 2020.

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turismo, tombou em 1982 o complexo arquitetônico da Estação da Luz, de forma a manter a sua identidade e os aspectos característicos da época, com o propósito de restabelecer a obra original ao máximo, preservando seu valor e sua história.

Figura 10 - A Estação da Luz.



Fonte: Viva São Paulo. Disponível em: <http://cidadedesapaulo.com/v2/atrativos/estacao-da-luz/?lang=pt>. Acesso em 29 de abril de 2020.

2.2 A arquitetura ferroviária em Minas Gerais

2.2.1 Estação Ferroviária de Chiador

Em 1869, foi inaugurada no município de Chiador, antigo povoado de Santo Antônio dos Crioulos, Zona da Mata do estado de Minas Gerais, a primeira estação ferroviária em território mineiro. A estação em estilo neoclássico foi construída para atender a linha Central do Brasil, no ramal de Porto Novo da Estrada de Ferro Dom Pedro II, conectando os trens de passageiros das cidades de Leopoldina e Cataguazes até Nova Friburgo no estado do Rio de Janeiro.

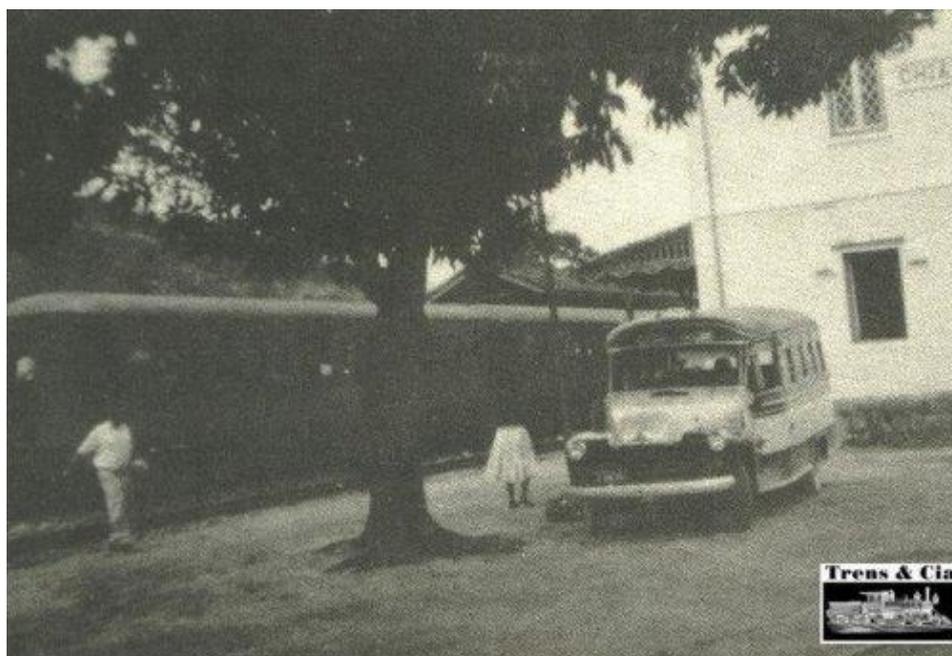
Figura 11 - A primeira estação ferroviária em território mineiro.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em 15 de maio de 2020.

Figura 12 - Desembarque dos passageiros na estação de Chiador.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:
https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em 15 de maio de 2020.

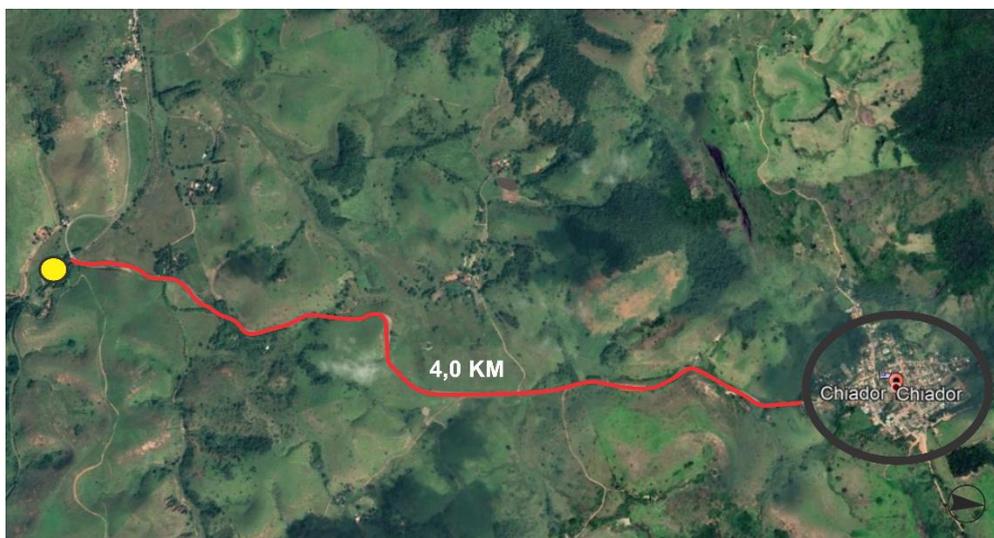
De acordo com André Colombo (2006), “a estação de Chiador foi construída com recursos do império brasileiro em parceria com companhias inglesas”. Após quase um século de sua inauguração, na década de 1960 a edificação passou para o controle da Estrada de Ferro Leopoldina com o intuito de transportar os trens cargueiros de minério por todo Brasil. Porém com a nova destinação da linha férrea, a estação passou por um processo de distanciamento com os turistas e os moradores da cidade, já que o local não funcionava mais como embarque e desembarque.

Por conseguinte, a estação situada a aproximadamente quatro quilômetros do centro da cidade, conforme apresentado no mapa abaixo, por ruas não asfaltadas e sem edificações em seu entorno, foram os principais motivos que ocasionaram ainda mais o seu abandono. Em 1970 a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) decidiu desativar a estação, pois a plataforma estava sem utilidade e havia uma maior preocupação com a sua manutenção, pois o seu interior estava degradado.

A triste verdade é que a estação funcionou ali com pessoal para receber passageiros e cargas até a época em que eles existiam. Na verdade, deixaram de existir por dois motivos: a falta de interesse das pessoas

de embarcarem a si próprias ou suas cargas ali e a falta de vontade da ferrovia em se modernizar e ir atrás deles para recuperá-los ou deixar de perdê-los. Tais fatos ocorreram pelo Brasil inteiro, sabemos disso (GIESBRECHT, 2012).

Figura 13 - Distância do centro de Chiador para a estação ferroviária.



Fonte: Google Earth 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 14 - Estação Ferroviária de Chiador – século XX.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em 15 de maio de 2020.

Com o estado de caracterização e conservação em ruínas, sem possibilidades de recuperação e completamente degradada, a Prefeitura Municipal junto ao Patrimônio Histórico de Chiador, tombou o Conjunto de imóveis que constituem a estação ferroviária, de acordo com o Decreto nº 09/2003 documentado em abril do mesmo ano. Embora tombado, a situação do bem se deteriorava com o passar dos anos e como resultado as ruínas só aumentavam.

Atualmente, o local apresenta um cenário angustiante, pois a estação é uma referência arquitetônica do século XIX em Minas Gerais, além de possuir um valor cultural para a população de Chiador. Segundo Amarildo (2013):

“A antiga estação está em ruínas. Suas belas paredes (as que ainda restam) erguidas pedras por pedras se encontram escoradas – e muito mal escoradas diga-se de passagem. Entrando no que sobrou da estação, vivi uma mistura de sentimentos. Primeiro, veio a emoção em imaginar tudo aquilo funcionando a pleno vapor, o trem chegando, passageiros e cargas entrando e saindo e aí deparar com a triste realidade do completo abandono, do desrespeito a tudo e a todos [...] Por fim, o pior dos sentimentos: ver que tudo aquilo pode acabar de vez a qualquer momento. Que num breve momento tudo pode ruir e destruir toda uma história”.

Figura 15 - Estação Ferroviária de Chiador atualmente.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em 15 de maio de 2020.

Figura 16 - Estação Ferroviária de Chiador atualmente.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em 15 de maio de 2020.

2.3 As estações ferroviárias em Santana do Deserto (MG)

A cidade de Santana do Deserto (MG), possui várias arquiteturas históricas que a sua população se orgulha desde a sua criação. Observa-se entre elas, a prefeitura municipal, a biblioteca municipal ligada aos correios, as fazendas da Liberdade, Santana, Santa Sofia, Piedade e Santa Clara, o aqueduto e destaca-se, conforme apresentado na figura a seguir as cinco estações ferroviárias que impulsionaram o desenvolvimento social da cidade e o seu reconhecimento regional.

Figura 17 - Mapeamento de estações ferroviárias de Santana do Deserto - MG.



Fonte: Plano Diretor Participativo – Santana do Deserto, MG. Disponível em: <https://alexcouri.com/plano-diretor-santana-do-deserto-mg/>. Acesso em 19 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

2.3.1 Estação Ferroviária de Sossego

Inaugurada em 13 de maio de 1879, a estação ferroviária localizada no bairro de Sossego, Santana do Deserto (MG), foi construída a fim de conectar o ramal de Serraria, na linha do Centro da Estação Ferroviária Dom Pedro II, ao ramal de Mar de Espanha (MG). O nome da estação faz referência ao próprio nome do Bairro Sossego, pois segundo os moradores, assim como o local, a estação transmitia sossego para as pessoas que buscavam o contato com a natureza e contemplava a passagem do trem.

Ao longo dos anos, a estação passou por um processo de descaracterização. No final do século XX, já com a estação desativada, o local abrigou famílias sem

moradias, devido ao desabamento ocasionado pelos desastres naturais. Atualmente, o seu uso é destinado ao posto de saúde do bairro e aos espaços de ações comunitárias da região.

Figura 18 - Estação Ferroviária de Sossego – século XX.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-sossego-no-municipio-de-santana.html>. Acesso em 28 de abril de 2020.

Figura 19 - Estação Ferroviária de Sossego.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-sossego-no-municipio-de-santana.html>. Acesso em 28 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

2.3.2 Estação Ferroviária Cândido Ferreira

A Estação Ferroviária Cândido Ferreira, inaugurada em 05 de agosto de 1904, foi construída para atender ao ramal que conectava as cidades de Três Rios (RJ) a Bicas (MG). A edificação situada no centro municipal de Santana do Deserto, recebeu o nome do Capitão Cândido Ferreira, de forma a homenageá-lo, já que foi um benemérito extremamente importante para o desenvolvimento da cidade.

Com o início da cidade em 1953, a estação passou a ser conhecida como Estação Ferroviária Santana do Deserto (EFSD), e teve o seu funcionamento com a linha ativa até a década de 1970. Após esse período, e como consequência do desenvolvimento do centro urbano da cidade, a estação ficou abandonada até o início da década de 1990. Com o apoio da Prefeitura Municipal de Santana do Deserto (PMSD), o local passou por um processo de descaracterização do seu uso, de forma a ser destinado a área de serviço, sendo uma nova fábrica de bloquetes da região, com o intuito de melhorar a economia local.

Atualmente a estação atende aos espaços comunitários do centro municipal, de forma a propor a reintegração e o convívio da população, através de atividades, eventos e cursos acessíveis aos moradores.

Figura 20 - Antiga Estação Ferroviária Santana do Deserto.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-santana-do-deserto.html>. Acesso em 28 de abril de 2020.

Figura 21 - Uso atual da Estação Ferroviária Santana do Deserto.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-santana-do-deserto.html>. Acesso em 28 de abril de 2020.

2.3.3 Estação Ferroviária de Ericeira

A Estação Ferroviária de Ericeira, foi concebida com o intuito de ligar o ramal de Serraria na divisa do estado de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Assim como a EFSD, a presente edificação, foi inaugurada no dia 05 de agosto de 1904, porém a idealização do projeto, surgiu dois anos atrás, em 1902.

Logo após a sua construção, o ramal tornou-se parte também, da linha ativa que conectava a estação de Piracema (MG), até o final de 1979, através da Estrada de Ferro Leopoldina, na qual foi a primeira estrada ferroviária implantada em Minas Gerais.

De acordo com Gutierrez (2005), “Ericeira foi transformada num recanto. A atual proprietária, arrematou-a num leilão. Montou um bar, que atende à população local, restaurou o imóvel e ocupou a área com muitas plantas e árvores frutíferas”.

Figura 22 - Estação Ferroviária de Ericeira – século XX.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/ericeira.htm. Acesso em 28 de abril de 2020.

Figura 23 - Uso atual da estação de Ericeira.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/ericeira.htm. Acesso em 28 de abril de 2020.

2.3.4 Estação Ferroviária Francisco de Paula da Silveira Lobo

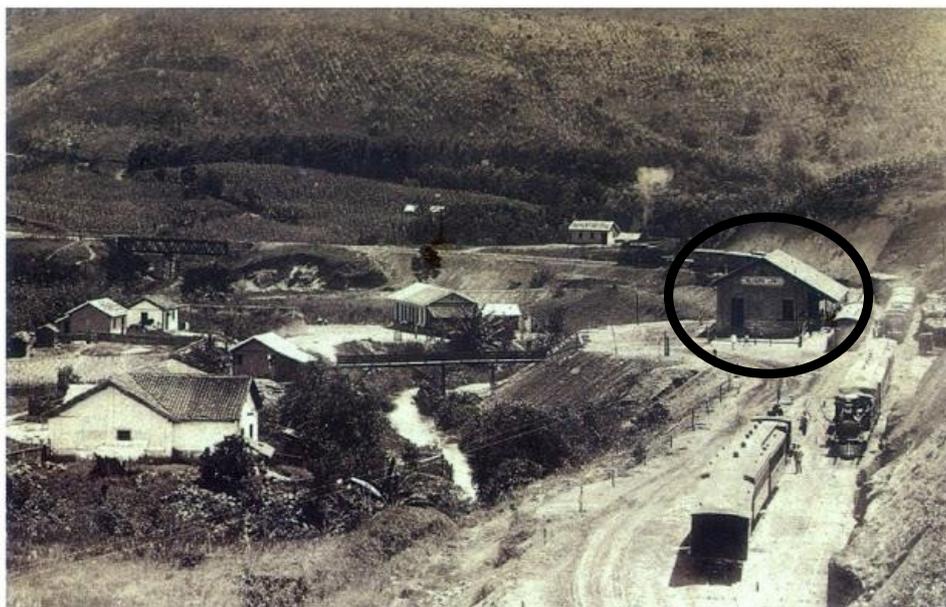
O desenvolvimento contínuo da Estrada de Ferro Leopoldina, no início do século

XX, gerou a necessidade de criar vários trechos, de forma a atender a sua conexão em diversas cidades mineiras e cariocas. Surge assim a implantação do ramal da estação ferroviária de Silveira Lobo, inaugurada no dia 01 de novembro de 1904.

A edificação foi nomeada como Estação Ferroviária Francisco de Paula da Silveira Lobo, em homenagem ao político brasileiro e governador do estado de Minas Gerais no ano de 1878. Após um longo processo de intervenção na linha que conectava a cidade de Três Rios (RJ), a estação passou a conectar às cidades de Bicas e Pequeri, no estado de Minas Gerais.

Durante o final do século XX, com a retirada dos trilhos da antiga linha ativa, a estação ficou desativada, ocasionando a degradação e a sua má conservação. Porém, com o auxílio da PMSD e os seus colaboradores, o local foi destinado as famílias pobres do bairro, na qual ocupam a edificação até os dias atuais (2020).

Figura 24 - Antiga estação de Silveira Lobo.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2018/10/estacao-silveira-lobo-em-pequena.html>. Acesso em 28 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 25 - Uso atual da estação de Silveira Lobo.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/silvlobo.htm. Acesso em 28 de abril de 2020.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Requalificação e o valor histórico cultural

3.1.1 Conceito de requalificação

Reaproveitar uma pré-existência, atribuindo-lhe novo uso ou simplesmente melhorando suas condições, poder ser uma estratégia inteligente em nosso contexto ambiental de acelerado consumo de recursos. Pensar em modos de recuperar um edifício é tarefa da arquitetura, mas a missão se complexifica quando a pré-existência é imbuída de altos valores e significados culturais e históricos, já que intervir – e alterar – o patrimônio arquitetônico significa redesenhar o passado e prescrever um futuro, que pode ou não conter novos modos de usar a estrutura (BARATTO, 2020).

Neste contexto, segundo o autor, essa intervenção atribuindo novos usos e nova função a edificação, com o propósito de melhorar a qualidade de vida da cidade, através da recuperação de espaços públicos e privados valorizando o espaço arquitetônico, associa-se à prática de requalificação.

Para Brandi (2008, p. 61) “o conceito de requalificação está relacionado a reintegração dos espaços urbanos abandonados com a sua população”. Assim, essa

intervenção recupera o valor simbólico construído por moradores de determinado local que se sentem parte daquela história, fazendo com que as edificações restauradas e conservadas, continuem carregando as marcas do tempo, respeitando a temporalidade e a sua conformação original, sejam elas, os prédios, os monumentos, as praças públicas e até mesmo as tradições culturais representadas pelos bens imateriais de uma região.

A restauração, para representar uma operação legítima, não deverá presumir nem o tempo como reversível, nem a abolição da história. A ação de restauros, ademais, e pela mesma exigência que impõe o respeito da complexa historicidade que compete à obra de arte, não se deverá colocar como secreta e quase fora do tempo, mas deverá ser pontuada como evento histórico tal como o é, pelo fato de ser ato humano e de se inserir no processo de transmissão da obra de arte para o futuro (BRANDI, 2008, p. 61).

De acordo com a Carta Patrimonial de Veneza de 1964, a requalificação tende a restaurar o espaço a partir do planejamento de novas atividades em áreas degradadas visando um resultado positivo na busca pela valorização da memória local e no exercício da cidadania de forma a garantir a salvaguarda dos bens culturais, bem como preservar a sua história. Assim, as práticas de requalificação devem ser pontuais, sem descaracterizar a edificação, respeitando a obra como um todo.

A restauração é tratada como uma ação de caráter excepcional, tendo por objetivo a conservação e revelação dos valores estéticos e históricos do monumento, se fundamentando essencialmente no respeito ao material original e aos documentos, bem como à época de criação. Como diretriz importante, os elementos que substituírem as partes faltantes devem ser integrados de forma harmoniosa, porém é imprescindível que se distingam das partes originais a fim de que a restauração não falsifique o objeto em questão (KUHL, 2010, p. 287).

3.1.2 A teoria de John Ruskin

A linha de pensamento do teórico inglês do século XIX John Ruskin, é caracterizada por ser fielmente defensora da conservação das edificações arquitetônicas passadas, preservando e valorizando os seus estilos arquitetônicos

iniciais e as técnicas construtivas utilizadas de determinada cultura a qual a obra se encontrava.

Ruskin (2008), enfatiza os sete valores arquitetônicos atribuídos pelo teórico, os quais são: “o sacrifício, a verdade, a potência, a beleza, a vida, a memória e a obediência”. Destaca-se a Lâmpada da Memória no capítulo 6, na qual Ruskin idealiza dois princípios que devem ser levados em consideração na arquitetura, como tornar a edificação atual, história e preservá-la como a mais preciosa de todas as heranças.

Cuide bem de seus monumentos, e não precisará restaurá-los. Algumas chapas de chumbo colocadas a tempo num telhado, algumas folhas secas e gravetos removidos a tempo de uma calha, salvarão tanto o telhado como as paredes da ruína. Zele por um edifício antigo com ansioso desvelo; proteja-o o melhor possível, e a qualquer custo, de todas as ameaças de dilapidação. Conte as suas pedras como se fossem as joias de uma coroa; coloque sentinelas em volta dele como nos portões de uma cidade sitiada; amarre-o com tirantes de ferro onde ele ceder; apoie-o com escoras de madeira onde ele desabafar; não se importe com a má aparência dos reforços: é melhor uma muleta do que um membro perdido; e faça-o com ternura, e com reverência, e continuamente, muitas gerações ainda nascerão e desaparecerão sob sua sombra. Seu dia fatal por fim chegará; mas que chegue declarada e abertamente, e que nenhum substituto desonroso e falso prive o monumento das honras fúnebres da memória (RUSKIN, 2008, p. 108).

Ruskin, defendia que a herança dos bens culturais serem pertencentes da população que vivenciava aquela história, pois estabelecia uma relação de conscientização e apropriação social a fim de preservar a identidade das gerações futuras e preservar as edificações históricas para não sofrerem descaracterizações que acarretariam na perda do seu valor para a região. Neste sentido, para Ruskin (2008, p. 109) “É naquela mancha dourada do tempo que devemos procurar a verdadeira luz, a cor e o valor da arquitetura”. Segundo o teórico o monumento histórico só era valorizado após ficar intacto durante o processo de desenvolvimento e crescimento urbano de uma cidade.

De acordo com Oliveira (2008) a visão de Ruskin sobre os processos de conservação, “remetem à ideia de que somente salvaríamos nossa arquitetura patrimonial se os métodos de preservação permitissem o “congelamento” das cidades, centros e sítios urbanos”.

3.1.3 Preservação do Patrimônio Cultural

O Patrimônio Cultural é um bem que possui um valor imensurável para um povo ou uma pequena comunidade, através de valores materiais e imateriais considerados importantes para a identidade de todos, pois são representativos da cultura herdada de gerações passadas.

Segundo a Constituição Federal, os patrimônios culturais são representados por formas de expressão, como “os modos de criar; as criações artísticas, científicas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; além de conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico”.

O Decreto da Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937 apresenta o seguinte conceito em relação a preservação e a valorização do Patrimônio Cultural Brasileiro: “os monumentos históricos, artísticos e naturais, assim como as paisagens ou os locais particularmente dotados pela natureza, gozam da proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios. Os atentados contra eles cometidos serão equiparados aos cometidos contra o patrimônio nacional” a qual é de responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) o seu processo de preservação.

De acordo com a arquiteta e urbanista do IPHAN Juliana Prata, o Poder Público deve promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro por meio de centros capazes de contar a história de determinada cidade, de forma a preservar a sua cultura, através de inventários, registros, tombamento e educação patrimonial, a qual envolve a participação de toda população em ações que estimulam o conhecimento sobre o patrimônio, a fim de fomentar sua valorização e garantir a identidade cultural dos diversos grupos sociais.

3.1.4 Valorização da memória afetiva local

A memória social é construída ao longo de muitas gerações, tornando possível a compreensão do papel fundamental de que o indivíduo assume na construção coletiva da memória através do seu patrimônio cultural. Porém, é importante esclarecer que memória individual e memória social têm diferenças intrínsecas que evidencia: Diferentemente da memória individual, a memória social se constrói ao

longo de muitas gerações de indivíduos mergulhados em relações determinadas por estruturas sociais (MESENTIER, 2005, p. 03).

O Patrimônio Cultural desempenha um papel importante na restauração da história, memória e identidade coletiva das pessoas. A memória afetiva pode ser resgatada através de experiências significativas como uma música, um aroma, uma cor, uma fotografia, uma brincadeira, uma edificação histórica e etc. A sua preservação é crucial para o desenvolvimento psicológico e pessoal, pois preservá-la possibilita a revisão e a compreensão sobre a história de forma a preservar também a sua identidade pessoal assim como a identidade local. Em conclusão, através dos bens culturais, é possível estabelecer um relacionamento contínuo com o passado, necessário para entender o presente e a previsão do futuro. Portanto, as dimensões de tempo e espaço estão incluídas em seu conceito. Nesse sentido, não apenas a diversidade cultural, mas também a transformação dos valores concedidos pela própria sociedade se tornou um aspecto básico de sua preservação.

Os espaços públicos, tais como praças, ruas e parques, por serem locais privilegiados no sentido de possibilidades de encontro, são aqueles onde as propostas de intervenção tornam-se mais efetivas, exatamente pelo compartilhamento de memórias e vivências. Ainda que os lugares sejam apreendidos de maneiras diferentes por seus habitantes e usuários, a identidade do lugar ou seu espírito são estáveis e influenciam na construção da identidade e na cidadania local (ALVES, 2017).

3.2 Os espaços livres públicos

Os espaços livres públicos são as áreas onde o convívio de uma determinada comunidade acontece, pois são locais acessíveis e pertencentes à toda população, embora administrada pelo governo. Esses espaços se configuram como cartões-postais de uma cidade e possui um valor cultural importante para com os seus moradores, uma vez que apresenta uma característica fundamental, a qual conecta pessoas de diferentes culturas, idades e gêneros e forma a identidade local.

De acordo com Jan Gehl (2018, p.16):

“os espaços livres públicos podem ser divididos em espaços de

permanência e circulação. Os espaços de permanência são caracterizados pela integração das pessoas através dos encontros sociais, realizando atividades opcionais. E correspondem a ocupação espacial, como pátios, praças, parques, entre outros. Os espaços de circulação são destinados aos veículos e as pessoas, de forma a realizarem atividades necessárias, representados pelas ruas, avenidas, passeios, calçadas, etc”.

Segundo Carneiro e Mesquita (2000, p.24), a definição dos espaços livres públicos podem ser:

“Áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação: avenidas, ruas, passeios, vielas, pátios, largos, etc. Ou com presença efetiva de vegetação: parques, praças, jardins, com funções primordiais de circulação, recreação, composição paisagística e de equilíbrio ambiental, além de tornarem viável a distribuição e execução dos serviços públicos em geral. São ainda denominados espaços livres, áreas incluídas na malha urbana ocupadas por maciços arbóreos cultivados, representados pelos quintais residenciais, como também pelas atuais áreas de condomínio fechado, áreas remanescentes de ecossistemas primitivos: matas, manguezais, lagoas, restingas, etc. Além de praias fluviais e marítimas”.

Atualmente, as cidades brasileiras estão enfrentando problemas nas áreas urbanas devido ao rápido crescimento e à falta de políticas organizacionais eficazes. Destaca-se entre esses problemas a alta concentração da população em centros urbanos; um maior processo de impermeabilização do solo em razão do asfaltamento das ruas e necessidade de calçadas; a falta de áreas livres e espaços de lazer, as quais são cedidas as construções de vias, com o intuito de comportar o fluxo de veículos; a poluição e os riscos causados pelo homem, cujos resultados levam à diminuição da qualidade de vida da população. Em resposta a isso, de acordo com Oliveira (2007):

“à qualidade de vida urbana é garantida pela existência de um adequado sistema de espaços públicos livres de lazer, sendo importante que a quantidade desses espaços seja compatível com o número de habitantes da cidade e que seja distribuída na malha urbana de maneira acessível a toda população”.

Como elemento dinâmico, os espaços públicos se tornam particularmente importantes nos cenários de restauração urbana, porque, quando são reformados e

bem preservados, tornam-se automaticamente espaços que proporcionam ganhos indiretos, produzindo um resultado benéfico através de atividades formais e informais tanto socioculturais quanto econômicas, contribuindo com a segurança da população e a redução da taxa de criminalidade do local. Portanto, segundo O Programa de Ação Cultural do Governo do Estado de São Paulo (2015, p. 16):

“o desafio de manter esses espaços públicos é de responsabilidade dos municípios, mas também é um papel dos cidadãos, das comunidades e, claro, do setor privado, sendo todos unidos pelo mesmo interesse: o bem estar das pessoas”.

3.2.1 Praças e Parques Lineares

Concebida como espaço intencional de encontros sociais e atividades de lazer, as praças são áreas cercadas de ruas por todos os lados. Já os parques se diferenciam das praças em dois aspectos - na dimensão e na referência à natureza. Enquanto a praça, cujo verde pode ou não estar presente, tem primazia na sua função social, em encontros e acontecimentos sociais; o parque tem como objetivo aproximar o homem da paisagem natural, sendo necessários grandes espaços cobertos de vegetação (OLIVEIRA, 2007).

As praças possuem a função de integração e sociabilidade através de atividades de lazer, entretenimento e o convívio social. De acordo com Alex (2008), durante os séculos XIX e XX as praças eram constituídas como central na construção do espaço urbano, ou seja, sua localidade era propícia à implantação dos principais edifícios da cidade, servindo como ponto de encontro e manifestações sociais, políticas, religiosas, entre outras. Atualmente, pode-se destacar como a principal característica a qual confere às praças está diretamente ligada à sua abertura e fácil acesso para todas as pessoas de determinada cidade. São planejadas com o intuito de transformar aspectos físicos, culturais e socioeconômicos de áreas degradadas e abandonadas, configurando espaços ideais para todos os pedestres.

De acordo com Silvio Macedo e Fabio Robba (2003, p.46), as praças são os espaços livres mais importantes das cidades, porque desempenham um papel extremamente importante para o desenvolvimento urbano e das relações sociais da população. Esses espaços oferecem qualidades para os espaços urbanos, além de criar uma diversificação da paisagem, servindo como espaço de contemplação do

paisagismo.

Segundo Rocha (2008, p. 2), “as praças possuem significados específicos no cenário urbano, seja como marco inicial de uma cidade, seja como local representativo histórico, ou seja, por representar uma personalidade local ou nacional”. Diante disto, entende-se que todas as cidades, tem sempre uma praça onde acontecem ou aconteceram eventos que, pela sua importância, trazem para o local um valor histórico bem maior do que o representado pela sua função urbana e preserva a identidade e memória afetiva de sua população.

Vêm à mente imagens de bancos, flores, árvores, pessoas conversando, descansando, passando, olhando o tempo que foi, que é, que virá. Algumas pessoas olham ensimesmadas na direção de um tempo que ficou em algum lugar do passado. Mas, na praça desfila também um mundo menos romântico: mendigos fazem dela sua cama; hippies tecem suas bijuterias; raizeiros apregoam e vendem suas poções mágicas; ambulantes expõem seus produtos; floristas vendem suas flores. A praça é, também, em alguns momentos, o templo de eventuais cultos religiosos, o púlpito de pregadores de promessas eternas e do fogo do inferno, o palco de malabaristas, o palanque de políticos. Pode ser ainda o lugar da degradação humana: jovens usando drogas, crianças cheirando cola, mendigos implorando por um pedaço de pão (ROCHA, 2008, p. 2).

Os Parques Lineares são intervenções urbanísticas que surgiram a partir da necessidade indispensável de um olhar mais profundo a respeito do uso e ocupação do espaço urbano moderno de uma cidade de maneira contínua, conectando espaços edificados e espaços abertos. Essa intervenção cria e recupera as áreas verdes degradadas próximas aos rios, ferrovias e rodovias, mas encontra-se implantada em sua grande maioria às margens de um curso d'água. Sua implantação busca, em geral, conciliar aspectos urbanos e ambientais, dentro da legislação vigente e da realidade existente.

Para tanto, os Parques Lineares tem seu conceito norteado pela mobilidade urbana, a qual visa a acessibilidade da cidade, melhorando a circulação dos pedestres; o reordenamento territorial melhorando os aspectos urbanísticos, prevenindo novos usos para as áreas de preservação ambiental e áreas de riscos ao longo do percurso às margens dos rios; o resgate histórico e cultural valorizando o Patrimônio Histórico, Cultural e Artístico de uma região, sendo crucial para a identidade de sua população; e a recuperação ambiental relacionando-a com a preservação dos elementos e

recursos naturais, como arborização, a flora e a fauna a partir da integração de fragmentos de vegetação e da agregação de funções de uso humano, promovendo lazer, cultura e rotas de circulação como ciclovias e caminhos de pedestres.

Para Jane Jacobs (2011), é impossível valorizar um determinado espaço urbano somente adicionando áreas verdes incondicionais e sem funcionalidades. Para que um parque urbano de grande escala ou apenas um parque linear funcione ele precisa ter os seguintes componentes: complexidade; centralidade; insolação; e delimitação espacial.

Neste contexto, a complexidade está relacionada à diversidade de usos e motivos que impulsionam as pessoas a frequentarem aquele ambiente. Portanto, o uso difere dos interesses próprios de cada cidadão. Segundo Jacobs (2011) essas atividades podem ser associadas a utilização do espaço para descanso, contemplação da natureza, interação de um grupo de pessoas, realização de atividades físicas, entre outras.

A centralidade refere-se ao elemento mais importante de um parque, sendo referência do projeto. Porém, em sua teoria Jacobs defende que as pessoas buscam a criação do seu próprio centro, a qual é classificado como um local de destaque que traz uma lembrança pessoal a determinado frequentador daquele espaço.

Para os países mais frios, a insolação pode ser o elemento mais importante. Já no Brasil há uma preocupação com o sombreamento de edifícios próximos aos parques, pois segundo Nobre (2011), “eles agem como um grande apagador de seres humanos”.

Ao contrário, é desejado que os parques propiciem tanto boas áreas de sombra para o verão como áreas ensolaradas para os dias de inverno. Embora os edifícios não devessem tirar o sol dos parques desde que a meta seja encorajar o uso irrestrito, a existência de construções à volta deles é importante nos projetos. Elas os envolvem. Criam uma forma definida de espaço, de modo que ele se destaca como um elemento importante no cenário urbano, um aspecto positivo, e não um excedente supérfluo (NOBRE, 2011).

O último elemento na visão de Jane Jacobs chamado de “delimitação espacial” está relacionado a existência de edifícios no entorno dos parques urbanos, no qual devem ser conformados, envolvendo-os e criando uma forma definida que se destacada como elemento extremamente importante no cenário urbano.

3.2.2 Rios urbanos

Como meio de circulação e recursos, os rios promoveram nos séculos passados a sobrevivência da civilização e fortaleceram o relacionamento entre as pessoas e a água. “Os rios frequentemente aparecem na formação e desenvolvimento das cidades e desempenham um papel fundamental na estrutura das paisagens urbanas atuais” (PORATH, 2003).

De acordo com Herzog (2013) “o homem modifica a natureza para atender suas necessidades da vida cotidiana. A ação humana foi no sentido de dominá-lo, procurando conter o rio, sufocando-o e suprimindo-o da superfície urbana”. No entanto, com o tempo, os rios urbanos foram sendo ofuscados por intervenções que o desvalorizavam e hoje têm a sua identidade escondida, cancelando os traços deixados pelo tempo passado e perdendo sua forma e sua função original.

O surgimento e desenvolvimento da maioria das cidades brasileiras foram no entorno dos rios, o que revela o seu importante papel histórico. Entretanto, esse desenvolvimento se deu de forma desorganizada e muito rápida, ocasionando uma série de problemas. Para Garcias e Afonso (2012, p.131):

“O Brasil não preparou as cidades para receber essa demanda. O resultado foi catastrófico e tem gerado uma série de problemas concentrados, principalmente, nas periferias das grandes cidades. O estado de depredação dos rios urbanos é o retrato de tal situação, com suas águas poluídas e fontes de muitas doenças. Entre as causas desse abandono, podem ser citados o crescimento sem sustentabilidade, aliado à exploração imobiliária além dos limites da sustentabilidade do ambiente onde as cidades são erigidas.”

A história das cidades e a falta de compreensão dos cidadãos fazem com que vários rios urbanos pareçam lixões e são considerados problemáticos, inseguro e sem acessibilidade. A falta de tratamento de esgoto e o tratamento de poluentes industriais são os principais responsáveis para essa situação. Abandonados, os cursos d'água foram se tornando alvo de despejo de poluição e de ocupações irregulares e, como a existência de hidrovias impossibilitava o desenvolvimento urbano, foram interrompidas e esquecidas. Como resultado, as conexões entre os rios urbanos e os espaços verdes públicos raramente são vistos.

O abandono dos rios é uma realidade, os que antes eram elementos estruturadores acabaram ficando em segundo plano no meio urbano e hoje são mal compreendidos. Tratados como limitadores de crescimento, quando não são canalizados, os rios são alvo de despejo, poluição e moradias irregulares. Raramente vemos a hidrografia de nossas cidades vinculada a parques e espaços verdes, o que acontece é a sobreposição dos sistemas de infraestrutura tradicional. Sob os aspectos físicos, os rios são elementos importantes da cidade, podendo enriquecer a construção da paisagem urbana. Em paralelo, é cada vez mais visível a falta de áreas verdes e de espaços públicos que assegurem a qualidade de vida, o lazer e a socialização dos indivíduos nas cidades (PORATH, 2003).

Contudo, os rios urbanos apresentam um alto potencial paisagístico, o que não só melhora os espaços urbanos, mas também trazem benefícios à cidade, melhorando a qualidade de vida dos moradores. Para as cidades brasileiras, é um grande desafio realizar intervenções que reintegre os rios urbanos na paisagem de forma a proporcionar relações positivas para com a sua população. Essas intervenções não apenas fortalecem a cultura local, mas devolvem o cenário natural pertencente ao território para o desfrute de todos. De acordo com a Sociedade Ecológica de restauro (2013, p. 132), “o principal tipo de intervenção é a restauração ecológica, a qual consiste na recuperação de um ecossistema degradado e abandonado, buscando um retorno ao passado e recuperando a identidade cultural da sociedade”.

3.3 As pessoas como protagonistas das cidades: A teoria de Jan Gehl

No século XX a dimensão humana foi seriamente esquecida no processo do planejamento urbano das cidades. A Carta de Atenas documentada em 1933 e o período do movimento moderno ocorrido entre as duas Guerras Mundiais, influenciaram diretamente na desvalorização das pessoas nos espaços urbanos, pois tinham uma preocupação em valorizar as edificações acompanhando esse desenvolvimento urbano. De acordo com Jan Gehl (2013), “em vez de planejar a cidade de baixo, planejam de cima. Primeiro os edifícios, depois os espaços livres e depois, finalmente, preocupam-se um pouco com as pessoas”, em resposta ao modernismo.

Minha conclusão sobre aqueles anos é que o movimento moderno disse adeus à preocupação com as pessoas. Por sua vez, havia uma preocupação com o homem moderno, para o qual a forma

seguia a função. O movimento moderno também disse adeus à escala humana, porque de repente, em vez de criar espaços, decidiam criar edifícios individuais e os edifícios ficaram cada vez maiores. No começo, projetávamos espaços, agora criamos os espaços que sobram entre os edifícios e a noção mais próxima de escala humana desapareceu totalmente. Na realidade, diria que os arquitetos e planejadores do movimento moderno estavam completamente enganados sobre o que era uma boa escala (GEHL, 2013).

Jan Gehl (2013, p. 194), faz uma crítica e exemplifica o caso de Brasília, a qual ficou conhecida como a “Síndrome de Brasília”, destacando que nos anos de 1960 era nítido a desvalorização e a desconsideração do que ele conceitua como a escala humana no planejamento urbano modernista.

“Vista do alto, Brasília é uma bela composição, mas a cidade é uma catástrofe ao nível dos olhos. Os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas muito largas, e as calçadas e passagens muito longas e retas” (GEHL, 2013, p. 194).

Ruas e praças deram lugar a shopping centers e galerias como locais de interação entre as pessoas. O uso constante de veículos, pela facilidade de locomoção dificultou o hábito de circulação de pedestres limitando a expansão horizontal das cidades. Em contrapartida, Jan Gehl criou um novo conceito para os espaços urbanos, a “cidade reconquistada”, que é sustentável, amigável para as pessoas, compacta, composta por bons espaços livres e seguros. Além de espaços acessíveis para caminhar e pedalar, com boas opções de transporte público, e arborização nos espaços urbanos contribuindo para a redução da poluição e o excesso de ruídos, conseqüentemente melhorando o bem estar da população.

A boa cidade equilibra a função de ser lugar de encontro com a de lugar de mercado de bens e serviços, servidos por uma boa mobilidade. O planejamento urbano contemporâneo deve ser pensado como uma série de setores – bairros ou vilarejos – que possam ser percorridos a pé, conectados por transporte público eficiente, como as contas de um colar (GEHL, 2016).

Dentro desse conceito apresentado, é interessante que os projetos de intervenções urbanas, sejam eles revitalizações, reabilitações, renovações ou requalificações, criem espaços atrativos para os moradores, convidando-os a sair de casa e passar parte do seu tempo de lazer no espaço público, indo além da restrição

da circulação de veículos, mas também tornando-se um espaço agradável, promovendo uma interação entre a população local.

4 ESTUDOS DE CASO

O objetivo dessa etapa é apresentar as principais referências de estudos de caso que serão usados como base para o desenvolvimento do trabalho. São eles Estação Ferroviária de Ouro Preto – MG; Red Bull Station (SP); Biblioteca e Centro Cultural – Primus Architects; e Shumentang Park – Turenscape. Todos os projetos possuem características em comum, que se enquadram em áreas similares ao local onde será proposto a requalificação da estação ferroviária de Serraria e o seu entorno em Santana do Deserto (MG).

4.1 Estação Ferroviária de Ouro Preto (MG)

O presente estudo de caso trata-se da pesquisa sobre a antiga estação ferroviária localizada no bairro da Barra em Ouro Preto (MG), aberta no final do século XIX, por Dom Pedro II quando a cidade ainda era a capital da província de Minas Gerais, ligando a linha com o Rio de Janeiro, ativa até a década de 1980. Logo após esse período, a estação ficou fechada pelo motivo de expansão territorial, assim como a Estação Ferroviária de Serraria, ocasionando no abandono e em sua degradação.

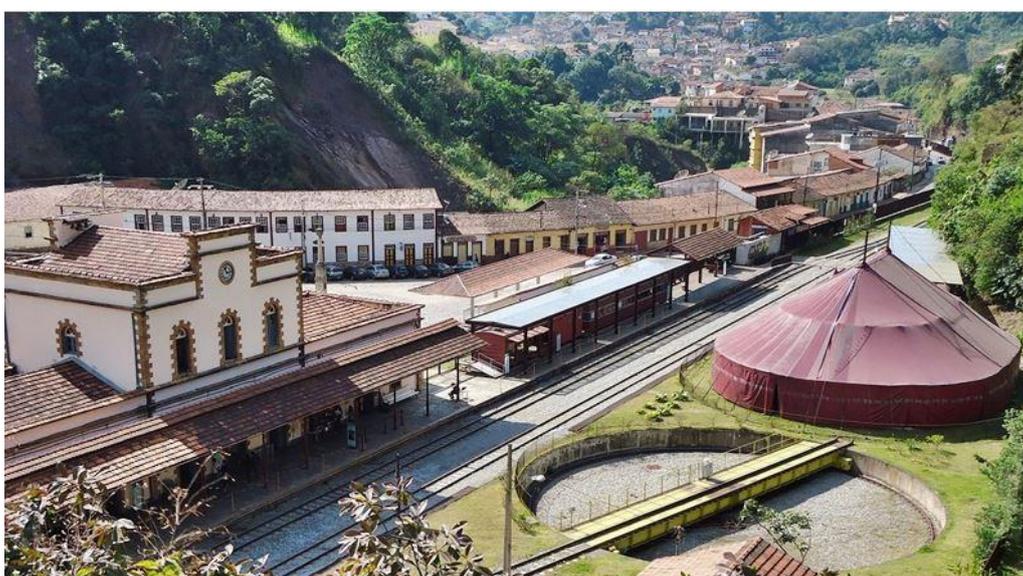
Figura 26 - Antes e depois da estação ferroviária de Ouro Preto (MG).



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_pontenova/ouopreto.htm. Acesso em 03 de abril de 2020.

Em 2006, o edifício passou por uma grande reforma, sendo restaurado pela empresa Vale, uma das maiores mineradoras do mundo, com o propósito de ser a estação inicial de turismo de Ouro Preto a Mariana, no ramal de Ponte Nova, antiga estrada de ferro central do Brasil. O escritório Vecci Lansky composto por Isabela Vecci e Samy Lansky desenvolveu o projeto de conceituação do Trem da Vale, e o arquiteto Silvio de Melo Todeschi e toda sua equipe projetaram os vagões fixos e os móveis de todos os ambientes.

Figura 27 - Instalação de novos equipamentos no entorno da estação.

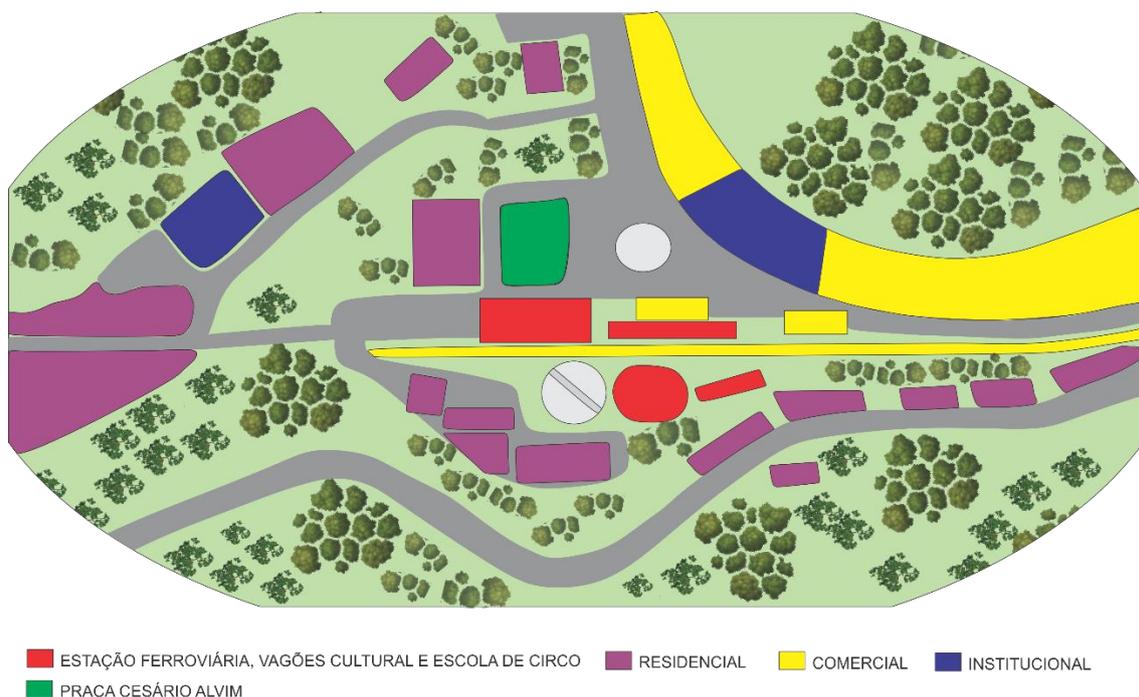


Fonte: Trem da Vale. Disponível em: <https://touroopreto.com.br/turismo/trem-da-vale-ouro-preto-x-mariana.html>. Acesso em 03 de abril de 2020.

O entorno da estação ferroviária apresenta a característica predominante de ocupação do solo de uso residencial e comercial, na qual a maioria dos comércios são voltados para a gastronomia, com restaurantes, bares e padarias.

Percebe-se conforme apresentado na ilustração abaixo, a falta de praças e equipamentos públicos. Destaca-se a praça Cesário Alvim em frente ao edifício, sendo o único espaço aberto de convívio a toda população do bairro.

Figura 28 - Estudo de implantação e análise do entorno.



Fonte: autoria própria.

Nesse projeto, o partido adotado foi reutilizar os vagões inativos que interagem com a nova arquitetura, tendo como conceito o uso coletivo da população, da qual estimula a conhecer sobre o passado, mantendo assim a integridade histórica. Em conformidade com a proposta de valorização da requalificação na Estação Ferroviária de Serraria, esse estudo de caso serviu de embasamento, uma vez que garante a preservação da memória afetiva do local.

A estação de Ouro Preto é um complexo composto pelo antigo casarão que abrigava a estação ferroviária, vagões fixos localizados no entorno da construção e após alguns anos o local passou a servir o museu ferroviário, com o intuito de valorizar a identidade da região e o espaço cultural.

O espaço destinado a cultura, conta com salas musicais, espaços expositivos composto por esculturas, salas de interações pedagógicas e oficinas ecológicas. Pode-se destacar também, o vagão café, um espaço que oferece aos turistas infraestrutura completa de lazer e gastronomia, movimentando a economia local. Além da escola de circo, criada pela Fundação Vale de forma a atender as necessidades das crianças carentes da região.

Figura 29 - Implantação da Estação Ferroviária de Ouro Preto – MG.



Fonte: Acervo Vecci Lansky. Adaptado pelo autor.

Figura 30 - Interior do museu ferroviário.



Fonte: Trem da Vale. Disponível em: <https://touroopreto.com.br/turismo/trem-da-vale-ouro-preto-x-mariana.html>. Acesso em 04 de abril de 2020.

Figura 31 - Vagão café antes e depois da requalificação.



Fonte: Trem da Vale. Disponível em: <https://touroopreto.com.br/turismo/trem-da-vale-ouro-preto-x-mariana.html>. Acesso em 04 de abril de 2020.

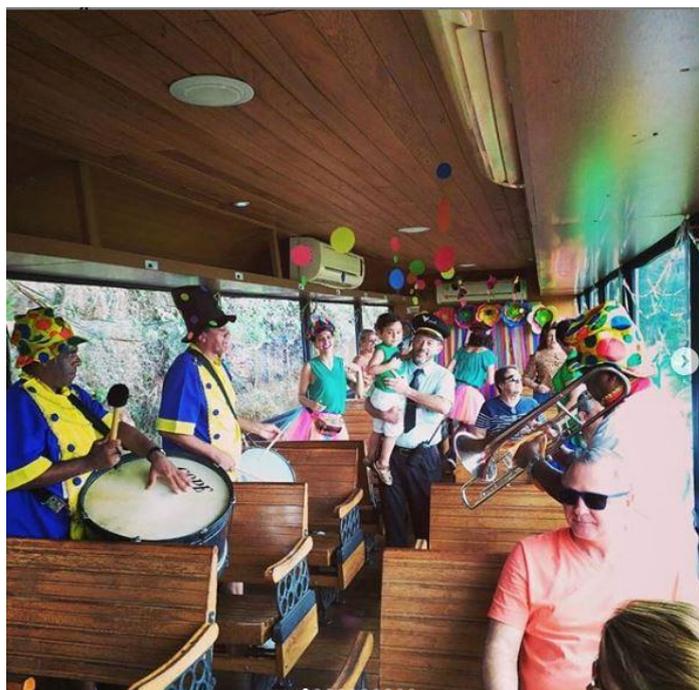
Figura 32 - Espaço destinado a escola de circo.



Fonte: Trem da Vale. Disponível em: <https://touroopreto.com.br/turismo/trem-da-vale-ouro-preto-x-mariana.html>. Acesso em 04 de abril de 2020.

Atualmente, o trem da Vale, com o percurso de Ouro Preto a Mariana (MG), oferece aos turistas durante a viagem, o conhecimento sobre as tradições culturais e os costumes do povo mineiro, através de atrações musicais e a culinária. O objetivo dessas atividades é valorizar o passado, de forma a proporcionar a sensação às pessoas de vivenciar a história de Minas Gerais.

Figura 33 - Tradições mineiras no percurso da viagem.



Fonte: Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/B9AilasA90u/>. Acesso em 05 de abril de 2020.

Figura 34 - Tradições mineiras no embarque.



Fonte: Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/B48f0JbgXp8/>. Acesso em 05 de abril de 2020.

A praça Cesário Alvim, próxima a estação ferroviária tem uma conexão com o edifício, não apenas pela proximidade, mas por conter o coreto que faz parte do entorno imediato do conjunto arquitetônico e urbanístico tombado de Ouro Preto. Antes da construção da praça, as pessoas ficavam no local, pois tinham uma vista privilegiada

para a chegada do trem, o que influenciou diretamente no processo de intervenção para a implantação da praça, uma vez que o local de contemplação ficava cada vez mais movimentado.

Figura 35 - Antiga praça em frente à estação ferroviária.

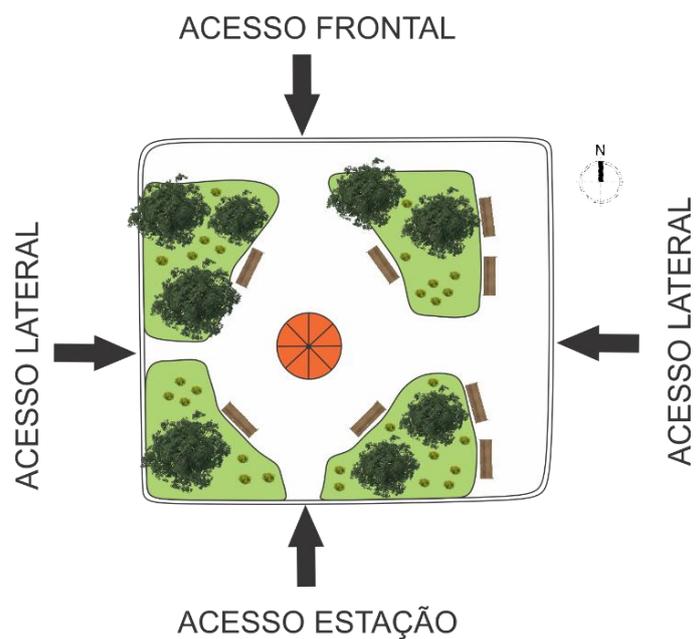


Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_pontenova/ouropreto.htm. Acesso em 05 de abril de 2020.

Percebe-se através do croqui abaixo, que a praça não possui muitos equipamentos que atendam as necessidades da população. O espaço conta com o coreto conforme mencionado e poucos bancos de forma a proporcionar a interação das pessoas. Porém a praça dispõe de um espaço livre favorável para receber atividades culturais, como músicas ao ar livre e exposições de arte.

Todas as extremidades da praça são destinadas as áreas verdes, com o traçado orgânico. O espaço é bem arborizado, exercendo assim um papel importante na melhoria das condições de conforto térmico e conseqüentemente melhorando a qualidade de vida dos moradores do bairro.

Figura 36 - Croqui da implantação da praça Cesário Alvim.



Fonte: autoria própria.

Figura 37 - Acesso frontal da praça Cesário Alvim.

Fonte: Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/BOw5Yh1j6tB/>. Acesso em 05 de abril de 2020.

Figura 38 - Equipamentos da praça.



Fonte: Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/ByV125GBsFj/>. Acesso em 05 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

4.2 Red Bull Station (SP)

O presente projeto trata-se de uma requalificação realizada pelo escritório Triptyque Architecture em 2013 na antiga subestação da Light na cidade de São Paulo. Localizada ao lado da praça da Bandeira, como apresentado na figura 39, a antiga subestação passou por diversas transformações decorrente do desenvolvimento e crescimento desordenado do centro urbano.

Figura 39 - Indicação da subestação da Light próxima a praça da Bandeira.



Fonte: Red Bull Station. Disponível em: <https://www.oespacopublico.com.br/2017/10/16/redbull-station-restauro-e-requalificacao-da-subestacao-riachuelo-de-energia/>. Acesso em 06 de abril de 2020.
Adaptado pelo autor.

Contudo, uma das principais transformações foi a abertura da avenida vinte e três de maio em 1968, resultando negativamente no entorno da subestação, pois a praça sofreu uma modificação e as residências próximas a edificação foram demolidas. A consequência dessa intervenção ocasionou a diminuição do número de moradores e sucessivamente na redução do tráfego de pessoas. Em virtude disso, o edifício ficou isolado e abandonado (figura 40), tornando-o alvo de pichações e servindo apenas como um ponto de usuários de drogas. Características essas, similares ao bairro Serraria em Santana do Deserto, onde está implantada a estação.

Figura 40 - Edificação degradada e abandonada.



Fonte: São Paulo Antiga. Disponível em: <https://www.saopauloantiga.com.br/subestacao-riachuelo/>. Acesso em 06 de abril de 2020.

Diante disto, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), tombou a fachada em 2000 para evitar uma descaracterização ou demolição. Após alguns anos desativado, o edifício passou por um processo de restauração idealizado e adquirido pela Red Bull Brasil, com o objetivo de abrigar um novo espaço cultural da empresa, em um local com uma potencialidade enorme a ser explorado.

O escritório Triptyque propôs criar uma leitura dinâmica do retrofit, a fim de adaptar às suas novas funções de espaço de fomento à cultura, mantendo e potencializando sua essência e a beleza de seus elementos. Dessa forma, seguiu a linha de pensamento do arquiteto e teórico do restauro Camillo Boito, com conceitos que valorizam e respeitam o edifício de épocas passadas, ou seja, toda intervenção deve ter um caráter diverso do original, mas sem destoar do conjunto, evitando a perda da identidade da obra.

Figura 41 - Restauração da Red Bull Station.



Fonte: Vitruvius. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.168/5363>. Acesso em 06 de abril de 2020.

Baseado na proposta de restauração, seguindo os principais conceitos de preservação do patrimônio arquitetônico, o motivo pela opção do estudo aprofundado nesse projeto, trata-se dos princípios e conceitos semelhantes a proposta de autoria própria.

Destaca-se em suas plantas a seguir a criação de espaços que visaram valorizar a cultura, de forma a passar experiência as pessoas através de diversas atividades que puderam atender a todo público da região. Essas atividades destacadas abaixo, contribuíram para o desenvolvimento e entendimento das relações de diferentes acontecimentos em um único espaço, servindo de inspiração para a requalificação do novo uso da estação ferroviária.

A edificação é dividida em cinco níveis. No primeiro nível encontra-se o subsolo, local destinado as salas de exposição cultural e o espaço para ensaios de peças de teatro com os camarins. No pavimento térreo, observa-se a inserção da galeria principal e o estúdio de música. A área mais movimentada do edifício encontra-se no pavimento superior, pois o local conta com o auditório e as salas que mais ocupam espaço dentre todos os pavimentos que são os ateliês de pintura. A cobertura foi o espaço que sofreu a maior intervenção do projeto, pois antes do restauro não possuía uma cobertura, já que o projeto foi todo desenvolvido depois da aquisição feita pela Red Bull. O espaço conta com a instalação do chafariz e uma área coberta gerando um espaço de contemplação da cidade.

Figura 42 - Planta baixa – subsolo.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 43 - Planta baixa – térreo.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 44 - Planta baixa – pavimento superior.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

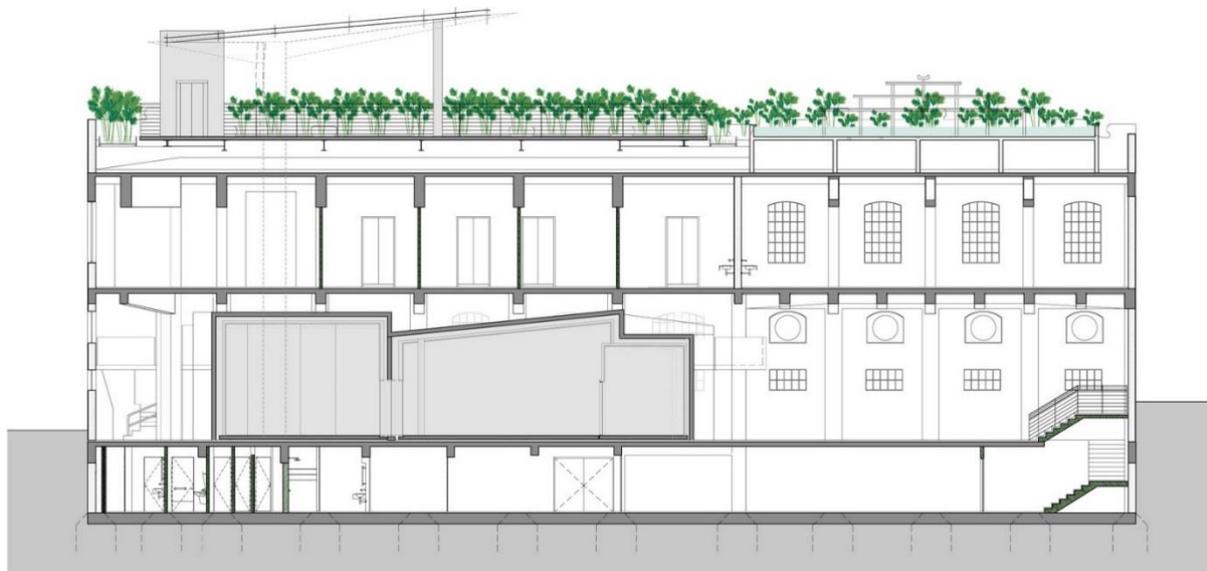
Figura 45 - Planta baixa – cobertura.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Observa-se no corte longitudinal apresentado abaixo, os cinco níveis. Destaca-se a cobertura inclinada de forma a trazer leveza para o projeto sem modificar as características e a perda da identidade da edificação.

Figura 46 - Corte longitudinal.

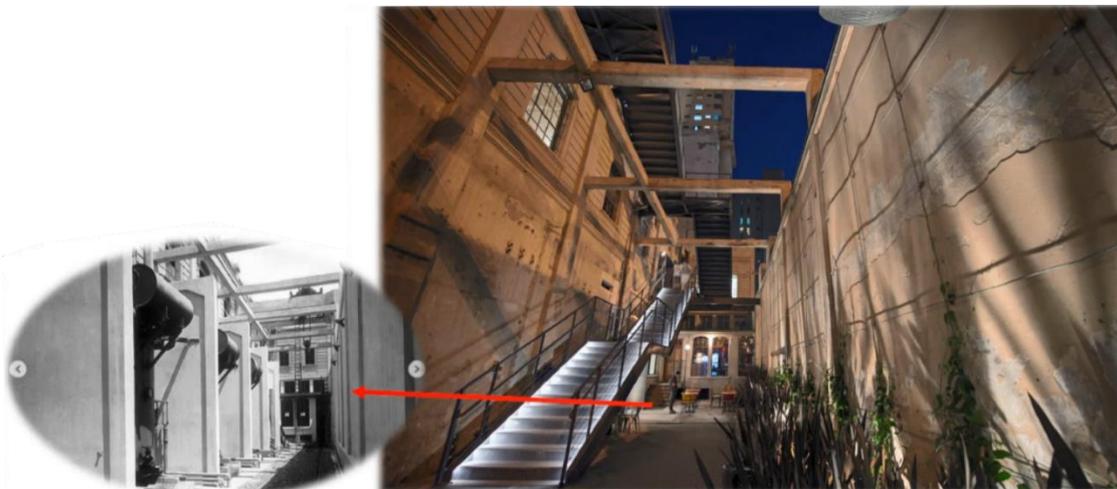


Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

No exterior da edificação a predominância do concreto, material utilizado desde o início da construção da subestação. O escritório responsável pelo projeto pensou na

forma de inserir novos elementos que não desvalorizassem o original. Criou-se uma escada metálica engastada na estrutura existente para circulação do novo programa.

Figura 47 - Acesso de entrada da edificação.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 48 - Acesso de entrada para a galeria e área externa da cafeteria.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020.

A requalificação dos espaços internos, diferente do externo, passou por uma intervenção mais radical, porque algumas paredes foram demolidas, porém sem mexer na estrutura, a fim de adequar o novo programa de espaços expositivos em plantas livres.

Embora, para não perder as características do ambiente existente, manteve-se a pintura antiga, o concreto gasto, assim como as portas e janelas dos ambientes, valorizando a sensação de antiguidade.

Figura 49 - Ambiente interno – espaço expositivo.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020.

Figura 50 - Ambiente interno – mezanino e portas de acesso das salas.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-155192/redbull-station-sao-paulo-slash-triptyque>. Acesso em 06 de abril de 2020.

Percebe-se que o retrofit é visto como uma solução sustentável para a região, pois proporcionou a ocupação da edificação, antes subutilizada, preservando a história

do espaço urbano onde está inserido. Com isso, através do retrofit, buscou-se revitalizar o espaço que antes não tinha funcionalidade, passando a ter e ser um atrativo no fluxo urbano, atraindo usuários da cidade para a arquitetura.

Figura 51 - Atrativo para o fluxo urbano.



Fonte: São Paulo Antiga. Disponível em: <https://www.saopauloantiga.com.br/subestacao-riachuelo/>. Acesso em 06 de abril de 2020.

4.3 Biblioteca e Centro Cultural - Primus Architects

A importância do projeto referencial a seguir está relacionada à compreensão sobre o planejamento adequado dos espaços que valorizam seu público alvo. E determinam uma interação entre as pessoas e o ambiente, gerando um espaço lúdico convidativo.

Para isso, foi analisado uma proposta para a Biblioteca e Centro Cultural, localizado na cidade do norte de Copenhagen na Dinamarca, projetado pelo escritório dinamarquês Primus Architects em 2015. O projeto marcou o início de uma grande transformação do centro da cidade, incluindo novos espaços urbanos e a requalificação da antiga fábrica de móveis Fritz Hansen, projetada na década de 1930.

Figura 52 - Antiga fábrica de móveis Fritz Hansen e a inclusão do novo espaço.



 Antiga fábrica
  Novo espaço urbano

Fonte: Galeria da Arquitetura. Disponível em: https://www.galeriadaarquitetura.com.br/projeto/primus-arkitekter_/livraria-e-centro-cultural/2760. Acesso em 07 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

A edificação é dividida em dois espaços. O edifício já existente, no qual passou por um processo de requalificação, atende ao centro cultural e pode ser subdividido numa área de teatro e um espaço comunitário. E o espaço projetado pelo escritório dinamarquês, que influenciou diretamente no presente estudo, conecta diretamente com a biblioteca existente e abriga a biblioteca infantil.

Figura 53 - Implantação do projeto.



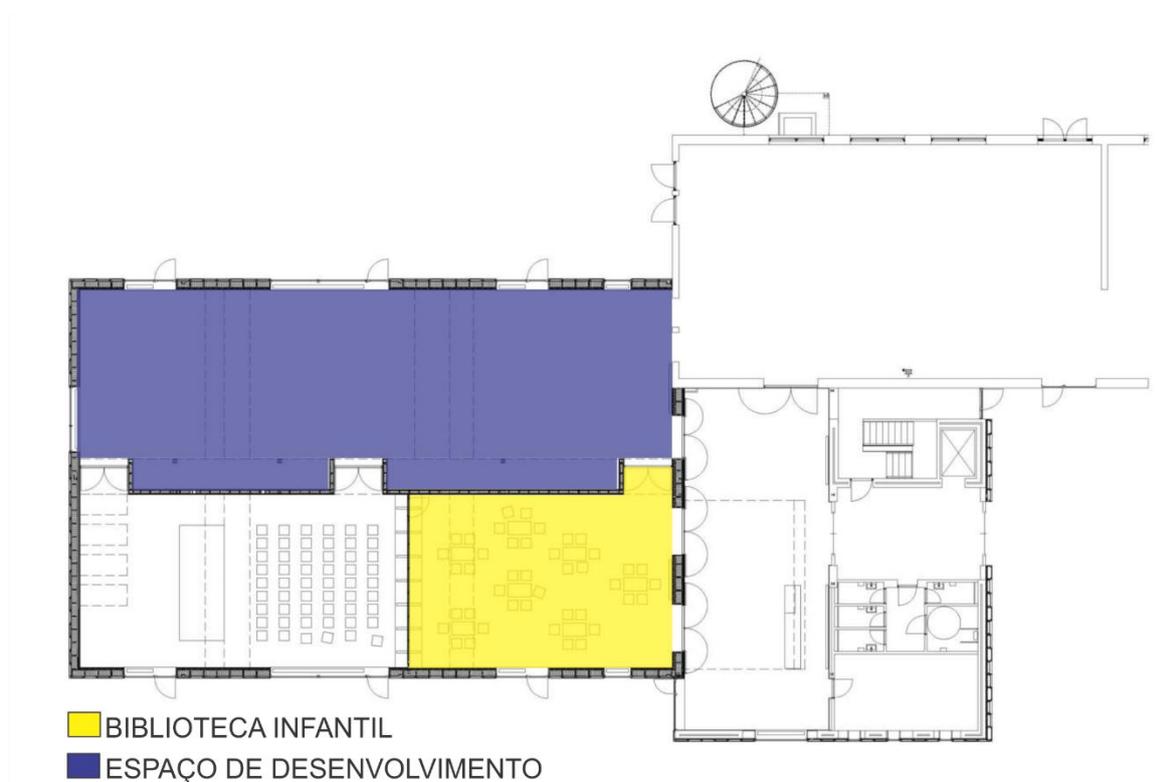
 Edificação existente
 Edificação construída

Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

De acordo com o arquiteto responsável pelo projeto do novo edifício David Bülow-Jacobsen, o partido projetual deu-se ao apoio através de áreas educacionais, fortalecer o desenvolvimento pedagógico das escolas da cidade.

A nova edificação conta com as duas bibliotecas. Manteve-se a existente destinada a toda comunidade e projetaram a nova biblioteca para as crianças com o layout flexível para atender ao programa. Bem como o espaço de desenvolvimento, local que estimula o contato das crianças com a área externa.

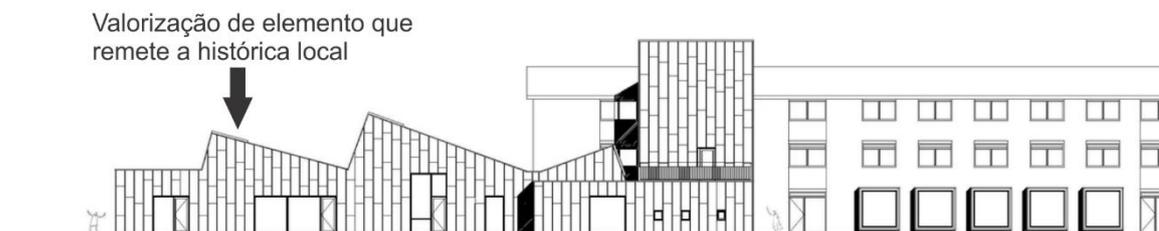
Figura 54 - Planta baixa do edifício projetado.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Destaca-se na fachada, o seu teto, que foi projetado em forma inclinada com claraboias e painéis solares, apresentando uma estética na qual resgatou a herança industrial.

Figura 55 - Fachada resgatando a identidade industrial.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Externamente, o galpão do edifício recebeu um tratamento de materiais que remetem a identidade da região. Mantiveram os tijolos na fachada da antiga fábrica e utilizaram um revestimento preto fosco de madeira na fachada principal do novo espaço que abriga as bibliotecas.

Figura 56 - Tratamento de materiais na fachada.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020.

Internamente, todas as aberturas no edifício proporcionaram a interação do ambiente interno e externo, valorizando o contato com a praça em seu entorno. Segundo David Bülow-Jacobsen deu-se uma importância maior para a biblioteca infantil, com o intuito de propiciar a sensação de generosidade espacial e abundância

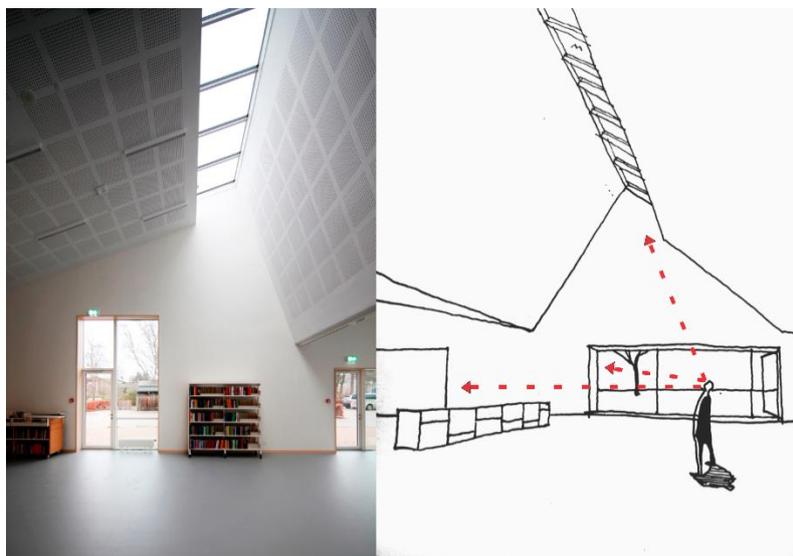
de luz natural, além de estimular as crianças com o contato da natureza, beneficiando na conscientização e seu desenvolvimento desde cedo.

Figura 57 - Layout flexível para o programa de desenvolvimento.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020.

Figura 58 - Croqui representando o contato da área interna e externa.



Fonte: ArchDaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/780284/biblioteca-e-centro-cultural-primus-architects>. Acesso em 07 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

4.4 Shumentang Park, Huoqiu County - China

A escolha desse projeto referencial deve-se a revitalização de um espaço urbano degradado, mediante a criação de novos usos e atributos urbanísticos e naturais.

Semelhante ao entorno da Estação Ferroviária de Serraria, Santana do Deserto (MG), às margens do rio Paraibuna, o presente estudo apresentou práticas de requalificação urbana, a fim de transformar o espaço, de forma a oferecer e recuperar o local oferecendo áreas de interação às pessoas.

O Shumentang Park, localizado no Parque Industrial Moderno do norte, na província de Anhui na China, projetado pelo escritório chinês Turenscape, tem a premissa de atender às necessidades da população local, através de um processo de urbanização, que visou criar no entorno do lago regional, um parque ecológico e flexível para a cidade, tornando-o um novo cartão de visita para a região e turistas de outros países.

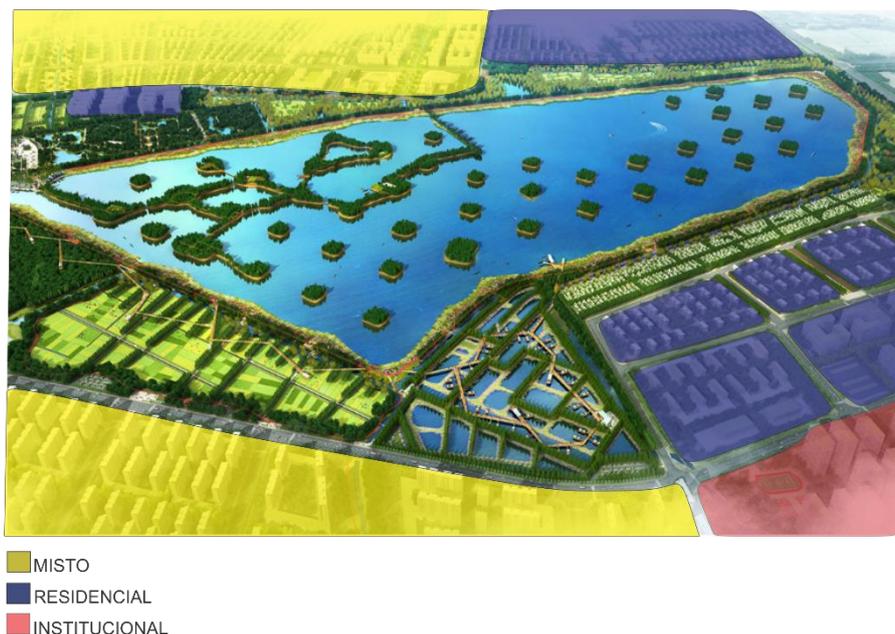
Figura 59 - Implantação da área de intervenção.



Fonte: Escritório Turenscape. Disponível em: <https://www.turenscape.com/project/detail/4723.html>. Acesso em 09 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Nota-se na região de Huoqiu County, próximo à área de intervenção, a predominância da ocupação do solo de uso residencial e misto. Destaca-se também a área institucional destinada ao centro de esporte do clube da cidade chinesa, com o hotel, o centro de treinamento e o estádio de futebol.

Figura 60 - Identificação de ocupação do solo.



Fonte: Escritório Turenscape. Disponível em: <https://www.turenscape.com/project/detail/4723.html>. Acesso em 09 de abril de 2020. Adaptado pelo autor.

Com o conceito de sustentabilidade, o parque dispõe de espaços que ocasionam diferentes experiências ao longo do seu percurso, como ciclovias, espaço para caminhadas, áreas de convivência das pessoas e instalações recreativas com o intuito de reativar o turismo local.

Figura 61 - Atividades de interação.



Fonte: Escritório Turenscape. Disponível em: <https://www.turenscape.com/project/detail/4723.html>. Acesso em 09 de abril de 2020.

Figura 62 - Espaço convidativo.



Fonte: Escritório Turenscape. Disponível em: <https://www.turenscape.com/project/detail/4723.html>. Acesso em 09 de abril de 2020.

O projeto foi todo pensado em preservar a fauna e a flora existente, valorizando a cultura e a identidade local. Dessa forma, os materiais utilizados para o design dos espaços foram todos utilizados da própria vegetação presente, conforme figura 63. De acordo com o arquiteto do escritório, o projeto buscou evidenciar que mesmo com o processo de urbanização, foi possível transformar a paisagem, antes esquecida pelas pessoas, enfatizando a valorização dos elementos naturais.

Figura 63 - Utilização de elementos naturais.



Fonte: Escritório Turenscape. Disponível em: <https://www.turenscape.com/project/detail/4723.html>. Acesso em 09 de abril de 2020.

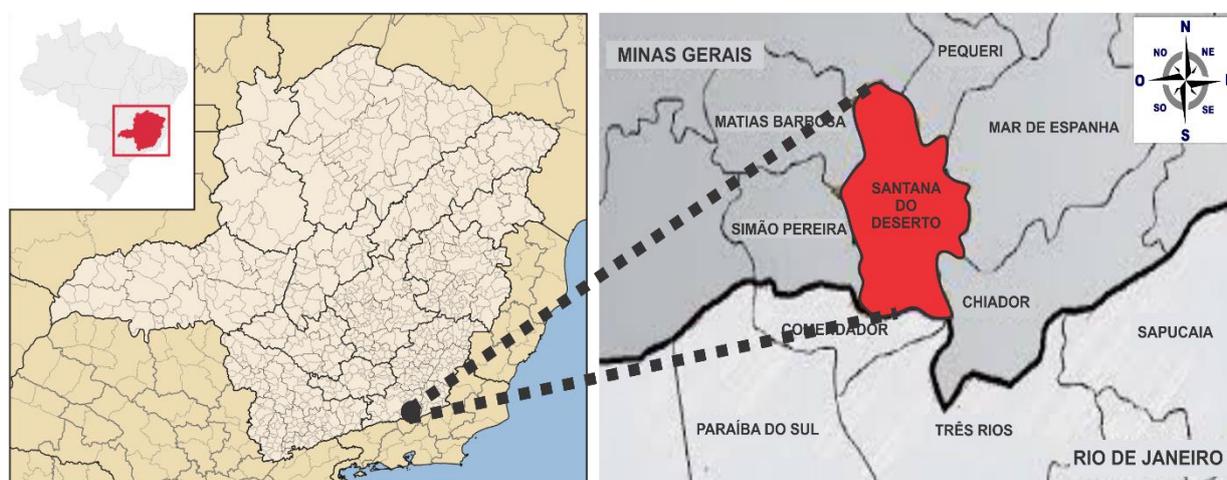
5 CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA DO PROJETO

5.1 A cidade de Santana do Deserto

A cidade de Santana do Deserto, onde está situada a Estação Ferroviária Serraria, fica localizada na mesorregião da Zona da Mata (ZM) e microrregião de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, conforme apresentado na figura abaixo.

Criada em 12 de dezembro de 1953 através da Lei Estadual nº 1039, a cidade fica a 306 km de distância de Belo Horizonte (capital mineira), e conta com uma população de aproximadamente 3.860 habitantes, segundo dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Sua área total é de 182.655 quilômetros quadrados e possui como municípios limítrofes: Juiz de Fora, Matias Barbosa, Simão Pereira, Pequeri, Mar de Espanha, Chiador, além da cidade de Comendador Levy Gasparian, localizada no estado do Rio de Janeiro.

Figura 64 - Mapa de localização de Santana do Deserto – MG.

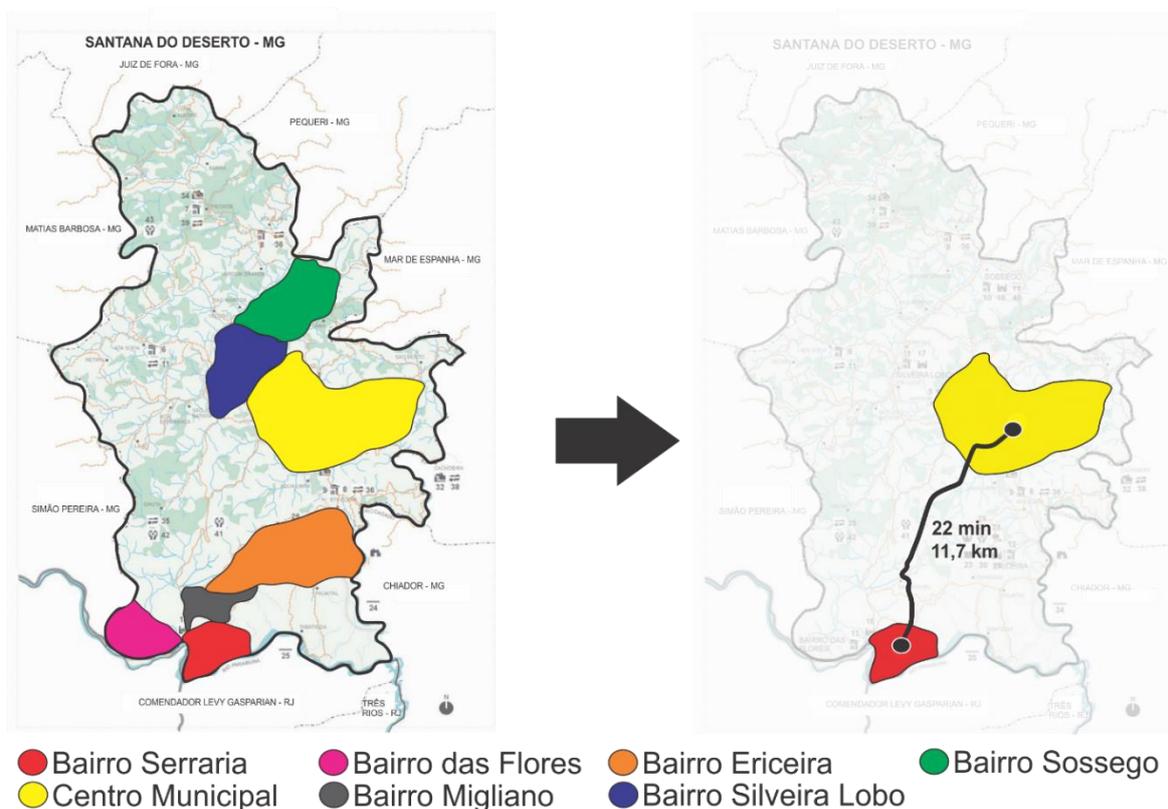


Fonte: IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/santana-do-deserto.html>. Acesso em 20 de março de 2020. Adaptado pelo autor.

De acordo com o Plano Diretor Participativo (PDP) do município de Santana do Deserto – MG Lei nº 877 de 2009 o território foi dividido em Unidades Administrativas, são elas: Serraria, o qual encontra-se a Estação Ferroviária de Serraria (objeto de estudo), Bairro das Flores, Migliano, Ericeira, Silveira Lobo e Sossego. O bairro Serraria

está localizado no sentido sudoeste em relação à sede municipal, e se caracteriza por ser afastado da região central da cidade, conforme apresentado na figura a seguir.

Figura 65 - Distância entre o bairro Serraria e o Centro de Santana do Deserto.



Fonte: Plano Diretor Participativo – Santana do Deserto, MG. Disponível em: <https://alexcourr.com/plano-diretor-santana-do-deserto-mg/>. Acesso em 21 de março de 2020. Adaptado pelo autor.

5.2 Histórico da Estação Ferroviária de Serraria

A Estação Ferroviária de Serraria localizada no bairro Serraria, município de Santana do Deserto, Zona da Mata do estado de Minas Gerais, foi inaugurada em setembro de 1874 para atender a Estrada de Ferro Central do Brasil de Dom Pedro II. A mesma possui um valor histórico valioso para a população, pois foi a primeira estação da linha férrea Central do Brasil em território mineiro, e era caracterizada como ponto de encontro de turistas e moradores, já que a cidade era servida principalmente pelo transporte ferroviário passando no local.

Segundo Ralph Giesbrecht (2020) criador do site Estações Ferroviárias do Brasil “a partir de 1879, saía dessa estação o ramal de Serraria, que pertencia no início à Cia.

União Mineira, tendo passado para a Leopoldina que o fechou em 1904, pois com as modificações de suas linhas nessa região, o ramal tornou-se inútil”.

A construção da edificação acompanhou o processo de transformação proveniente do período industrial e do estilo arquitetônico de meados do século XIX, o qual estava sendo representado por inovações técnicas mesclando o Neoclassicismo e o Romantismo. Pode-se inferir, de acordo com Santos (1981, p.69), que esses dois estilos se fundiram “numa mescla estilisticamente múltipla e morfologicamente indefinível: o Eclétismo (...)”.

Assim como várias estações ferroviárias brasileiras do século XIX e XX, a estação de Serraria apresenta características do estilo eclético, mantendo precedentes históricos, mas criando em sua composição elementos inovadores, como a fachada sem ornamentações, janelas com arco pleno, composição harmônica e o telhado de duas águas, que faz referência com elementos que remetem ao estilo dos antigos chalés ingleses.

Figura 66 - Estação Ferroviária de Serraria – século XX.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/serraria.htm. Acesso em 19 de maio de 2020.

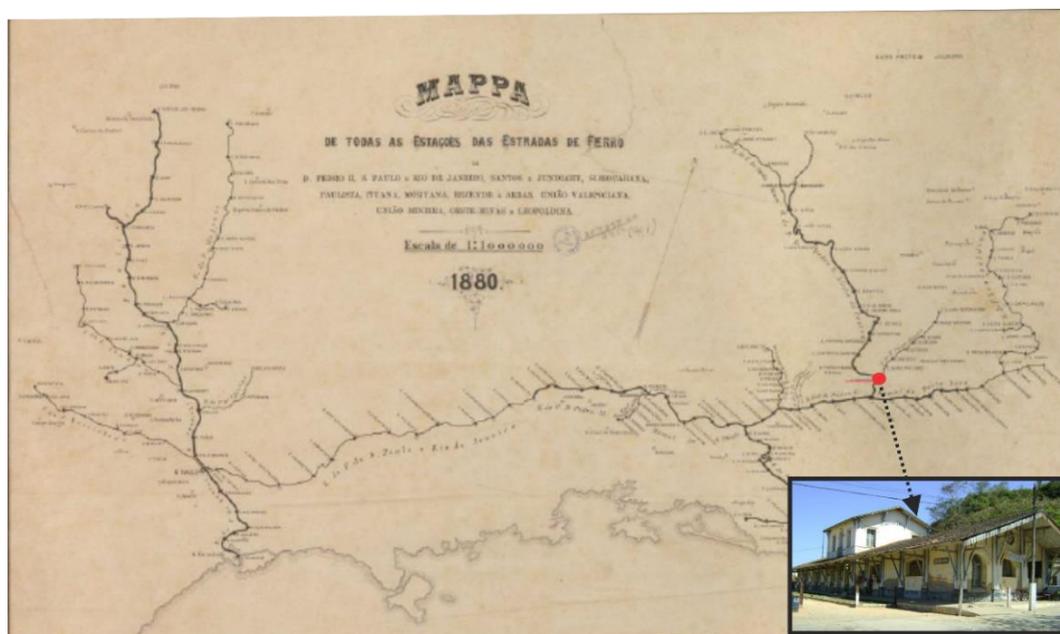
5.2.1 A importância da Estrada de Ferro D. Pedro II para o bairro Serraria

A Estrada de Ferro Central do Brasil de D. Pedro II, conforme apresentada no mapa da figura abaixo, foi a primeira estrada férrea construída exclusivamente com o intuito de interligar os centros de produção agrícola diretamente aos portos dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, sendo a mais importante construção de ferrovia realizada no país no século XIX.

Na maioria dos casos a estrada de ferro seguia às margens de rios ou de estradas antigas que já haviam se consolidado. Em Serraria, local do presente estudo não foi diferente.

Os produtores rurais da região da ZM, especialmente de Santana do Deserto, foram beneficiados com a construção da ferrovia, pois a mesma foi extremamente importante para o desenvolvimento econômico local e expansão de suas propriedades (fazendas), visto que facilitou a distribuição e exportação do escoamento de suas produções rurais aos grandes centros, principalmente o café, produto com excelente valor no mercado internacional na época.

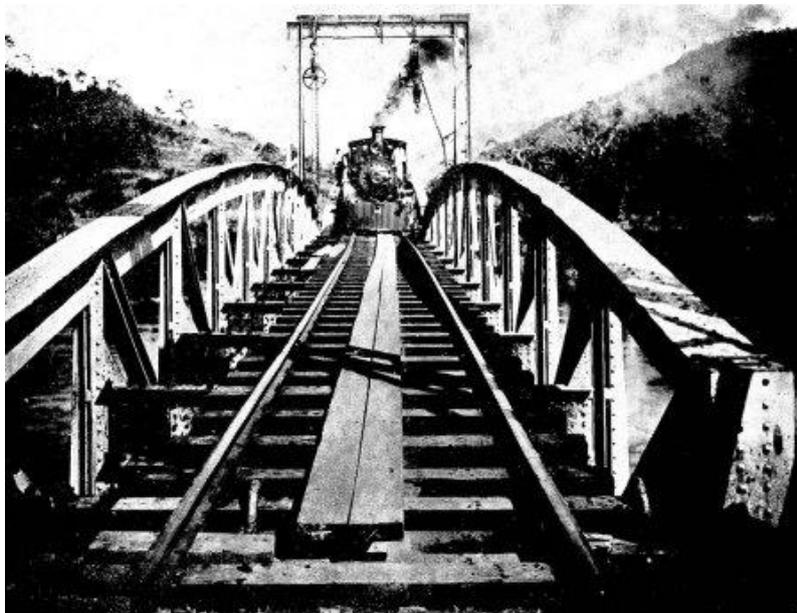
Figura 67 - Mapa da Estrada de Ferro D. Pedro II.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/serraria.htm. Acesso em 19 de maio de 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 68 - Estrada de Ferro D. Pedro II em Serraria (1912).



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/serraria.htm. Acesso em 25 de maio de 2020.

O bairro Serraria, assim como outras unidades administrativas da cidade, passou por um processo de exclusão econômica no século passado, após ter vivido um longo período de riqueza durante o seu processo de desenvolvimento no século XIX com o escoamento do café, conforme mencionado anteriormente. Esse ostracismo econômico ocorreu devido ao fim da mão de obra escrava e da deterioração do solo, levando ao abandono das fazendas e das áreas produtoras agrícolas.

No que diz respeito a exclusão econômica, os proprietários das fazendas buscaram acompanhar o desenvolvimento da cidade para retomar as suas riquezas através das atividades pecuárias de elite, com o advento da criação do gado para a produção de leite. Em virtude disso, pode-se inferir que a cidade de Santana do Deserto, de acordo com o seu site oficial (2017) reuniu até a década de 1980 a maior concentração de criadores de gado das regiões limítrofes do município.

Entretanto com esse novo modo de gerar a economia local, foram diminuindo a circulação dos trens exportadores ao longo dos anos porque o comércio agrícola na região não gerava mais lucros, e já não tinha o mesmo fluxo de pessoas na estação ferroviária de Serraria para transportarem os seus produtos, ocasionando cada vez mais o seu abandono.

No final do século XX e início do século XXI a RFFSA removeu a linha férrea histórica, a qual foi pavimentada conforme apresentada na figura 69, e construiu um novo leito ferroviário com intuito de atender apenas ao transporte de trens de carga sob a concessão da MRS Logística. Essa nova atribuição a linha férrea, fez com que a estação ferroviária perdesse sua utilidade e fosse completamente abandonada.

Figura 69 - Remoção da antiga linha férrea.



Fonte: autoria própria.

5.2.2 O processo de tombamento da Estação Ferroviária de Serraria

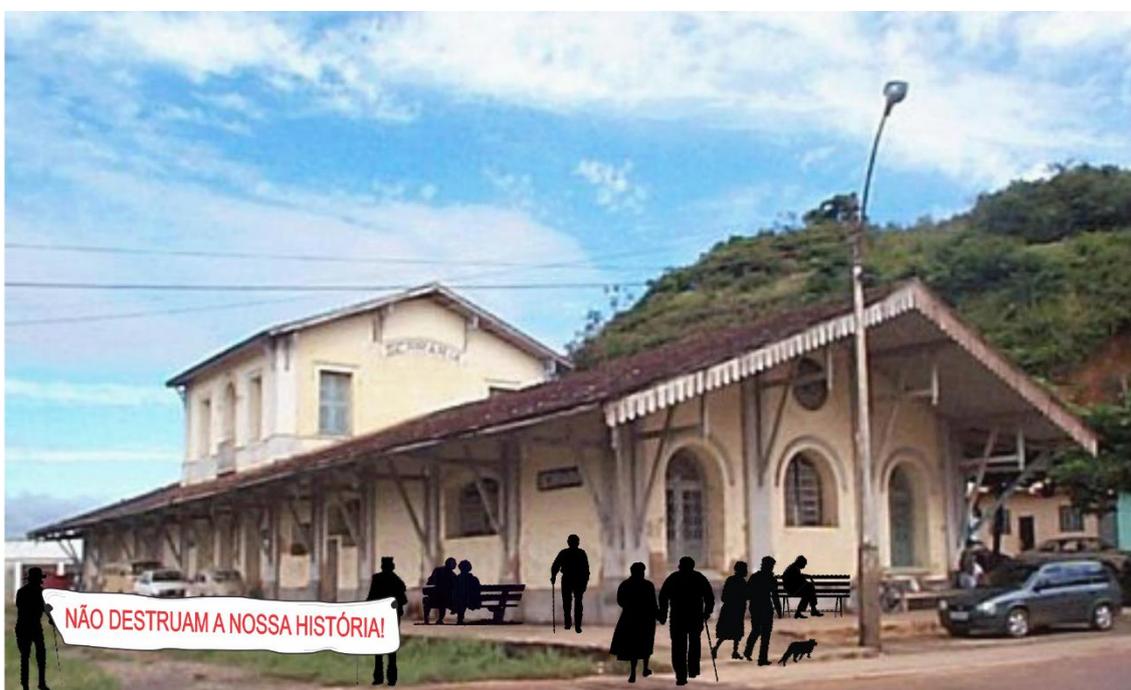
Em 05 de setembro de 2011 foi homologado o tombamento da Estação Ferroviária de Serraria através do Decreto Municipal nº 1.385 junto ao IPHAN, devido a sua importância para a cidade. E no dia 23 de outubro de 2012 foi instaurado o Inquérito Civil para restauração e preservação desta edificação com o intuito de preservar e garantir a existência do bem, já que a sua situação se encontrava em péssimo estado de conservação e caracterização.

A edificação encontra-se implantada em uma das áreas mais precárias da cidade, má conservada e completamente abandonada. Um dos principais motivos para esse descaso e abandono da região, é devido ao Centro Histórico estar desativado hoje em dia, sem nenhum uso comum, embora tombado, servindo apenas como um

ponto de usuários de drogas. Já que no passado foi uma das áreas mais movimentadas e conhecidas positivamente de toda a região próxima do local. Além de ser um ponto turístico, no qual os moradores do bairro sempre se orgulharam.

A estação, além de ser um importante exemplar arquitetônico, constitui-se como referencial simbólico para o espaço e memória da cidade com significados históricos e arquitetônico dignos de proteção. Possui um valor cultural, ou seja, atributos que justificam a sua permanência, e acumula valores formais (estético, arquitetônico), históricos (de antiguidade), testemunho, raridade e identidade.

Figura 70 - Referencial simbólico para a memória da população.



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/serraria.htm. Acesso em 25 de maio de 2020. Adaptado pelo autor.

5.3 Diagnóstico da área de estudo

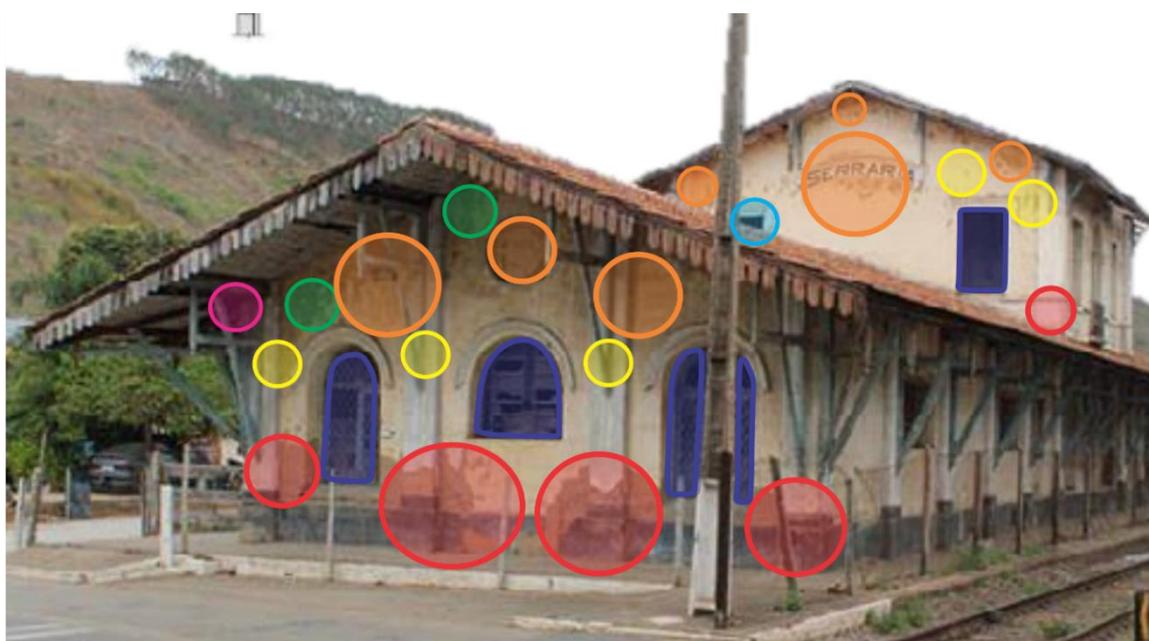
5.3.1 Mapeamento de danos

Ao longo dos anos a estação ferroviária sofreu desgastes devido à falta de manutenção. Apesar da sua importância, atualmente o imóvel encontra-se em precário estado de conservação, no entanto, mantém suas características estético-formais

preservadas e não há indícios de grandes intervenções descaracterizando-a no decorrer dos anos. Grande parte dos elementos originais encontram-se na edificação e são passíveis de aproveitamento.

Desta forma é possível identificar de acordo com o mapeamento de danos realizado nas fachadas abaixo as principais patologias encontradas na edificação. As quais são: degradação de esquadrias causadas pela infiltração nas paredes e os danos nos vidros e nas peças de madeira que compõem as portas e janelas; crosta negra e sujidades causadas pelo acúmulo de sujeiras e poluentes sobre a alvenaria; perda de reboco devido a infiltração e a fissuras; umidade ascendente ocasionada pela capilaridade da umidade presente no solo devido à falta de impermeabilização adequada na viga de fundação; e a umidade descendente causada pela deterioração da estrutura do telhado.

Figura 71 - Identificação das patologias na fachada frontal.



- | | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|
| ● DEGRADAÇÃO DE ESQUADRIAS | ● FISSURAS | ● UMIDADE ASCENDENTE |
| ● CROSTA NEGRA | ● SUJIDADES | |
| ● PERDA DE REBOCO | ● UMIDADE DESCENDENTE | |

Fonte: autoria própria.

Figura 72 - Identificação das patologias na fachada posterior.



- | | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|
| ● DEGRADAÇÃO DE ESQUADRIAS | ● FISSURAS | ● UMIDADE ASCENDENTE |
| ● CROSTA NEGRA | ● SUJIDADES | |
| ● PERDA DE REBOCO | ● UMIDADE DESCENDENTE | |

Fonte: autoria própria.

Figura 73 - Identificação das patologias na fachada lateral.



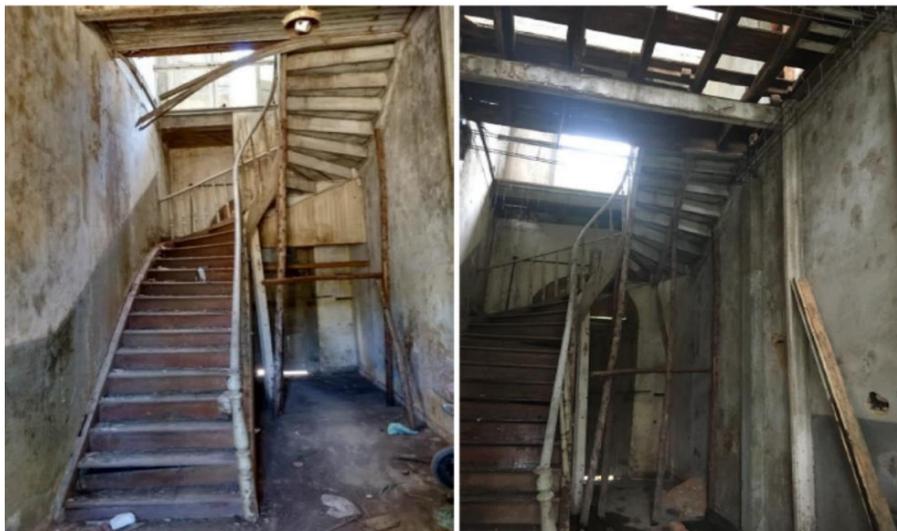
- | | | |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|
| ● DEGRADAÇÃO DE ESQUADRIAS | ● FISSURAS | ● UMIDADE ASCENDENTE |
| ● CROSTA NEGRA | ● SUJIDADES | |
| ● PERDA DE REBOCO | ● UMIDADE DESCENDENTE | |

Fonte: autoria própria.

De acordo com a arquiteta do município, em 2017 verificou-se a necessidade urgente de recuperar o telhado, visando a preservação de toda a edificação, uma vez

que a ausência da cobertura em algumas regiões do prédio resultou na deterioração da parte interna da estação, devido à goteiras e infiltrações causadas pelas umidades ascendentes e descendentes como apresentado nas patologias acima, e o consequente apodrecimento das estruturas de madeira que culminaram na queda de algumas telhas que ainda encontravam-se em bom estado de conservação.

Figura 74 - Estrutura da escada degradada.



Fonte: Isadora Fraga Tavares, 2019.

Figura 75 - Forro e madeira em má conservação.



Fonte: Isadora Fraga Tavares, 2019.

Após vários pedidos dos moradores de Serraria, a prefeitura os atendeu e desde o final de 2019 a fachada está passando por uma pintura, já que estava numa situação bem grave. Pode-se destacar também, a reforma que está sendo realizada no telhado, que antes estava prestes a desabar e preocupava os pedestres e motoristas que por ali passavam.

Figura 76 - Início da reforma do telhado.



Fonte: Isadora Fraga Tavares, 2019.

Figura 77 - Pintura realizada na fachada do primeiro pavimento.



Fonte: autoria própria.

5.3.2 Análise do entorno imediato

A estação ferroviária encontra-se localizada na Unidade Administrativa de Serraria, sentido sudoeste em relação à sede municipal, conforme mencionada anteriormente. E segundo o PDP possui características urbanas e rurais.

No entorno da estação pode-se destacar a ponte da divisa de Santana do Deserto (MG) e Comendador Levy Gasparian (RJ), a qual direciona o acesso ao bairro Serraria, tornando-o a recepção do município mineiro. Observa-se pela imagem a seguir que Serraria é caracterizada por ser um bairro pequeno comparado ao centro de Comendador Levy Gasparian, contando com uma população estimada de aproximadamente 450 moradores segundo dados obtidos pelo IBGE em 2020.

Figura 78 - Análise do entorno imediato.



Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

5.3.3 Mapeamento de cheios e vazios

O bairro apresenta-se ocupado com baixa densidade, marcado pela presença recorrente de vazios urbanos o que compromete a função social da terra e da propriedade, tendo em vista a carência de equipamentos públicos existentes, além de conter um espaço público próximo à estação as margens do rio Paraibuna abandonado, caracterizando-o como um espaço de grande extensão vazia.

Apesar de haver construções na maior parte do entorno imediato da estação, o espaço livre é pouco utilizado devido à má qualidade da infraestrutura local, porém com um potencial de utilização a ser explorado, a fim de melhorá-lo em termos ambientais, paisagísticos e urbanísticos com possibilidade de atribuição de novas funções e usos.

Figura 79 – Mapa de cheios e vazios.



Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

5.3.4 Mapeamento de uso e ocupação do solo

No que se refere ao uso e ocupação do solo urbano, foi possível verificar próximo à área de estudo a predominância da Área Residencial (AR), classificada assim pelo PDP, na qual é caracterizada por áreas onde o uso residencial é proprietário. Percebe-se também, a Área Comercial (AC) com a economia baseada em três setores de atividades no bairro e em seu entorno, conforme dados do IBGE. São eles: setor primário representado pelo comércio agropecuário; setor secundário constituído pela Fábrica de Patê Bunel; e o setor terciário representado pelos serviços, tais como as mercearias e o comércio de vestuário.

Por fim, destaca-se a Área de Interesse Cultural (AIC), caracterizada por áreas

institucionais que remontam às primeiras ocupações do município, nas quais se inserem bens de interesse cultural, como a Igreja de São Sebastião de Serraria, apresentada no mapa abaixo.

Figura 80 – Mapa de uso e ocupação do solo.



Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

5.3.5 Mapeamento de áreas verdes

O município está inserido no bioma Mata Atlântica, e de acordo com o Governo do Estado de Minas Gerais (2016) a cobertura vegetal da cidade, mais especificamente de Serraria é constituída, em seus remanescentes florestais nativos pela Floresta Estacional Semidecidual. Observa-se no mapa a seguir a presença de uma grande vegetação que compõe as encostas do bairro.

Entretanto, a sua área urbana próxima a estação apresenta pouca existência ou nenhuma área arborizada. Destaca-se apenas a vegetação rasteira predominante em toda extensão as margens do rio Paraibuna. Dessa forma, a quantidade de vegetação é insuficiente para garantir um conforto térmico na presente área de estudo.

Figura 81 – Mapa de áreas verdes.



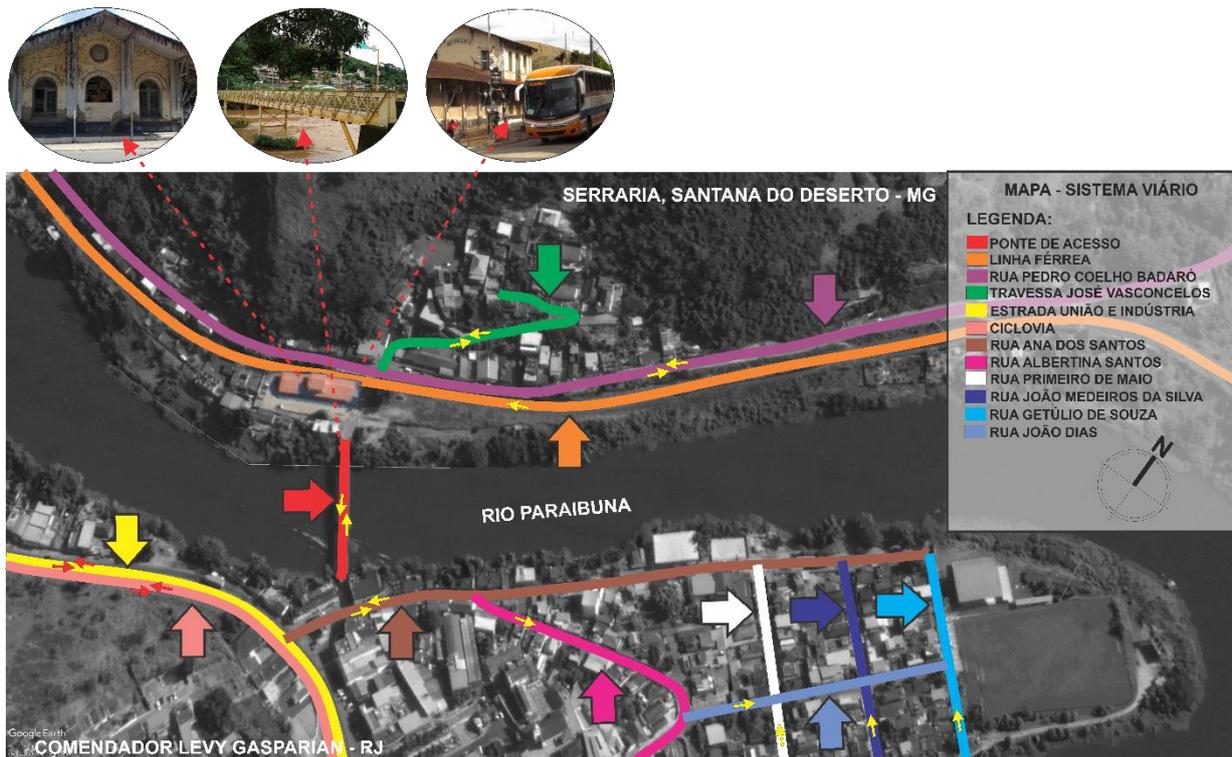
Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

5.3.6 Mapeamento de sistema viário e fluxos

No entorno da estação ferroviária nota-se que a maioria das vias são locais, apenas a Estrada União e Indústria em Comendador Levy Gasparian e a Rua Pedro Coelho Badaró em Serraria conectam a outros bairros regionais. A estação por sua vez, tem a sua fachada principal, nordeste, voltada para a rua que dá acesso à ponte sobre o rio Paraibuna. Embora ser constituída apenas por uma rua principal, o bairro não possui muito movimento de veículos.

Apenas o acesso pela ponte recebe um fluxo maior, principalmente de caminhões de descarga que utilizam-na para acessar a fábrica e os comércios locais, e o transporte público representado pela viação Sertaneja que tem o seu percurso de Santana do Deserto a Três Rios (RJ).

Figura 82 - Mapa de sistema viário e fluxos.

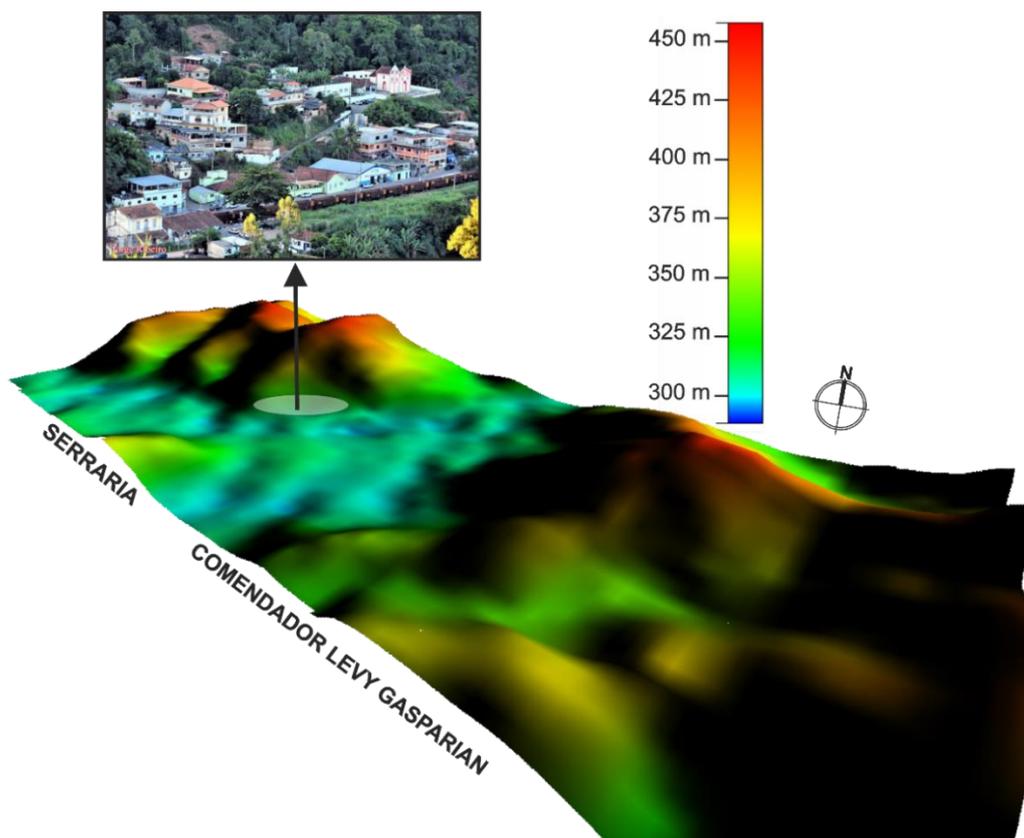


Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

5.3.7 Mapeamento de topografia

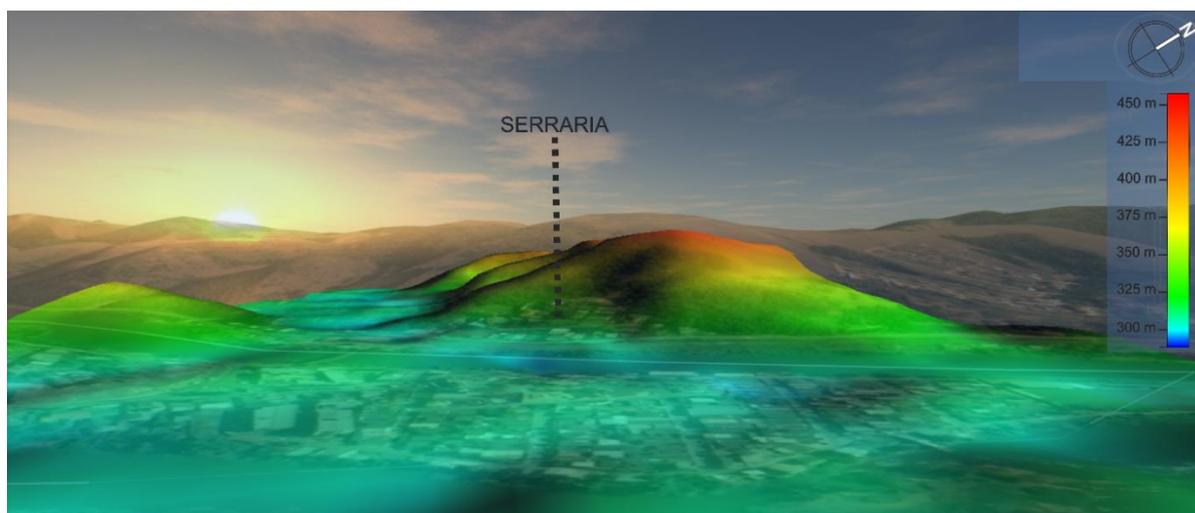
Serraria encontra-se na altitude de 450 metros em relação ao nível do mar conforme apresentado na figura abaixo. Possui uma topografia acidentada e declividades íngremes. O relevo local é, portanto, caracterizado como planalto, constituído por encostas elevadas sobre a área mais plana e menos acidentada do bairro, onde está implantada a estação ferroviária.

Figura 83 - Diagrama de relevo do bairro Serraria.



Fonte: Global Mapper. 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 84 - Topografia do bairro Serraria e seu entorno.



Fonte: Global Mapper. 2020. Adaptado pelo autor.

Atualmente, a área mais elevada do bairro, conforme mostrada na figura a seguir, é caracterizada por receber atividades socioculturais e movimentar a economia

do bairro, pois há predominância de moradias e está implantada no local a Igreja de São Sebastião de Serraria, a qual acontece eventos festivos populares e tradicionais da cidade.

Pela falta de espaços livres públicos próximos a estação ferroviária, os encontros sociais sejam eles, festas, hábitos e costumes da cultura local, acontecem na área externa da igreja, pois o local é seguro e aglomerado, tornando-a referência para a região por possuir uma significação de existência que o torna singular.

Figura 85 - Relação da igreja com a estação ferroviária.

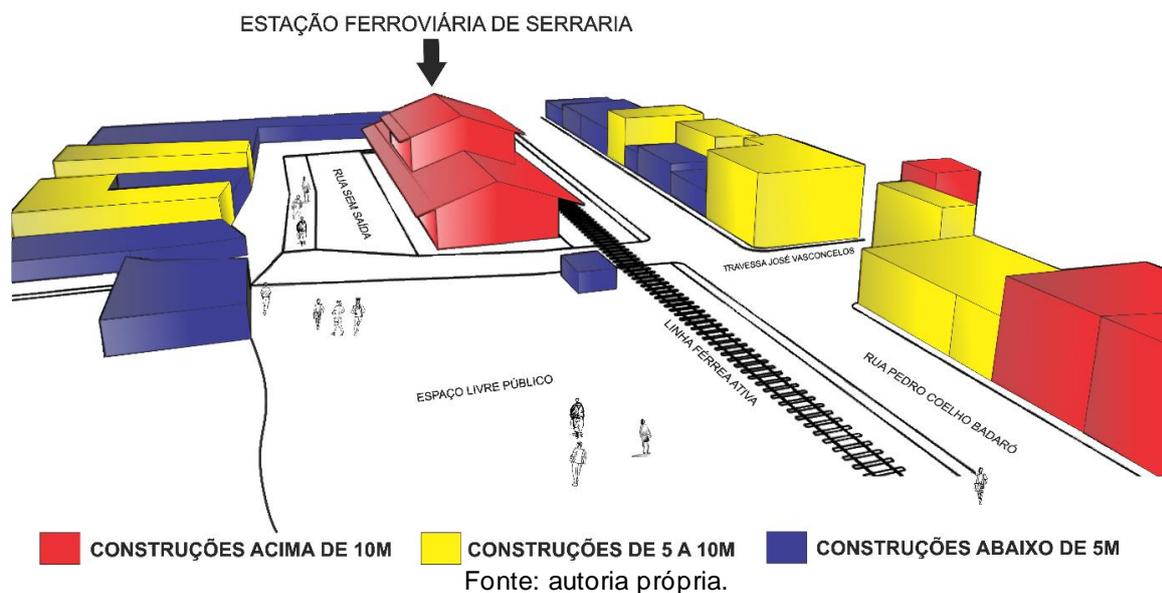


Fonte: Jorge Ribeiro, 2020.

5.3.8 Gabarito de altura

No entorno imediato da estação ferroviária as edificações são predominantemente térreas por serem residências, com o gabarito até 5 metros de altura. Pode-se perceber que possui algumas construções com dois a três pavimentos com a altura de 5 a 10 metros e em sua maioria são áreas comerciais, de acordo com a disposição da lei do artigo 32º do PDP que se refere aos parâmetros urbanísticos do município. Destaca-se também, a estação com a altura acima de 10 metros, embora ser constituída por apenas dois pavimentos, conforme apresentado na figura a seguir.

Figura 86 - Gabarito de altura.



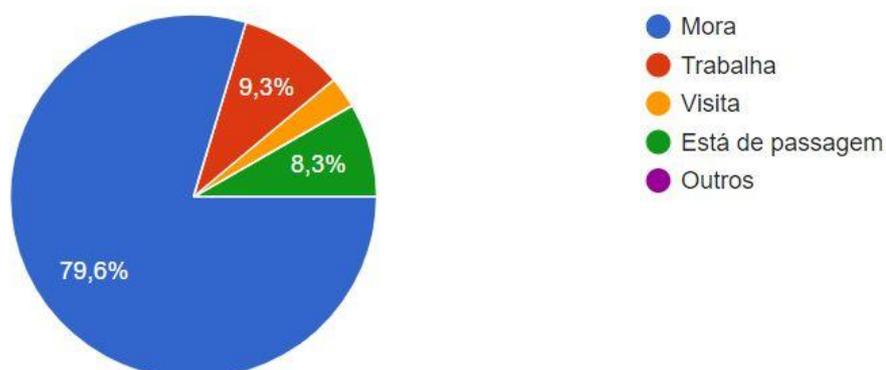
5.3.9 Diagnóstico sociocultural

Os gráficos a seguir são resultados da pesquisa realizada *in loco* e através de um questionário *on-line*, com o objetivo de apresentar o levantamento de dados sociais e culturais da área de estudo, e identificar a problemática existente no bairro e as necessidades da população.

Gráfico 1 - Relação com o bairro Serraria.

O que você faz no bairro?

108 respostas

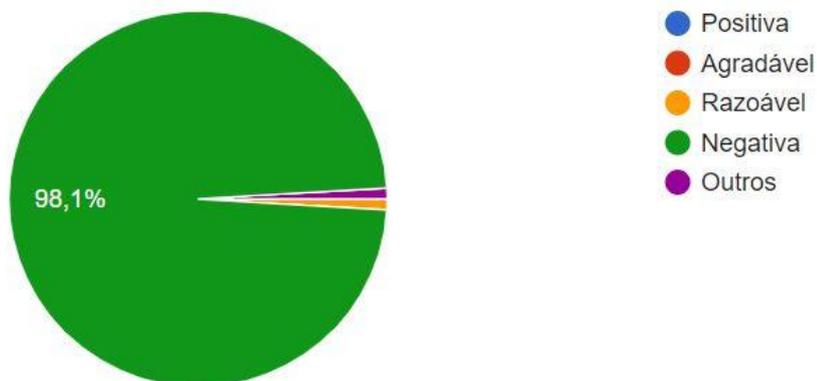


Fonte: Google. 2020.

Gráfico 2 - Primeira impressão do patrimônio.

Qual a sua primeira impressão da estação ferroviária?

108 respostas



Fonte: Google. 2020.

Figura 87 - Primeira impressão da estação ferroviária.



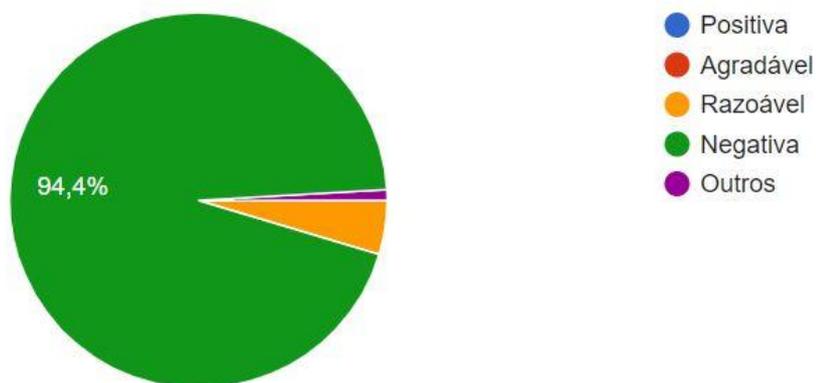
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/serraria.htm. Acesso em 20 de maio de 2020.

Gráfico 3 - Primeira impressão do espaço livre público.

Qual a sua primeira impressão do espaço público?

108 respostas



Fonte: Google. 2020.

Figura 88 - Primeira impressão do espaço livre público.

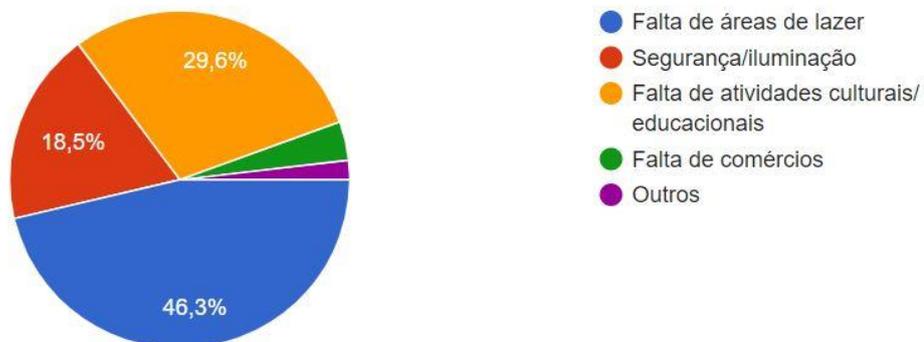


Fonte: autoria própria.

Gráfico 4 - Problemática existente no bairro.

Qual o principal problema do bairro?

108 respostas



Fonte: Google. 2020.

Figura 89 - Falta de áreas de lazer.



Fonte: autoria própria.

Figura 90 - iluminação ineficiente.

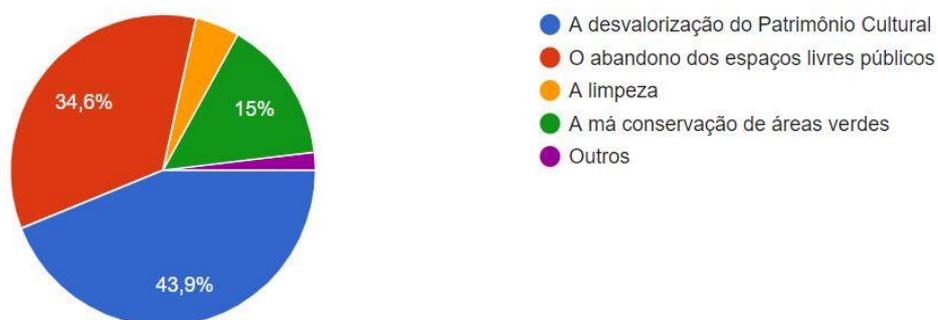


Fonte: autoria própria.

Gráfico 5 - Desvalorização e abandono do bairro.

O que te incomoda no bairro?

107 respostas



Fonte: Google. 2020.

Figura 91 - Descaso com a estação ferroviária.

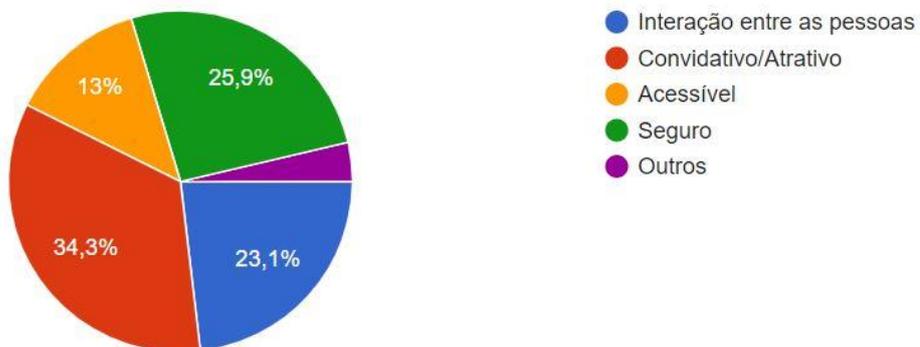


Fonte: Isadora Fraga Tavares, 2019.

Gráfico 6 - Propostas de ocupação do espaço público.

O que faz um espaço público ser agradável?

108 respostas



Fonte: Google. 2020.

Figura 92 - Feira livre como espaço convidativo.



Fonte: O Trem Expresso. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2018/11/estacao-serraria-ponto-de-partida.html>. Acesso em 20 de maio de 2020.

6 CONCEITO E PARTIDO PROJETUAL

6.1 Concepção projetual

Com o intuito de propiciar espaços públicos qualitativos que possam incentivar a integração entre os moradores do bairro Serraria no município de Santana do Deserto (MG), a localidade terá como proposta uma requalificação do Patrimônio Histórico Cultural e intervenção urbana, na qual criará novamente um elo entre a comunidade e sua história.

Para tanto, a Estação Ferroviária de Serraria – um marco histórico e “Cartão postal de entrada” de Santana do Deserto passará por uma nova usabilidade, da qual se transformará em um centro cultural para a comunidade, abrigando oficinas de artes e espaços expositivos e, atividades educacionais, onde o principal alvo será as crianças do bairro, que poderão usufruir de conhecimentos e ao mesmo tempo de segurança, já que na maioria das vezes encontram-se desprendidas em locais perigosos, como na linha do trem - ainda ativa na região. Além disso, no entorno da estação será criado um parque linear em uma área potencial, nas proximidades do Rio Paraibuna, que atualmente encontra-se inutilizada. A inserção de equipamentos como, praças, pista de caminhada, ciclovia, parques, o mirante sobre o rio servindo como espaço de contemplação e entre outros elementos ocasionará uma revitalização urbanística à região, que como consequência propiciará uma valorização do bairro, que em épocas passadas foi cenário de memórias afetivas da população.

6.2 Programa de Necessidades

Através dos estudos realizados e da análise da estação ferroviária e o seu entorno, chegou-se à formulação de uma proposta condizente com as necessidades da população de acordo com o questionário apresentado anteriormente. Para um claro entendimento da proposta, o programa possuirá atividades variadas para atingir diversos tipos de público, as quais são apresentadas na tabela a seguir:

Tabela 1 - Programa de Necessidades – Quadro de áreas.

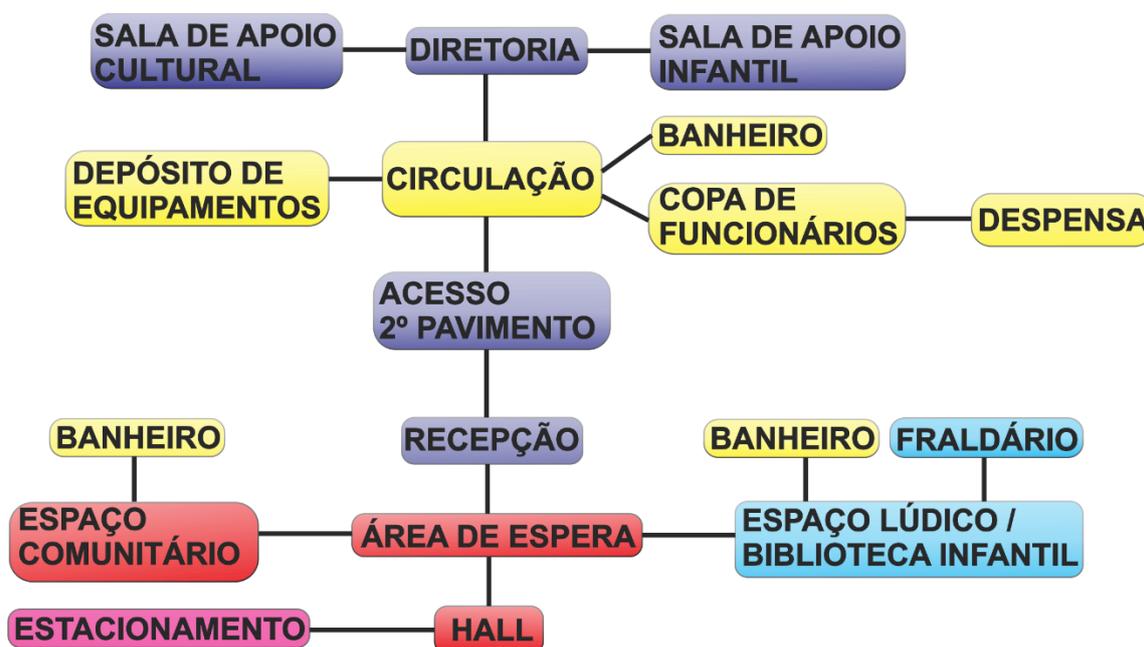
PROGRAMA DE NECESSIDADES			
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SERRARIA			
SETOR	AMBIENTE	ÁREA ESTIMADA	QTDE
SOCIAL	Hall de entrada		
	Área de espera	9,00 M ²	1
	Espaço comunitário		
	Sala de oficina de artes	60,00 M ²	1
	Sala expositiva	50,00 M ²	1
EDUCATIVO	Espaço infantil		
	Biblioteca infantil	45,00 M ²	1
	Sala lúdica	50,00 M ²	1
	Fraldário	10,00 M ²	1
ADMINISTRATIVO	Recepção	20,00 M ²	1
	Diretoria	15,00 M ²	1
	Sala de apoio cultural	14,00 M ²	1
	Sala de apoio infantil	14,00 M ²	1
SERVIÇO	Depósito de equipamentos	14,00 M ²	1
	Copa de funcionários	10,00 M ²	1
	Dispensa	4,00 M ²	1
	Banheiro de funcionários	9,00 M ²	1
	Banheiro Masculino	18,00 M ²	2
	Banheiro Feminino	18,00 M ²	2
ESTACIONAMENTO	Área externa / Fachada Posterior - Estação Ferroviária de Serraria	150,00 M ²	1
ESPAÇO LIVRE PÚBLICO			
LAZER	Praça central		
	Espaço para feiras livres		
	Mirantes		
	Bicicletário		
	Ciclovia		
	Pista de caminhada		

Fonte: autoria própria.

6.2.1 Fluxograma

A seguir será apresentado um fluxograma com o objetivo de mostrar os acessos entre os diversos setores da edificação, assim como apresentar a distribuição dos ambientes internos e os equipamentos do espaço livre público e, respectivamente suas atividades que atenderão o programa definido.

Figura 93 - Fluxograma 01: Estação Ferroviária de Serraria.



Fonte: autoria própria.

Figura 94 - Fluxograma 02: Espaço livre público.



Fonte: autoria própria.

6.2.2 Setorização

No pavimento térreo, conforme apresentado na setorização a seguir pode-se destacar a divisão do setor social e educacional, separado pelo hall de entrada e a recepção representada pelo setor administrativo, de forma a facilitar e manter o controle do fluxo interno da edificação. O acesso vertical é destinado as salas administrativas localizadas no segundo pavimento, contendo a sala da diretoria, a sala de apoio técnico cultural e educacional, de acordo com o fluxograma apresentado anteriormente e, o setor de serviço restrito aos funcionários.

Na área externa destaca-se estacionamento localizado na fachada posterior da edificação e a praça pública representada pelas áreas de lazer e recreação.

Figura 95 - Setorização



Fonte: autoria própria.

6.3 Implantação

O acesso principal à edificação está localizado na fachada sudoeste (figura 96) com o propósito de possibilitar a integração visual do ambiente interno e externo na

fachada frontal, de forma a estabelecer uma conexão entre a edificação e o espaço livre público, já que defronte a estação ferroviária encontra-se a praça central.

O estacionamento no qual será implantado na fachada posterior da edificação destinado aos funcionários e visitantes conforme já mencionado anteriormente, será criado com o intuito de resolver o problema de congestionamento e fluxo dos pedestres.

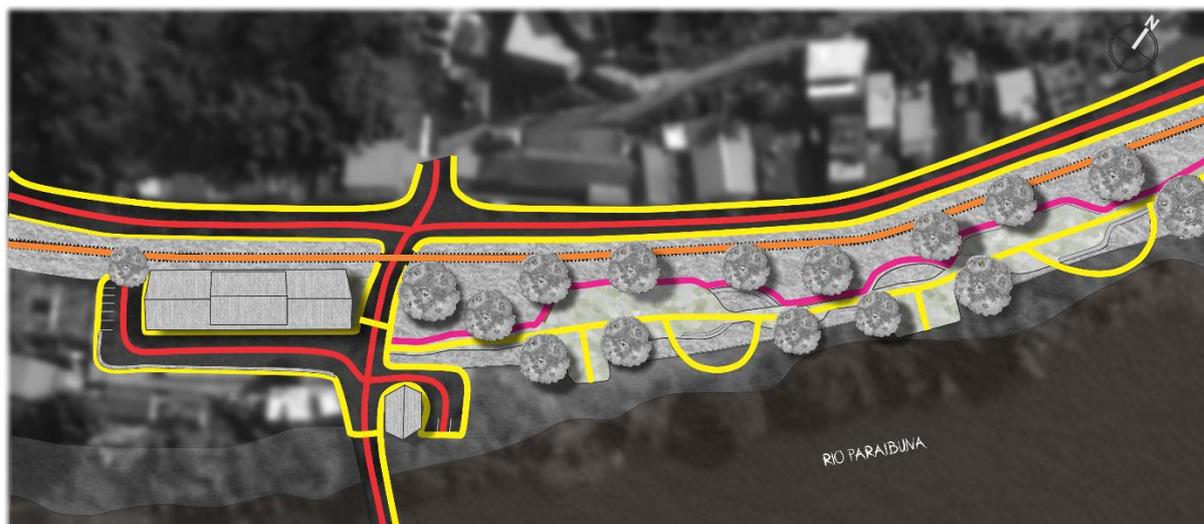
A praça central será constituída por um acesso único convidativo, o qual direciona as pessoas a percorrer toda a extensão do parque linear. Nos espaços destinados à interação entre a população, serão implantados caminhos nas áreas verdes abandonadas, caracterizando-as como marcos que valorizam a paisagem e respeitam a topografia às margens do Rio Paraibuna. Destaca-se ao longo dos caminhos a relação de escala entre o usuário e suas respectivas atividades, proporcionando diversas sensações, além da predominância de arborizações, com o intuito de melhorar o conforto local.

Figura 96 - Proposta de implantação.



Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

Figura 97 - Implantação com os fluxos externos.



- | | |
|--|--|
|  FLUXO DE PEDRESTES |  FLUXO DE CICLISTAS |
|  FLUXO DE VEÍCULOS |  FLUXO DE TREM |

Fonte: Google Earth. 2020. Adaptado pelo autor.

6.4 Corte esquemático

Observa-se no perfil esquemático a seguir a relação da estação ferroviária com o seu entorno. Em destaque a ponte de divisa de estados sobre o Rio Paraibuna que direciona o acesso ao bairro Serraria.

Figura 98 - Corte da área de intervenção.



Fonte: autoria própria.

6.5 Acessibilidade

No que diz respeito ao acesso e a inclusão social do deficiente no bairro Serraria, observa-se na figura a seguir que a acessibilidade é precária. O asfalto e a calçada da rua frontal ao objetivo de estudo apresentam desnivelamentos, inclinações irregulares, falta de sinalizações e deteriorações que impedem a fluidez no acesso.

Para tanto, serão implantadas faixas elevadas de travessia de pedestres nos locais indicados com o intuito de garantir a segurança das pessoas durante a sua circulação. Além disso, será proposto uma melhoria para a calçada de acesso à área de lazer, conforme as normas de acessibilidade vigentes, assim como a utilização de piso tátil em toda circulação da estação ferroviária e seu entorno para garantir a locomoção de deficientes visuais

Figura 99 - Proposta de espaços acessíveis.



Fonte: autoria própria.

6.6 Segurança

6.6.1 Iluminação

Quanto a iluminação pública, serão implantados postes com o design moderno de diferentes níveis de forma a atender todo programa de necessidades, a fim de oferecer maior segurança aos usuários durante a realização de suas atividades. Os postes com uma maior escala, atenderão a iluminação mais generalizada a toda praça

central, aos espaços às margens do Rio Paraibuna e em alguns pontos internos de forma a proporcionar o conforto entre o convívio da população. Os postes com a escala menor serão voltados a uma iluminação direcionada aos pedestres na pista de caminhada e ciclovia.

Figura 100 - Postes de iluminação com design moderno.



Fonte: Archi Expo. Disponível em: <https://www.archiexpo.es/prod/santa-cole/product-52200-195125.html>. Acesso em 04 de junho de 2020. Adaptado pelo autor.

6.7 Sustentabilidade

Para a sustentabilidade da Estação Ferroviária de Serraria será necessário a preservação da estrutura física, o reaproveitamento e a conservação dos materiais que não sofreram deteriorações conforme apresentados no mapeamento de danos ao longo do desenvolvimento da pesquisa. Os novos materiais serão adequados no espaço físico do patrimônio para as necessidades atuais dos usuários, porém serão empregados de forma a não o descaracterizar.

Outra questão sustentável do projeto é o uso da vegetação para regular a temperatura das áreas internas e externas. A presença das áreas verdes no decorrer dos espaços livres públicos influencia no clima ajudando a preservar o equilíbrio ambiental, conseqüentemente garante a qualidade do ambiente e o conforto térmico à população.

Figura 101 - Proposta de espaços sustentáveis.



Fonte: autoria própria.

6.8 Imagem Conceitual

Segunda-feira de manhã, acordo e converso com meu avô, enquanto tomo o meu café, e penso no quanto especial eram aqueles momentos. O cansaço que hoje ele sente é quase incessante em encontrar aqueles velhos amigos, em ter de olhar e ver que nada é como antes. Porque tudo tem de ser assim? Porque as coisas boas passam e nem percebemos? Por mais que tente buscar aquelas brincadeiras nos finais de semana, buscar a sombra daquela árvore para ouvir as suas músicas, aquele mergulho em seu “mar cor de marrom”, ele é empurrado, quase forçado a pensar que um dia fez tudo isso e foi pela última vez.

Sinto em seu olhar uma nostalgia, saudade da infância, de quando não precisava pensar em nada, apenas olhar pro céu e tentar entender porque ele era azul. Desejo apenas não ter de ouvir as pessoas e seus julgamentos sobre a sua fértil imaginação. Vejo em meu avô a imagem de Dom Casmurro, personagem de Machado de Assis, imerso em seu mundo interno, em suas lembranças... introspectivo.

A única conclusão a que cheguei é que a sua vida é muito mais do que esperar a sua possível partida, prefiro me aventurar na beleza da sua inocência e ser seduzido pela leveza de suas palavras. Pois como dizia Geraldo Vandré “a certeza na frente, a história na mão, aprendendo e ensinando uma nova lição”.

O tempo passou e já está na hora de ir estudar, enquanto comia, me alimentava das reflexões que somente a sua boa história pode suscitar. Observarei aquele espaço, aquele humilde espaço, com menos preguiça e mais vontade de me aventurar no melhor que ele possa oferecer, até que outra história venha e me provoque a de outro modo, o mundo enxergar.

Texto do autor

Figura 102 - Imagem Conceitual.



Fonte: autoria própria.

7 ANÁLISE DE DADOS

Tendo em vista os dados obtidos através das referências teóricas e o diagnóstico sociocultural apresentado no decorrer da pesquisa, afirma-se que o Patrimônio Cultural é o símbolo de uma sociedade, pois representa a história e a materialização da cultura local. Dessa forma, cada indivíduo é parte de um todo da sociedade e do ambiente onde vive e constrói a história local, transmitindo às gerações futuras, por meio da valorização e preservação do bem, os registros capazes de propiciar a compreensão da identidade cultural do passado.

Porém, atualmente a maioria dos patrimônios culturais, principalmente as edificações históricas conforme apresentadas no desenvolvimento da pesquisa, encontram-se em sua maioria a ruínas. Desse modo a destruição dos bens herdados das gerações passadas acarreta o rompimento da ligação entre a população e sua identidade cultural.

Portanto, baseado nas informações coletadas sobre o patrimônio do presente estudo, observa-se que a não conservação do mesmo, representou uma parte da perda da história de Serraria, conseqüentemente a perda de sua identidade. Pode-se perceber com questionário realizado com alguns moradores do bairro, que a população tem consciência da importância da edificação e, se sentem preocupados com a desvalorização do bem, pois o esquecimento da cultura local representa o esquecimento das pessoas que se sentem parte da história.

Os aspectos analisados sobre a localidade da Estação Ferroviária de Serraria são de suma importância, pois através deles pode-se observar e apurar a potencialidade da área a ser explorada assim como as suas dificuldades. Através de entrevistas com os moradores do bairro Serraria, foi notado perspectivas históricas e anseios sobre possíveis usos do espaço.

Além disso, analisar a relação entre pessoas e espaços públicos ajuda a entender seus costumes. A visão deve seguir de cada realidade. Essa visão deve se preocupar em fazer com que as pessoas que pertencem ao bairro, de alguma forma, sintam orgulho daquele espaço e, principalmente, resgate e preserve a sua identidade.

8 CONCLUSÃO

Os estudos realizados sobre a Estação Ferroviária de Serraria objetivaram a compreensão acerca da importância do patrimônio histórico de uma cidade. Dessa forma, através de estudos de caso e conclusões relacionadas as teorias analisadas, observou-se que os bens materiais e imateriais tornam-se referências simbólicas e afetivas dos cidadãos em relação ao espaço vivido e constituem a imagem e identidade de sua localidade.

Preservar as heranças patrimoniais deixadas pelos antepassados constitui a perenização da memória de um povo, e é justamente esse legado que torna todos os cidadãos participantes da formação de sua identidade cultural. Portanto, verifica-se que essa é a função do patrimônio histórico, não apenas contribuir para o lazer cultural das pessoas, mas também formar o conceito de cidadania.

Para tanto, o intuito deste trabalho, para além da requalificação do Patrimônio Histórico e Cultural de Serraria que implica em sua preservação e conservação, busca restabelecer os laços de convivência entre a população no espaço urbano do bairro.

Portanto, a intenção com o projeto é recuperar o patrimônio, construindo ambientes para a interação e o convívio social, com incentivo à cultura e educação de forma a aproximar a edificação com a comunidade. A proposta de intervenção busca atribuir novas possibilidades de uso e ocupação ao bem e aos espaços livres públicos, visando o conforto térmico ao usuário, além de soluções sustentáveis, que por sua natureza, devem responder à sociedade em sua totalidade, se dispendo a integrar, de forma livre de estigmas, diferentes segmentos sociais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARILDO, Mayrink. Estação Chiador – Na divisa com o estado do Rio de Janeiro, as ruínas da primeira estação ferroviária do estado de Minas Gerais. **O trem expresso**, 2013. Disponível em: <<http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-chiador-na-divisa-com-o-estado.html>>. Acesso em: 15 de mai. 2020.

BARATTO, Romullo. 10 projetos que ressignificam o patrimônio histórico construído. **ArchDaily**, 2020. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/937861/restauro-e-reabilitacao-10-projetos-de-intervencao-no-patrimonio>>. Acesso em: 01 de mai. 2020.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. Tradução de Beatriz Mugayar Kühl. Cotia - Ateliê Editorial, Coleção Artes & Ofícios, 2008.

CARNEIRO, Ana Rita, MESQUITA, Liana de Barros. **Espaços Livres do Recife**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife; Universidade Federal de Pernambuco, 2000.

COELHO, Gutierrez. Estação Ferroviária de Ericeira – Santana do Deserto. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2005. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_tresrios_caratinga/ericeira.htm>. Acesso em: 28 de abr. 2020.

COLOMBO, André. Estação Ferroviária de Chiador (MG). **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2006. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm>. Acesso em: 15 de mai. 2020.

EDMUNDO, Luís Moraes. Revolução Industrial: uma bibliografia comentada. **Café História**, 2019. Disponível em: <<https://www.cafehistoria.com.br/revolucao-industrial-comentada/>>. Acesso em: 16 de mar. 2020.

ESTAÇÃO da Luz: História. **Viva Decora**, 2019. Disponível em: <<https://www.vivadecora.com.br/pro/arquitetura/estacao-da-luz/>>. Acesso em: 29 de abr. 2020

GARCIAS, Carlos. Poluição difusa em ambientes urbanos: cádmio, chumbo e mercúrio. **Congresso Interamericano de Engenharia Sanitária e Ambiental**. Rio de Janeiro: AIDIS; ABES, 2012.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. Projetos que valorizam a vitalidade das cidades. **Fronteiras do pensamento**, 2016. Disponível em: <<https://www.fronteiras.com/artigos/projetos-que-valorizam-a-vitalidade-das-cidades>>. Acesso em: 14 de mai. 2020.

GIESBRECHT, Ralph. A história das estações ferroviárias do Brasil. **Estações Ferroviárias do Brasil**, 2001. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 15 de mar. 2020.

GIESBRECHT, Ralph. Chiador: Um monumento em ruínas. **Blog do Ralph Giesbrecht**, 2012. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 15 de mai. 2020.

HERZOG, Christopher. Sustentabilidade urbana: recuperação dos rios como um dos princípios da infraestrutura verde. **SciELO**, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S167886212017000400305&script=sci_arttext> Acesso em: 13 de mai. 2020.

IBGE. Santana do Deserto (MG). **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/santana-do-deserto.html>>. Acesso em: 19 de mai. 2020.

IPHAN. Carta de Veneza, 1964. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>. Acesso em: 02 mai. 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LEGISLAÇÃO. Constituição Federal. Art. 216. **Senado**: Atividade Legislativa, 05 de out. 1988.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 1990.

LORDELLO, Eliane. Minha Cidade. A preservação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. **Portal Vitruvius**, 2016. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.186/5877>>. Acesso em: 16 de mar. 2020.

MESSENTIER, Leonardo. Patrimônio urbano, construção da memória social e da cidadania. **Revista Vivência**, Rio Grande do Norte, p. 03, 2005.

OLIVEIRA, Mascaró. Análise da qualidade de vida urbana sob a ótica dos espaços públicos de lazer. In: **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p.59-69, abr. 2007.

OLIVEIRA, Mascaró. Sustentabilidade urbana: recuperação dos rios como um dos princípios da infraestrutura verde. **SciELO**, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S167886212017000400305&script=sci_arttext> Acesso em: 09 de jun. 2020.

PORATH, Suzanne. Sustentabilidade urbana: recuperação dos rios como um dos princípios da infraestrutura verde. **SciELO**, 2017. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S167886212017000400305&script=sci_arttext> Acesso em: 14 de mai. 2020.

PMSD. Plano Diretor Participativo. **Portal Prefeitura Municipal de Santana do Deserto**, 2020. Disponível em: <<https://santanadodeserto.mg.gov.br/>>. Acesso em: 19 de mai. 2020.

PRATA, Juliana. Cultura de preservação do patrimônio histórico brasileiro precisa ser incentivada. **Inspere Conhecimento**, 2017. Disponível em: <<https://www.insper.edu.br/conhecimento/politicas-publicas/patrimonio-historico-brasileiro/>>. Acesso em: 04 de mai. 2020.

PROAC. **Guia do Espaço Público**. 2 ed. São Paulo: Conexão Cultural, 2016.

ROCHA, Lurdes. Praças do centro da cidade de Itabuna. **Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia**, 2008. Disponível em: <http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_l/lurdes_bertol_rocha.pdf>. Acesso em: 06 de mai. 2020.

ROOBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças Brasileiras**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003.

RUSKIN, John. **The seven lamps of architecture**. London: 1901.

SILVA, Geraldo. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1986.

TANSCHKEIT, Paula. A transformação de espaços públicos com a participação da população. **WRI Brasil Blog**, 2017. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2017/06/transformacao-de-espacos-publicos-com-participacao-da-populacao>>. Acesso em: 09 de jun. 2020.