



Universidade Federal  
de Campina Grande

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**ANGÉLICA J. ALVES BEZERRA**

**Dinâmica para Além dos Trilhos.  
Estudos para a Requalificação Arquitetônica e Urbanística da Estação  
Ferroviária de Caruaru-PE**

**CAMPINA GRANDE – PB  
NOVEMBRO/2015**

**ANGÉLICA J. ALVES BEZERRA**

**Dinâmica para Além dos Trilhos.  
Estudos para a Requalificação Arquitetônica e Urbanística da Estação  
Ferroviária de Caruaru-PE**

Pré- projeto de pesquisa submetido ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande como requisito para o Trabalho de Conclusão de Curso , orientado pelo professor Demóstenes Moraes.

**CAMPINA GRANDE – PB  
NOVEMBRO/2015**

**ANGÉLICA J. ALVES BEZERRA**

**Dinâmica para Além dos Trilhos.  
Estudos para a Requalificação Arquitetônica e Urbanística da Estação  
Ferroviária de Caruaru-PE**

Pré- projeto de pesquisa submetido ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Campina Grande como requisito para o Trabalho de Conclusão de Curso , orientado pelo professor Demóstenes Moraes.

Aprovado em    /   /   

**BANCA EXAMINADORA**

---

Marcele Trigueiro  
Examinador Externo

---

Heitor de Andrade e Silva  
Examinador Interno

**CAMPINA GRANDE – PB  
NOVEMBRO/2015**

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus por me proporcionar essa oportunidade e me capacitar e fortalecer em todas as etapas do curso, agradeço aos meus pais e amigos por todo esforço e por acreditarem em mim, ao meu orientador por ter dedicado seu tempo e por ter compartilhado seus conhecimentos no campo da arquitetura e urbanismo, me auxiliando na conclusão dessa etapa, a todos os meus professores que contribuíram ao longo da formação acadêmica. Agradeço a Maria Emília, arquiteta e urbanista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de Pernambuco e Walmiré Dimeron, presidente do Instituto Histórico de Caruaru- PE, por partilharem seus conhecimentos e informações sobre o conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru, a Uelton Nobre, engenheiro da Prefeitura de Caruaru, por compartilhar informações técnicas a respeito do conjunto e a todos que contribuíram para a conclusão desse trabalho.

## RESUMO

O presente trabalho consiste em um estudo para a requalificação arquitetônica e urbanística de um dos marcos históricos da cidade, o conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE, que teve papel significativo no desenvolvimento industrial, comercial e turístico do município. Porém, atualmente, encontra-se em estado de conservação e uso inadequados, apresentando um semblante deteriorado e de abandono, contribuindo para a subutilização da área. Diante desse contexto, constatou-se a necessidade de estudar e propor alternativas para o uso sustentável deste patrimônio, tendo como objetivo geral realizar estudos para requalificação arquitetônica e urbanística da estação ferroviária, visando o uso sustentável e integrado à comunidade. Para tais fins, foram realizadas análises do contexto urbano em que o conjunto se insere, concluindo que o mesmo é subutilizado por não haver uma definição de uso, como também a falta de manutenção e programações que estimulem o uso por parte da população, contribuindo para deterioração do espaço. Nesse contexto, o trabalho propõe um centro cultural com salas multiuso, para a realização de diversas atividades, como também áreas para exposições, feira, shows e outras programações que potencialize o caráter histórico e cultural do conjunto.

**Palavras-chave:** Requalificação. Estação Ferroviária. Caruaru. Patrimônio Cultural. Preservação.

## ABSTRACT

The current work is a study for the architectural and urban renewal of one of the landmarks of the city, the set of Caruaru Railway Station, PE, which had a significant role in industrial development, commercial and tourism of the municipal. However, currently, it is in condition and inadequate use, with a deteriorated and abandonment face, contributing to the underutilization of the area. In this context, there was the need to study and propose alternatives for sustainable use of this heritage presenting as main objective to conduct studies to architectural and urban redevelopment of the railway station, for sustainable use and integrated into the community. For these purposes, analyzes were conducted of the urban context in which the set is located, concluding that it is underutilized because there is no definition of use, as well as the lack of maintenance and programs that encourage the use by the population, contributing to deterioration of the space. Thereby, the work proposes a cultural center with multipurpose rooms, for carrying out various activities, as well as areas for exhibitions, trade fair, concerts and other programming that leverages the historical and cultural character of the set.

**Keywords:** Redevelopment. Train station. Caruaru. Cultural heritage. Preservation.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	8
<b>2. REFERENCIAIS TEÓRICO-CONCEITUAIS</b> .....	11
<b>2.1. CENTROS URBANOS- PORQUE E COMO INTERVIR</b> .....	12
<b>2.2. O Patrimônio e as Cartas Patrimoniais.</b> .....	15
<b>2.3. Como Intervir em Edificações Patrimoniais</b> .....	18
<b>3. ESTUDOS PRELIMINARES PARA REQUELIFICAÇÃO ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARUARU-PE</b> .....	21
<b>3.1. Pare, Escuta e Reviva. Reabilitação da Estação Ferroviária de João Pessoa-PB.</b> .....	22
<b>3.2. High Line, New York</b> .....	28
<b>3.3. Plano de Revitalização do centro de Campo Grande-MS</b> .....	32
<b>3.4. Centro Cultural de Araras- SP.</b> .....	35
<b>4. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA, FÍSICA E MORFOLÓGICA.</b> .....	39
<b>4.1. FORMAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.</b> .....	40
<b>4.2. ANÁLISE DO ENTORNO</b> .....	44
4.2.1. <i>Mapa de análise macro</i> .....	44
4.2.2. <i>Mapa de cheios e vazios</i> .....	47
4.2.3. <i>Mapa de uso do solo</i> .....	49
4.2.4. <i>Mapa de visadas e pontos relevantes</i> .....	51
4.2.5. <i>Gabarito</i> .....	56
4.2.6. <i>Mapa de hierarquia de vias e sistemas viário</i> .....	57
4.2.7. <i>Mapa de orientação solar e ventos dominantes</i> .....	63
4.2.8.1. <i>Mapa de Vegetação</i> .....	66
4.2.8.2. <i>Mapa de Acessos</i> .....	68
4.2.8.3. <i>Mapa de Mobiliário Urbano</i> .....	69
<b>5. ANÁLISE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARUARU-PE</b> .....	71
<b>5.1. O CONJUNTO EDIFICADO</b> .....	71
<b>6. LEGISLAÇÃO</b> .....	84
<b>7. PROPOSTA</b> .....	85
<b>7.1. DIRETRIZES</b> .....	85
<b>7.2. PROGRAMA DE NECESSIDADES</b> .....	86

7.3. ZONEAMENTO .....	89
7.4. FLUXOGRAMAS.....	92
8. PROJETO PRELIMINAR.....	95
8.1. MEMORIAL DESCRITIVO E JUSTIFICATIVO .....	95
9. CONCLUSÕES.....	101
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	103
APÊNDICE .....	106
APÊNDICE A – FICHA BOTÂNICA.....	106
APÊNDICE B – VISTAS DA PROPOSTA EM MAQUETE ELETRÔNICA.....	110

## **1. INTRODUÇÃO**

O conjunto de edifícios que compõe a Estação Ferroviária de Caruaru, tombado pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco - (FUNDARPE) (TENÓRIO, 2011), é bem reconhecido na esfera estadual por seus valores históricos e artísticos e tem importância cultural para a cidade. Desde quando inaugurada em estilo eclético em 1895, a estação trouxe avanços para a cidade, facilitando a importação e exportação de produtos, a troca de conhecimento e a locomoção de pessoas.



A estação teve relevância na transformação da configuração da cidade de Caruaru, alterando o caráter comercial, industrial e turístico da cidade e modificando, também, a relação do município com as regiões circunvizinhas. Suas atividades foram encerradas em 1996, com aproximadamente cem anos de atividades (ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2013. apud MELO, 2014).

Ao longo de seu funcionamento, a estação passou por reformas e nos anos 1940 o prédio da estação foi demolido e em seu lugar construíram outra edificação com características do Arte Decó.

Localizado no centro urbano da cidade, o conjunto edificado da estação caracteriza-se como um espaço de passagem em grande parte de sua extensão e de permanência apenas na área que abrange o Polo Cultural. Este polo, segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) deve ser desativado e retirado por descaracterizar a Estação.

As edificações e esplanada apresentam estados de conservação e uso inadequados. O semblante deteriorado e de abandono do local contribui para a subutilização da área devido à falta de iniciativas de preservação e manutenção do conjunto como também intervenções que estimulem a apropriação do espaço por parte da população. Porém, no Plano Diretor de Caruaru, a Lei nº5 de 27 de julho de 2004, foram instituídas diretrizes que preveem um tratamento especial para o Local, por estar na Zona de Proteção Cultural II e pelo caráter histórico das edificações, as quais não foram consideradas nas intervenções realizadas.

Diante desse cenário, constatou-se a necessidade de estudar e propor alternativas para o uso sustentável deste patrimônio, para sua valorização histórica e para que seja integrado à comunidade a partir da requalificação do conjunto e de estímulos a prática de atividades ligadas à cultura e lazer, atraindo mais usuários e turistas, gerando um fluxo permanente e incentivando a manutenção e preservação do acervo histórico.

A proposta de requalificação abrange uma análise dos aspectos históricos, físicos, econômicos e culturais, a fim de que a edificação volte a ser

integrada a vida da população, evitando assim, novamente a degradação do edifício.

O objetivo geral deste Trabalho de Conclusão de Curso é o de realizar estudos para a requalificação arquitetônica e urbanística da Estação Ferroviária de Caruaru, visando o uso sustentável e integrado à comunidade. Para o alcance desse objetivo, foram propostos como objetivos específicos avaliar as condições das estruturas, usos e funções arquitetônicas e urbanísticas atuais da estação, considerando a adequação e qualidade dos espaços e elaborar diretrizes projetuais e propostas para requalificação da Estação Ferroviária.

Para isso, foram necessários estudos sobre as condições do conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária e seu entorno, identificando as questões relacionadas ao estado de conservação do espaço e sua subutilização. A partir desse reconhecimento, levantou-se a hipótese de que o possível motivo da subutilização e deterioração da estação sejam os usos pouco adequados às necessidades da população como também as atividades culturais que ocorrem de forma sazonal.

A pesquisa foi realizada a partir da observação direta, com levantamentos sobre o estado de conservação, os usos, a dinâmica do espaço e condições construtivas, como também por meio da coleta de informações a partir da pesquisa histórico documental, pela qual foi possível obter os dados sobre a estação como plantas, mapas, fotos, jornais, revistas, livros e documentos de órgãos públicos.

A revisão bibliográfica também abarcou o município onde a estação se localiza, seu entorno e os conceitos abordados para que fosse possível analisar as mudanças que ocorreram no conjunto da estação, como também, nortear as decisões futuras.

No capítulo 1, os conceitos que foram abordados nesse trabalho são apresentados com a finalidade de compreender o tipo de intervenção, o tipo de edificação e identificar como avaliar a relação do conjunto com o município. O capítulo 2 contém os estudos Preliminares que serviam de subsídios e parâmetros para as alternativas para as propostas de requalificação da estação. No capítulo 3, são apresentadas as propostas para Requalificação

Arquitetônica e Urbanística, contendo o Partido Arquitetônico, programa de necessidades, fluxograma. O capítulo 6 contém o memorial descritivo e justificativo do projeto.

## **2. REFERENCIAIS TEÓRICO-CONCEITUAIS**

As referências teórico-conceituais serviram para subsidiar as análises sobre os espaços urbanos em áreas centrais e históricas e também as formas de analisar e intervir em espaços e edificações patrimoniais, visando os estudos de propostas para requalificação do conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru.

## 2.1. CENTROS URBANOS- PORQUE E COMO INTERVIR

Os Centros Urbanos tornam-se referências das cidades, pela diversidade e importância de atividades e serviços que ao longo do tempo são desenvolvidas, e por isso passam a fazer parte da memória de diversas gerações de cidadãos. Sobre isso Vargas e Castilho (2009) destacam:

"Historicamente eleitos para a localização de diversas instituições públicas e religiosas, os centros têm a sua centralidade fortalecida pela somatória de todas essas atividades, e o seu significado, por vezes extrapola os limites da própria cidade." (VARGAS e CASTILHO, 2009, pg. 1)

Os centros urbanos, em parte das cidades, perderam, ao longo do tempo, funções para outras áreas e passaram por processos de deterioração de sua estrutura física.

Devido à importância econômica e simbólica dos centros, intervir nessas áreas requer projetos que busquem a melhoria do lugar através da modificação ou reabilitação de usos e funções que estimulem a apropriação da população, pois essa é a melhor forma de se preservar uma área. Ainda segundo Vargas e Castilho (2009), reabilitar o centro atualmente, entre outros aspectos, significa:

"[...] melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar a sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. Significa, também, promover a reutilização de seus edifícios e conseqüentemente a valorização do patrimônio construído; otimizar o uso da infra-estrutura estabelecida; dinamizar o comércio com o qual tem uma relação de origem e gerar novos empregos." (VARGAS e CASTILHO, 2009, pg. 5)

Com isso, percebe-se que intervir nos centros urbanos requer uma análise macro (o todo) e micro (suas partes), onde não só as propriedades físicas e espaciais devem ser examinadas, como também os aspectos históricos e socioeconômicos para se obter uma melhor compreensão do espaço. Essa interpretação técnica é primordial no reconhecimento das potencialidades do lugar, como o também das características e particularidades

existentes, a fim de determinar qual o tipo de intervenção e os usos que deveriam ser implementados.

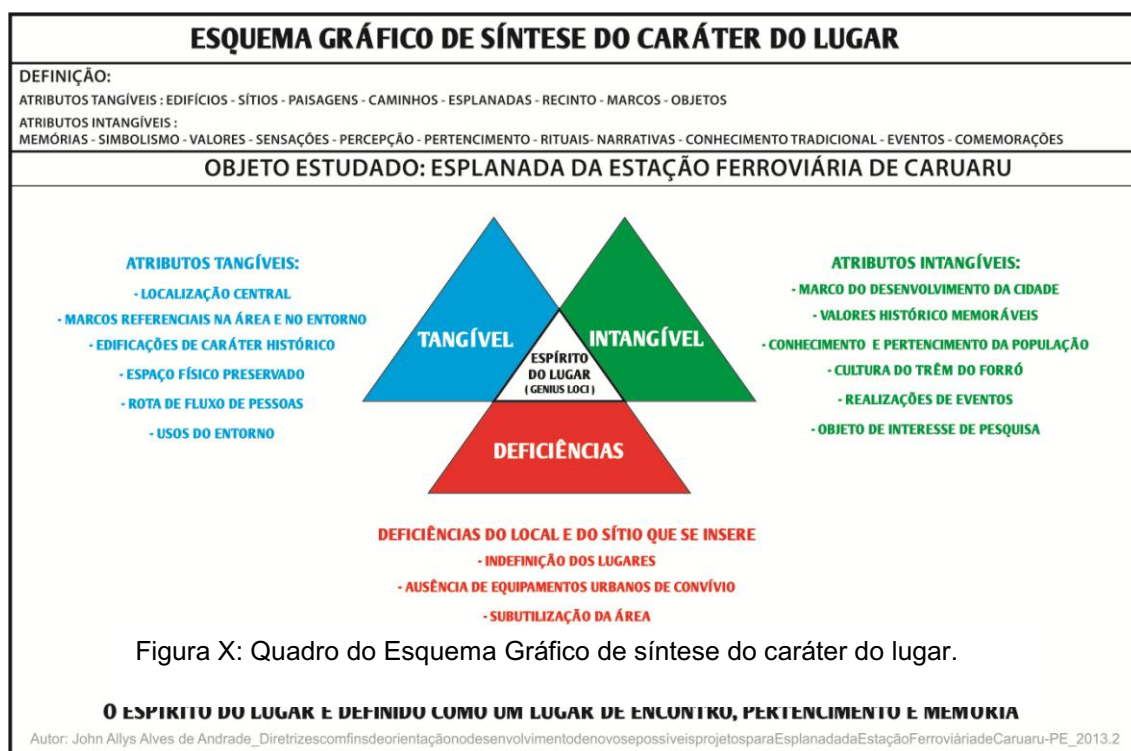
Sobre a análise micro, Vargas e Castilho (2009) apresentam um quadro de Motivações com tópicos importantes a serem analisados, constituindo as partes que auxiliarão na compreensão do todo. Dentre eles, os que serão abordados são: (i) Referência e Identidade, os autores destacam que os centros exercem um papel importante quanto à identidade e referência em seus cidadãos e visitantes. Sendo assim, os marcos urbanos próximos a Estação, como por exemplo, o Grande Hotel, o Centro Cultural Tancredo Neves, o Pátio do Forró Luiz Lua Gonzaga entre outros devem ser considerados para os relativos à Estação; (ii) História Urbana, importante para compreender como se deu a evolução e transformação da configuração urbana segundo as necessidades no decorrer do tempo. Com isso, ao requalificar centros urbanos, é primordial preservar o caráter histórico do objeto em questão. Diante do valor histórico e cultural que o conjunto da estação comporta, por fazer parte do desenvolvimento da cidade, como por ser palco de manifestações culturais, é de extrema importância considerar estes valores históricos e culturais nos estudos para requalificação; (iii) Sociabilidade e Diversidade, considerando que os centros urbanos se destacam dos subcentros por apresentar uma variedade de atividades e por tolerar a diversidade. Em relação à Estação, tanto o conjunto, quanto o seu entorno apresenta uma variedade de usos, de relações culturais, morfologia entre outros, que precisam ser melhor analisados e trabalhados para que contribuam com a dinâmica de usos e atividades realizadas no local durante os diversos horários do dia; (iv) Infraestrutura, que, em sua maioria, é bem consolidada nos centros urbanos, sendo inadmissível seu descarte tanto do ponto de vista econômico, quanto ambiental. No caso da Esplanada da Estação, as instalações da infraestrutura nos dois aspectos precisam ser aperfeiçoadas e isso deve ser considerado nos estudos para a Requalificação do conjunto; (v) Distribuição e Abastecimento, considerando que mesmo que tenha surgido outros núcleos, com o propósito de suprir as necessidades básicas das regiões mais afastadas, o Centro ainda retém a principal parcela de distribuição de

bens e serviços. Nesse sentido, o centro de Caruaru continua oferecendo os principais pontos de distribuição e serviços.

Esses tópicos, ao serem examinados, auxiliam na identificação dos problemas e potencialidades do lugar, contribuindo na formulação das diretrizes que irão nortear as propostas de Requalificação. Além desses, outra ferramenta que auxilia a elaboração das diretrizes, é o reconhecimento e análise dos atributos tangíveis e intangíveis do conjunto.

Para tais fins, o presente trabalho, utilizou na análise o quadro elaborado por Andrade (2013), que mostra os atributos por ele considerados para o reconhecimento do lugar.

Figura 1: Quadro do esquema Gráfico de síntese do caráter do lugar.



Fonte: quadro produzido por ANDRADE, 2013.

Com base nessas análises, conclui-se que o conjunto composto pela Estação, Armazém e Esplanada, apresenta grande potencial urbano, porque está localizado em uma área central que necessita de muitas intervenções e porque apresenta atributos tangíveis, como, seu entorno, usos e marcos referenciais e, ainda, por ser uma construção de caráter histórico. Além desses,

também apresenta os intangíveis, devido fazer parte da história do desenvolvimento da cidade, por ser palco de manifestações culturais e por estar na memória de muitos cidadãos que moram nas proximidades, como também dos que de alguma forma participaram da história da estação, revelando o potencial que a área possui de ser um lugar de encontro, pertencimento e memória.

## **2.2. O Patrimônio e as Cartas Patrimoniais.**

Ao compreender a importância da Estação Ferroviária para o desenvolvimento da cidade e o seu reconhecimento como Patrimônio Cultural do Agreste Central, torna-se fundamental articular referências conceituais sobre a importância da preservação de um bem para a memória e identidade da população ante o desafio de propor alternativas para a sua requalificação.

O patrimônio é definido por Choay (2001, p.175) "[...] bens herdados ou adquiridos por uma pessoa ou instituição ou ainda como um conjunto de bens culturais ou naturais que se deve conservar, representam os bens de herança que é transmitido de uma sociedade a outra".

O Patrimônio Cultural, foi definido na Constituição Federal como: " ... os bens "de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira"

A preocupação em proteger as edificações importantes para as sociedades teve início nos antigos impérios e para garantir essa proteção, foram criadas algumas medidas administrativas. Porém, é no século XIX que essa apreensão aumenta, e após a Segunda Guerra Mundial (1945), com a destruição de inúmeros monumentos históricos, essa preocupação passa a ser mais estruturada. Com isso, são formuladas legislações e posturas de proteção: as Cartas Patrimoniais. Sobre elas, Melo 2014 afirmam que:

"Essas documentações eram responsáveis por indicar os códigos de posturas internacionais, a orientar a conduta dos profissionais para a conservação e restauração, além de

proporcionar a ampliação dos conceitos de patrimônio e bem cultural para os países signatários". (MELO,201, p.16)

Dentre as cartas, foram tomadas como referências principais: a Carta de Veneza sobre a conservação e restauro de monumentos e sítios, a Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio Industrial e a Carta de Burra de 1980, onde são abordados princípios para conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens do patrimônio industrial.

A carta de Veneza foi um texto aprovado no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, em Veneza, no período de 25 a 31 de maio de 1964, além da conservação, o documento também aborda temas como restauro, escavações e publicações.

Nela, o conceito de monumento engloba não só a edificação como também o sítio em que ela se insere, seja urbano ou rural, que seja visivelmente um testemunho de uma civilização particular, ou progresso, ou de um acontecimento histórico. Nesta carta é afirmado que para conservar e restaurar, se faz necessária a colaboração de todas as ciências e técnicas que contribuam para a análise e proteção do patrimônio, pois elas têm o objetivo de salvaguardar não só a obra, como também as evidências históricas.

Na carta também descrevem como, porque e qual a importância de conservar, dentre as afirmações, destaca:

**"Art.5-** A conservação dos monumentos é sempre facilitada pela sua utilização para fins sociais úteis. Esta utilização, embora desejável, não deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É apenas dentro desses limites que as modificações que seja necessário efetuar poderão ser admitidas". (Carta de Veneza,1964)

A Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial (2003) prevê que as estações ferroviárias constituem o patrimônio industrial e que esse tipo de patrimônio compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. O texto dessa carta foi aprovado pelos delegados reunidos na Assembleia Geral da TICCIH, realizada



em Nizhny Tagil em 17 de julho de 2003. Os delegados tinham como objetivo afirmar através dessa conferencia que os edifícios e estruturas constituídas industriais, assim como os processos, os utensílios, as localidades e as paisagens, como também as manifestações, tangíveis e intangíveis são muito importantes e por isso devem ser estudados e sua história ensinada ao grande público. E os exemplares mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados.

Para isso, na carta são apresentadas desde a definição de patrimônio até como apresentar e interpretar. O valor do patrimônio está no fato dele testemunhar as atividades que tiveram significativas consequências históricas e tem valor social por registrar o cotidiano de homens e mulheres comuns, que lhe confere um sentimento identitário. Como a carta destaca:

"iii. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos construtivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registros intangíveis contido na memória dos homens e das suas tradições." (CARTA NIZHNY TAGIL, 2003)

A carta também fala da importância da identificação, do inventário e da investigação destacando que "todas as coletividades territoriais devem identificar, inventariar e proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras" (CARTA NIZHNY TAGIL, 2003). Os sítios mais significativos devem ter seus valores definidos, assim como diretrizes estabelecidas para futuras intervenções e devem por em prática medidas legais, administrativas e financeiras para a conservação da autenticidade desses sítios.

Em relação à manutenção e conservação a carta ratifica que as intervenções devem ser reversíveis e provocar o mínimo de impacto possível, se houver alterações inevitáveis, elas devem ser registradas e os elementos significativos que precisarem ser eliminados devem ser inventariados e armazenados num local seguro, pois é necessário manter todas as características o máximo possível, alterando o mínimo necessário para os usos

a que serão destinados, pois é importante dar novas funções a essas estruturas, sobre isso se destaca:

"Adaptar e continuar a utilizar os edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento econômico sustentado. O patrimônio industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração econômica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico as comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos." (CARTA NIZHNY TAGIL, 2003)

A carta ainda aborda os temas: proteção legal, educação e formação e sobre apresentação e interpretação, e fim de explicar tudo o que tange o patrimônio industrial como fonte de pesquisa para que as intervenções não venham a prejudicar e descaracterizar os patrimônios industriais.

A carta de Burra de 1980 apresenta as definições para melhor compreensão de cada termo utilizado nas descrições dos procedimentos a serem realizados em edificações patrimoniais. Dentre eles, o significado de conservação, manutenção, restauração, preservação entre outros. Posteriormente, tratará de cada termo especificamente, são eles: Conservação, Preservação, Restauração e Reconstrução, como também de Procedimentos. Essa carta auxilia no esclarecimento dos termos utilizados e de cada tipo de procedimento que pode ser aplicado às edificações, e que contribuem para compreender melhor o assunto em questão, como também na tomadas de decisões conscientes quanto aos termos utilizados para orientar e defesa do projeto de intervenção.

### **2.3. Como Intervir em Edificações Patrimoniais**

Para intervir em edificações reconhecidas como Patrimônio, no caso da estação um Patrimônio Cultural, é indispensável tomar algumas medidas, pois se compreende a necessidade de preservar e valorizar o patrimônio, assim como afirma Tenório (2011), o valor do patrimônio está ligado à importância de preservar um marco da mudança social e cultural e sua relação com a cidade onde foi inserido. Sendo assim, a estação tem um papel de grande importância

para a história da cidade, e por isso é importante que ela volte a se integrar e a participar da dinâmica do espaço. Atualmente, vê-se a cultura como economia e por isso tem-se um apelo para exploração da imagem e incremento à atividade turística, como afirma Vieira (2006):

"Neste contexto, o patrimônio cultural tem sido utilizado como uma das principais ferramentas para a construção de imagens-síntese das cidades. Isso se deve, em parte, ao desenvolvimento da indústria turística e a exploração dos espaços históricos por esta." (VIEIRA, 2006. Pg.277).

A intervenção restrita aos propósitos de incremento das atividades turísticas pode trazer consequências ruins, distanciando-se do verdadeiro propósito que é incentivar a manutenção dos edifícios históricos, e a memória individual, coletiva e urbana, banalizando o patrimônio histórico como artigo cultural suscetível a ser comercializado, assim como declara Oliveira (2008).

Sendo assim, busca-se intervir de forma a alcançar resultados que beneficiem a população, auxiliem a manutenção da edificação, e também tenha alguma inserção econômica. Por se tratar de uma área subutilizada o tipo de intervenção a ser aplicada é a Requalificação tendo em vista que é uma área onde há apropriação da população, mesmo que de forma parcial, com isso a proposta buscará potencializar as características físicas e simbólicas da edificação, objetivando atrair o interesse da população e conseqüentemente gerar uma vivência que auxiliará a manutenção do espaço. Pois a Requalificação tem um caráter mobilizador, estabelecendo novos padrões de organização e utilização do espaço, como ratifica Moura et.al. (2005):

"A requalificação urbana é, sobretudo um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infra-estruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica. Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área" (MOURA, et.al. 2005 Pg.10)

Assim, para elaborar uma proposta de requalificação da Estação faz-se necessário o uso de alguns instrumentos de análise da edificação a fim de compreender seu valor, suas características e quais seus problemas e como resolvê-los de modo a não descaracterizar o conjunto edificado. Entre os materiais pesquisados para auxiliar a metodologia do trabalho, está o Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural, elaborado por José Hailon Gomide *et al* (2005) que tem como objetivo estabelecer diretrizes, orientar e sistematizar a elaboração de projetos para preservação do patrimônio edificado e de espaços públicos urbanos integrantes do patrimônio cultural protegidos de acordo com a legislação pertinente. Nele estão abordadas todas as fases de um projeto, desde a identificação e conhecimento do bem material até a apresentação e padronização gráfica. E o outro material utilizado foi o trabalho Metodologias de inventário para Restauro de edificações de Valor Patrimonial, das autoras Carolina Marques Chaves e Maria Berthilde Moura Filha (2007). Este trabalho consiste em um roteiro metodológico para elaboração de inventários para restauração de edificações de valor patrimonial a fim de sistematizar e facilitar o trabalho de coleta de informações básicas sobre a edificação, dividido nas seguintes etapas: História, tipologia da arquitetura, estilo arquitetônico e obras de arte integradas, sistema construtivo e materiais, levantamento arquitetônico, diagnóstico do estado de conservação e a proposta de intervenção, o projeto arquitetônico. Para as autoras esse roteiro é de grande importância tanto para auxiliar a proposta atual, como também serve como documento para compreensão da evolução e das modificações que ocorreram na área de intervenção. Como é possível observar na afirmação:

"A construção do inventário, e posteriormente de um dossiê a cerca do trabalho de intervenção, é uma etapa indispensável no processo de intervenção por fornecer informações essenciais para a condução do projeto arquitetônico. E vai além, na medida em que contribui para o registro histórico de bens arquitetônicos, incluindo as últimas medidas de alteração sobre o mesmo que é o projeto de intervenção elaborado."  
(CHAVES E MOURA, 2007)

Diante do exposto, conclui-se que todos esses materiais foram necessários para compreensão e para orientar todas as fases do projeto, desde a leitura inicial do conjunto, até a estruturação da sequência das etapas que seriam necessárias à intervenção a fim de obter um resultado consistente e de acordo com as normas vigentes.

### **3. ESTUDOS PRELIMINARES PARA REQUALIFICAÇÃO ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARUARU-PE.**

A análise dos estudos pré-projetuais configuram-se como referências para o processo de concepção da proposta projetual em questão, algumas intervenções em escala maior, outras em menor, mas sempre apresentando

aspectos similares e soluções projetuais, que contribuíram para os estudos de alternativas para Requalificação da Estação.

O primeiro estudo é a reabilitação da Estação Ferroviária de João Pessoa, em uma escala de intervenção aproximada do presente Trabalho de Conclusão do Curso, que busca através da intervenção valorizar o caráter monumental do conjunto, como também potencializar a área através da diversidade de uso.

O segundo trata da intervenção na ferrovia suspensa na cidade de Manhattan em Nova Iorque, o parque High Line, que apresenta alternativas projetuais e métodos de intervenção que valorizaram as instalações da ferrovia, integrando-se ao novo desenho.

O Plano de Revitalização do centro de Campo Grande-MS foi o terceiro caso estudado. Nele foi analisado o projeto arquitetônico e urbanístico da Orla Ferroviária, que assim como pretendeu o presente trabalho, apresenta como princípio de projeto a valorização do sítio existente através da identificação e reconhecimento do valor histórico e cultural do conjunto.

E por fim, foi analisado o Centro Cultural de Araras- SP, onde as instalações da antiga estação ferroviária, que estava abandonada e degradada, recebeu um projeto de intervenção que a requalificou, transformando-a em um centro cultural. Nele foram analisadas as decisões projetuais, as formas de valorização das instalações existentes, as novas instalações, o programa de necessidades, os fluxos e os materiais utilizados.

### **3.1. Pare, Escuta e Reviva. Reabilitação da Estação Ferroviária de João Pessoa-PB.**

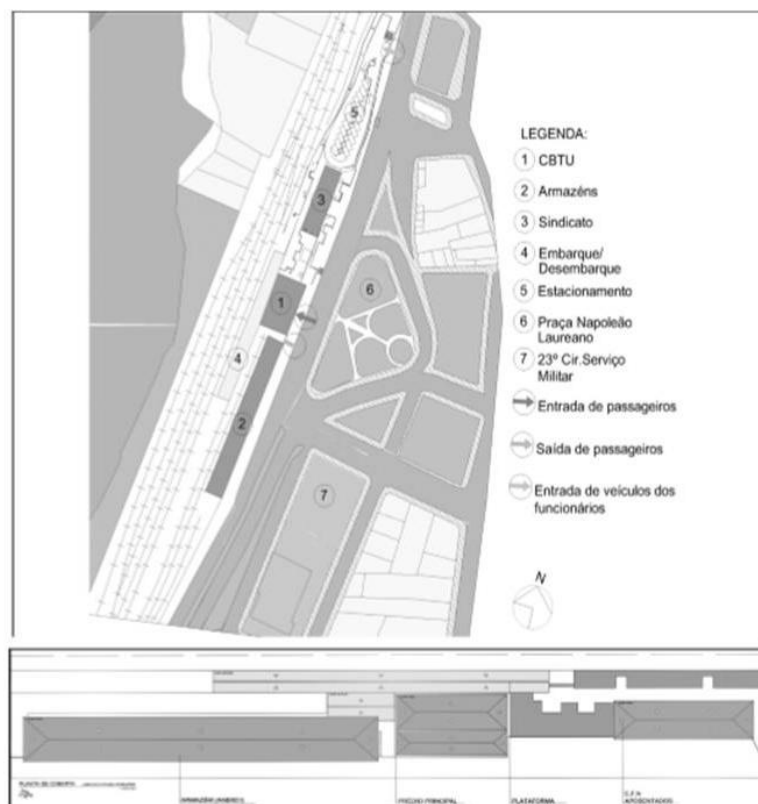
A reabilitação da Estação ferroviária de João Pessoa é um trabalho de conclusão de curso da arquiteta Thaís de Medeiros Araújo, que teve como objetivo melhorar as instalações físico-espaciais, visando oferecer melhores serviços para os usuários, bem como atrair novos, através de uma proposta de modernização advinda da diversidade de usos. Dessa forma seria possível agregar valores favoráveis à revitalização do equipamento urbano, mas com o cuidado para que o edifício patrimonial não perdesse suas características

arquitetônicas e sua função de mobilidade urbana. Buscou ademais, atingir os aspectos de mobilidade urbana do entorno do conjunto, pois a estação está próxima ao Terminal de Integração e Rodoviário, abrindo possibilidades para efetivação do sistema intermodal: Ferroviário/Rodoviário.

Localizada no bairro do Varredouro, em João Pessoa, a Estação foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPHAEP, como parte do tombamento temático das estações ferroviárias do Estado, pelo Decreto 22082, de 04 de agosto de 2001.

O conjunto da Estação está situado em um entorno que conta com exemplares de mata nativa e manguezal, à margem do Rio Sanhauá. É constituído pelo prédio principal, que abriga as funções técnicas, administrativas, área de embarque/desembarque, bilheteria, lanchonete e sanitários; ao lado, integrado ao conjunto, estão os armazéns e sindicato dos aposentados.

Figura 2 e Figura 3: Implantação e Entorno da Estação Ferroviária de João Pessoa e implantação do Complexo Ferroviário.



As edificações não estão totalmente conservadas, pois sofreram algumas descaracterizações ao longo do tempo, a fim de adaptar o complexo às necessidades que foram percebidas posteriormente. Em 1997 iniciou-se uma série de melhorias e adaptações que resultou na transformação do layout, com modernização das bilheterias, instalação de uma cafeteria e a renovação de grande parte do mobiliário administrativo.

O prédio principal é dividido em três pavimentos e em cada um deles foram realizadas análises sobre suas condições funcionais e espaciais. No térreo, onde estão localizadas todas as instalações para os usuários, foram identificados os seguintes problemas: espaço insuficiente frente à demanda de usuários; problemas quanto ao conforto, devido à linha de trem encontrar-se na orientação poente e conseqüentemente ter grande incidência solar no período da tarde, pois a cobertura da plataforma não desempenha sua função, problemas quanto à acessibilidade, pois o piso apresenta-se muito degradado e a única rampa de acesso para as pessoas com deficiência não é adequada, além de ocorrer congestionamento dos usuários.

No primeiro pavimento, onde se encontra as funções administrativas da CBTU, o problema está nas reformas realizadas sem planejamento para adequar a novas funções com a criação de novas salas, que descaracterizam a edificação. Nos armazéns, as funções são diversificadas e inadequadas e os problemas estão relacionados à deterioração acelerada das paredes e piso, portas e janelas devido à insuficiente proteção a intempéries diversas. Além dessas, outras reformas mais agressivas estavam sendo realizadas na época do desenvolvimento da pesquisa como: a construção de uma laje; vedação de algumas janelas e retirada de outras, demolição de paredes originais e construção de novas.

As diretrizes do trabalho incluem além da qualificação da Estação para melhores condições de infraestrutura e distribuições espaciais adequadas, a adequação da estação ao Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), como também o inventário através de registros históricos e fotográficos, de como o prédio se apresentava antes das intervenções que o descaracterizou.



Imagem 1 e imagem 2: Desconforto causado pelo sol nos assentos. Usuários usam a beira da linha como local de espera dos trens, falta de acessibilidade.



Fonte: ARAÚJO,2008.

A proposta teve como foco principal o entendimento das linhas dos trens para traçar a delimitação dos usos, de modo que ao distribuí-los, promovesse a expansão da área de acesso ao público, gerando novas possibilidades de uso do local. Visando explorar o fato de o conjunto estar próximo ao mangue e ao rio Sanhauá e a linearidade característica das estações ferroviárias, o projeto implantou todo o programa cultural, lazer e comercial próximo à área dos trilhos, que é acessado através da passarela elevada a partir da plataforma de embarque e desembarque.

Figura 4: Vista geral para proposta do complexo ferroviário. Maquete eletrônica.



Fonte: ARAÚJO, 2009.

Por meio da análise da planta 1996, o projeto buscou intervir o mínimo possível nas paredes, do térreo da edificação principal, a proposta previu derrubar apenas as do banheiro para torná-los acessíveis. As paredes previstas na proposta seriam todas em drywall, em decorrência da facilidade de remoção e por sua espessura ocupar menos espaço. Seriam pintadas com tinta lavável. O piso seria de granilite branco devido sua resistência.

Para despertar na população o valor patrimonial da edificação e ressaltar visualmente a monumentalidade do espaço, foi proposto para a parede do hall de acesso da estação um painel interpretativo e uma pintura da Estação de 1943. No primeiro pavimento, também foi proposto o drywall para as novas paredes, buscando aproveitar o máximo possível a posição das janelas, para dispor os ambientes de forma a aproveitar a luz e ventilação das aberturas, seguindo as normas do decreto 25.138/2004.

Figura 5 e figura 6: Vista da proposta no hall de entrada do prédio principal da Estação. Vista da proposta do vão livre, locando em uma das áreas dos armazéns. Maquete eletrônica.



Fonte: ARAÚJO, 2009.

Nos armazéns a proposta foi tornar algumas áreas dos galpões em espaços acessíveis ao público, com grandes vãos livres para atividades culturais e para isso, foi proposto desfazer as últimas reformas, inclusive retirar a laje que encobriu a estrutura original do telhado. De acordo com a legislação vigente para João Pessoa, foram projetadas aberturas na cobertura, acima da

cumeeira, com o objetivo de aproveitar a iluminação natural, principalmente na área de vão livre.

Na plataforma a maior intervenção foi a nova cobertura de perfil metálico e telhas em formato trapezoidal. Para solucionar o problema da insolação, foram projetados brises metálicos horizontais. O piso, em granilite de cor branca, foi proposto para dar sensação de amplitude e projetado para nivelar todo o pavimento, evitando dificuldades quanto à acessibilidade. Foi prevista, também, a implantação de bancos em toda extensão da plataforma, entre os pilares da estrutura da cobertura.

Figura 7 e figura 8: Vista da nova proposta para o embarque e desembarque.

Vista da proposta Vagão-café, praça lúdica e anfiteatro. Maquete eletrônica.



Fonte: ARAÚJO,2009.

Também foram propostos: uma praça de contemplação; uma praça lúdica com playgrounds, mesa de jogos; área livre para realizar atividades, como as que são oferecidas pela estação no dia das crianças; um anfiteatro como proposta para área de shows, apresentações, exposições e outros; e um estacionamento, com quarenta vagas, sendo duas para portadores de deficiência.

A arquiteta concluiu que a reabilitação só poderia acontecer se houvesse o interesse da gestão, empresas privadas que queiram investir com criatividade e uma população que tivesse consciência que o Patrimônio Ferroviário é um bem pertencente à Cidade, sendo assim, a intervenção não

será apenas arquitetônica, mas será um agente de possibilidades de mudanças na área em que está localizado.

Os aspectos relevantes dessa proposta para o trabalho foram: os métodos aplicados na proposta que busca modernizar o conjunto através da diversidade de usos que agregam valores comportamentais, econômicos e culturais; e as decisões projetuais que buscaram valorizar e manter as características arquitetônicas do edifício patrimonial.

### **3.2. High Line, New York**

O High Line é um parque público construído sobre uma ferrovia suspensa que estava desativada. A ferrovia foi construída em 1930 e desativada em 1980, conhecida como High line, estava abandonada e degradada atraindo usuários de drogas, prostituição entre outros. Diante desse cenário, em 1999 a prefeitura de Nova Iorque propôs a demolição da estrutura industrial. Porém, dois habitantes locais, Joshua David e Robert Hammond, que não possuíam nenhuma experiência em planejamento urbano e arquitetura, fundaram uma organização sem fins lucrativos, chamada Friends of the High Line. Em 2002 conseguiram provar para prefeitura que os impostos gerados pelo parque seriam maiores que os custos da construção e reforma e assim, no ano seguinte foram realizados os concursos para projetos e em 2006 a Friends of the High Line juntamente com a colaboração multidisciplinar de entidades municipais e projetistas, iniciou a recuperação da infraestrutura industrial, transformando-a em um espaço público ativo que instigou o desenvolvimento de Manhattan West Side, como esclarece Viegas (2009):

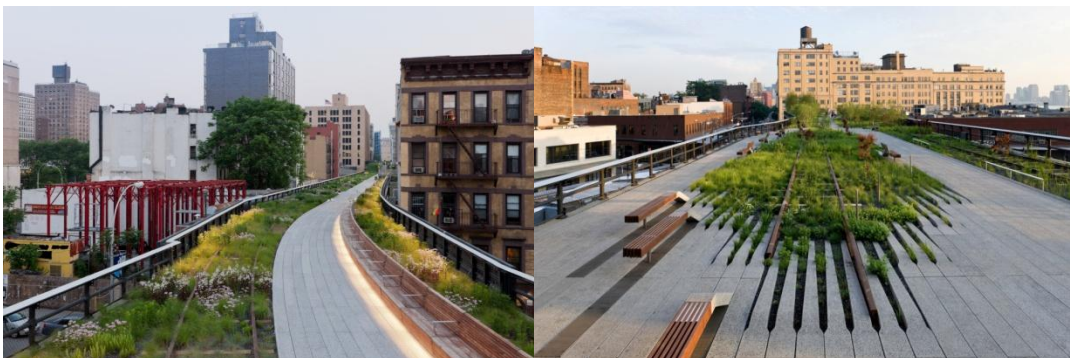
"No ano seguinte eles abriram um concurso arquitetônico e paisagístico. O estúdio de paisagismo James Corner Field Operations e o escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro foram escolhidos. Dois anos mais tarde começou a construção, realizada em três fases. Todo o material que estava apoiado na estrutura foi removido e mapeado - o que inclui os trilhos de ferro, o cascalho, a terra e uma camada de concreto. Construiu-se um sistema de drenagem e a segunda camada de

concreto, que faz parte da estrutura do elevador, passou por restauro e impermeabilização." (VIEGAS,2009)

Todos os processos foram tratados com o devido cuidado com a preservação dos materiais existentes. Os elementos de ferro da estrutura foram lixados para remoção da pintura original, pois era de chumbo e, portanto, tóxica, e por isso o ferro recebeu três novas camadas de tinta, sendo a última da cor original da estrutura. As partes que estavam quebradas foram restauradas e as que estavam faltando foram fabricadas de modo a parecer o mais próximo possível das originais. Após esse processo, Viegas (2009) destaca:

"A partir daí, a primeira seção do parque propriamente dito pôde ser construída. Essa fase incluiu a instalação de 3,5 mil placas pré-fabricadas de concreto para laje, 60 assentos de ipê brasileiro e peruano, dois elevadores, duas escadas rolantes e o plantio de cerca de mil árvores e 50 mil mudas de diferentes tipos de vegetação. [...]Luminárias LED de alta eficiência foram integradas aos trilhos e iluminam o caminho do visitante à noite. As luzes ficam abaixo do nível dos olhos, o que permite que a vista se ajuste à luz ambiente. Outras lâmpadas também foram instaladas debaixo do High Line para iluminar a rua." (VIEGAS,2009)

Imagem 3 e imagem 4: Detalhes da iluminação. detalhes do mobiliário e integração da vegetação com as antigas instalações.

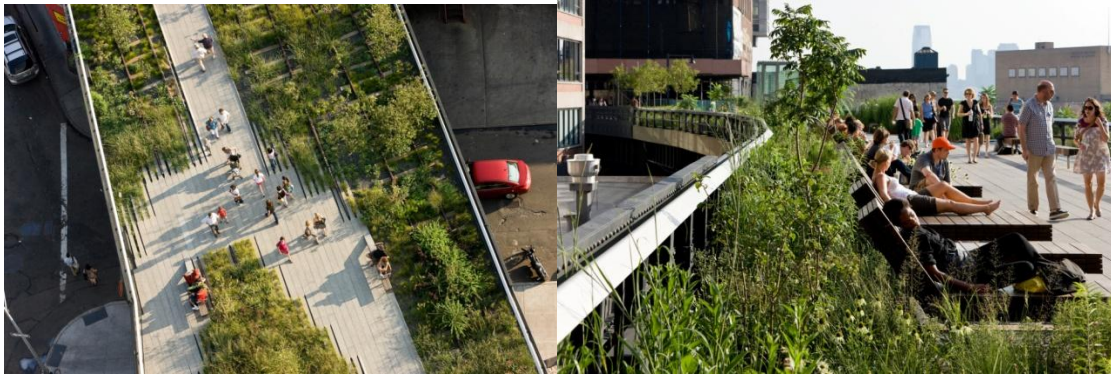


Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/2012/01/10/high-line-nova-iorque/#jp-carousel-16048>. Acessado em outubro de 2015.

James Corner, proprietário do escritório James Corner Field responsável pelo redesenho paisagístico do High Line, em um trecho do seu livro *The Landscape Imagination*, afirma que foram feitas leituras da história do lugar e do contexto urbano. Destacou que duas leituras foram particularmente mais importantes, uma foi a referente à qualidade distinta e autônoma da infraestrutura de engenharia de transportes e a outra foi o efeito da vegetação auto-disseminada sobre a estrutura pós-industrial, gerando um cenário melancólico. Descrevendo o projeto ele alega que a escolha dos materiais, seja a pavimentação linear, a vegetação, o mobiliário, a reinstalação dos trilhos, a iluminação, como também o desenho do movimento, os caminhos sinuosos e os mirantes buscaram reafirmar, essas leituras do lugar. Ainda sobre os caminhos ele afirma:

"No caso do High Line, a experiência do passeio tem a velocidade reduzida de forma intencional em contraste com o contexto movimentado de Manhattan. Caminhos sinuosos entre a alta vegetação e a grama criam uma experiência que não pode ser devidamente capturada em uma fotografia, ou até mesmo em vídeo. Como tantos outros jardins, o local deve ser percorrido, com cenas que se desenrolam em sequência e em justaposição. O plantio dinâmico é alterado a cada semana, com flores variadas, cores, texturas, efeitos e disposições, combinados com a mudança de luz em diferentes momentos do dia, tempo e estações, e com os diferentes efeitos do microclima da paisagem urbana envolvente." (CONNOR apud. CORNER, 2014)

Imagem 5 e imagem 6: Detalhes do traçado dos caminhos. Detalhe da diversidade de mobiliário.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/2012/01/10/high-line-nova-iorque/#jp-carousel-16048>. Acessado em outubro de 2015

Atualmente, o parque é uma referencia mundial pela qualidade de seu desenho urbano e pelo plano bem sucedido de renovação de áreas centrais degradadas. Desde sua inauguração é um dos espaços públicos mais visitados na cidade, só em 2012 o parque atraiu 3,7 milhões de habitantes.

Como afirma a matéria High Line: um Parque Público dentro de Nova York, no sítio Programa Cidades Sustentáveis, realizado pela Rede Nossa São Paulo, Rede Social Brasileira por Cidade Justas e Sustentáveis e o Instituto Ethos, o projeto gerou ainda como resultados, diretos e indiretos, a criação de mais de 12 mil empregos, 2.558 novas residências, 1.000 quartos de hotéis. Surgiram no entorno 35 edifícios residenciais e comerciais e outros 12 estavam em construção no período

A partir desta experiência, conclui-se que como uma intervenção que respeita a história do lugar, com criatividade, participação da população e iniciativa da administração da cidade podendo gerar bons resultados para todas as áreas: econômica, cultural, histórica e social, acarretando em desenvolvimento, novos empregos e mais uma opção de lazer e cultura para população e turistas.

Os aspectos relevantes dessa proposta para o trabalho foram: as decisões projetuais quanto à escolha dos materiais; a valorização das instalações industriais, a integração da via férrea com o desenho da proposta; e a forma de intervenção que contou com o auxílio da população, de investidores e da prefeitura para a valorização da imagem da cidade e

consequentemente desenvolvimento econômico e cultural para a área e seu entorno.

### **3.3. Plano de Revitalização do centro de Campo Grande-MS**

O centro urbano da cidade de Campo Grande em Mato Grosso do Sul, como o de outras cidades brasileiras, passou por um processo de degradação, embora ainda apresentasse um comércio bastante ativo, áreas privilegiadas quanto aos serviços oferecidos, boa localização e algumas edificações históricas, que se encontravam subutilizadas.

Na busca de alternativas para solucionar as problemáticas, não só no setor urbano, como também cultural, social e histórico, a Prefeitura da cidade junto algumas instituições avaliaram algumas propostas de revitalização para área e em março de 2009, o prefeito de Campo Grande assinou a ordem de serviço para elaboração de um Plano Local das Zonas Especiais de Interesse Cultural da Região Urbano do Centro (ZEIC's), e posteriormente transformou-se em lei municipal, a Lei complementar nº 161 de 20 de julho de 2010.

Para os propósitos do presente trabalho será analisado apenas a área de revitalização do complexo ferroviário que compreende a estação central, a esplanada e o traçado dos trilhos em parte do centro e das avenidas Afonso Pena e Mato Grosso, onde se encontram edificações de caráter histórico e cultural. Para a esplanada ferroviária foi desenvolvido um projeto arquitetônico e urbanístico, integrado a políticas urbanas formuladas por diversos órgãos municipais e o IPHAN, em prol da requalificação da área.

A implantação geral no complexo ferroviário estabeleceu um eixo de múltiplas atividades, onde a linha férrea existente faz a articulação entre elas, considerando a mobilidade, cultura, esporte e lazer, com a finalidade de requalificar o local e oferecer uma melhor qualidade de vida à população.

Figura 9: Ilustração da implantação geral do complexo ferroviário de Campo Grande.





Fonte: <http://piniweb.pini.com.br/construcao/urbanismo/centro-de-campo-grande-passa-por-revitalizacao-209349-1.aspx>. Acessado em : outubro 2015

O projeto arquitetônico e urbanístico da Orla Ferroviária teve como objetivo a revitalização da antiga faixa de domínio da rede ferroviária e como princípio a valorização do sítio existente através da identificação e vocação da área de intervenção, seja ela cultural, comercial, de uso e da topografia existente.

Figura 10 e 11: Ilustração do projeto- Vista da Passarela no sentido Sul.  
 Detalhe de mobiliário e integração da linha férrea.



Fonte:<http://piniweb.pini.com.br/construcao/urbanismo/centro-de-campo-grande-passa-por-revitalizacao-209349-1.aspx>. Acessado em: outubro de 2015.

A proposta estabeleceu requisitos de projetos que foram norteados pelas diretrizes do Plano de Uso e Ocupação do solo, o qual foi subdividido em cinco planos de ação: revitalização da economia, animação cultural, proteção

do patrimônio histórico e cultural, valorização do espaço público e gestão urbana ambiental.

Imagem 5 e imagem 6: Projeto Executado- Integração da Linha Férrea no projeto. Quiosque



Imagem 7 e imagem 8: Projeto Executado- Detalhe da integração do mobiliário com os trilhos. Detalhe de acessibilidade e pisos táteis.



Fonte: <http://abr-casa.com.br/premio/vencedores/intervencao-urbana.php>. Acessado em outubro de 2015

Como exposto inicialmente, o Plano Local das Zonas Especiais de Interesse Cultural se transformou em lei em função da cobrança da população, dos esforços da iniciativa privada e órgãos participantes, como também, por causa da iniciativa da Prefeitura de Campo Grande e da PLANURB. E por isso, o projeto foi desenvolvido e executado, beneficiando várias áreas, e dentre elas a área da Orla foi contemplada, com um plano de uso e ocupação específico que assegurou a articulação das dimensões social, cultural e histórica, utilizando os trilhos existentes como elemento de integração do projeto;

valorizando o aspecto do espaço público, do mobiliário, paisagístico, sistema viário. O projeto transformou a área de intervenção em um importante equipamento urbano com múltiplas funções onde são desenvolvidas atividades, de forma intensa, por muitos habitantes, de diversos seguimentos sociais, como também os turistas.

Diante do exposto, conclui-se que é possível atrair o interesse de vários grupos para a revitalização de uma área, a partir do potencial urbano social do centro, visando implantar equipamentos urbanos em áreas subutilizadas, através de projetos de requalificação, rememorando sua história e valorizando suas características e, conseqüentemente, propondo equipamentos adequados e úteis à população.

Os aspectos relevantes dessa proposta para o trabalho foram: a integração do projeto arquitetônico e urbanísticos com políticas urbanas em prol da requalificação da área, estabelecendo, no complexo ferroviário, um eixo de múltiplas atividades, tendo a linha férrea como conector entre elas.

#### **3.4. Centro Cultural de Araras- SP.**

O projeto do centro foi resultado de um concurso nacional realizado em 2004 para a recuperação da história da Estação Ferroviária de Araras visando a implantação do Centro Cultural Municipal.

A Estação de Araras começou a funcionar em 1877 como ponta de linha do ramal da Companhia Paulista que saía do município de Cordeirópolis, no estado de São Paulo. Com a rápida expansão da malha ferroviária a estação ganhou maior importância.

A construção original era um galpão de madeira que foi substituído em 1882 por uma edificação de alvenaria. Após essa intervenção a estação sofreu várias reformas durante as primeiras décadas do século XX e os armazéns foram construídos em 1887 e 1924.

A estação funcionou até o final da década de 1980 e aos poucos as edificações foram sendo abandonadas, sofrendo desgaste natural e

vandalismo e com isso o processo de deterioração se agravou prejudicando a salvaguarda do conjunto e fragilizando a memória ferroviária e da cidade.

Imagem 9 e imagem 10: Instalação da Estação deterioradas.



Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>.

Acessado em abril 2015

Diante desse cenário, a ACAAR (Associação de Cultura e Artes de Araras), o Instituto de Arquitetos do Brasil e a Fundação Bienal de São Paulo organizaram, em 2003, um concurso nacional para requalificação da antiga estação ferroviária de Araras para transformá-la num centro cultural.

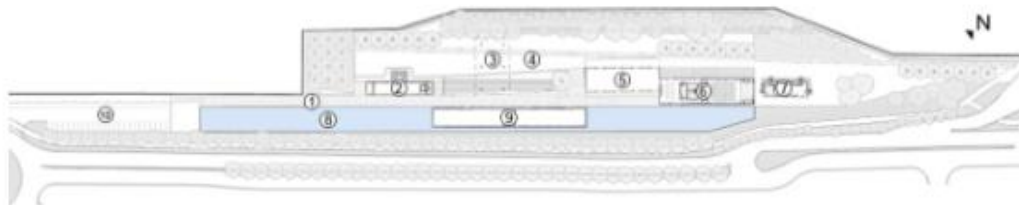
O projeto vencedor propôs uma intervenção que teve como objetivo valorizar as características históricas de cada construção através de três pontos que sustentam o princípio do projeto: a restauração dos elementos construtivos e decorativos, a reprodução de itens necessários à unidade estilística e a inserção de recursos necessários ao novo uso que propiciará a inserção do conjunto no contexto da cidade contemporânea.

Para comportar o programa de necessidades foi necessária a expansão através de uma nova estrutura destinada aos ateliês e à biblioteca. Para atender ao uso de área administrativa foi indispensável a construção de novos compartimentos internos.

O armazém que foi construído em 1920, devido seu pé direito de 4,8m, tornou-se o salão de exposição e o outro armazém, que possuía um porão alto, abrigou o auditório. Já na parte central do galpão foram instalados sanitários e

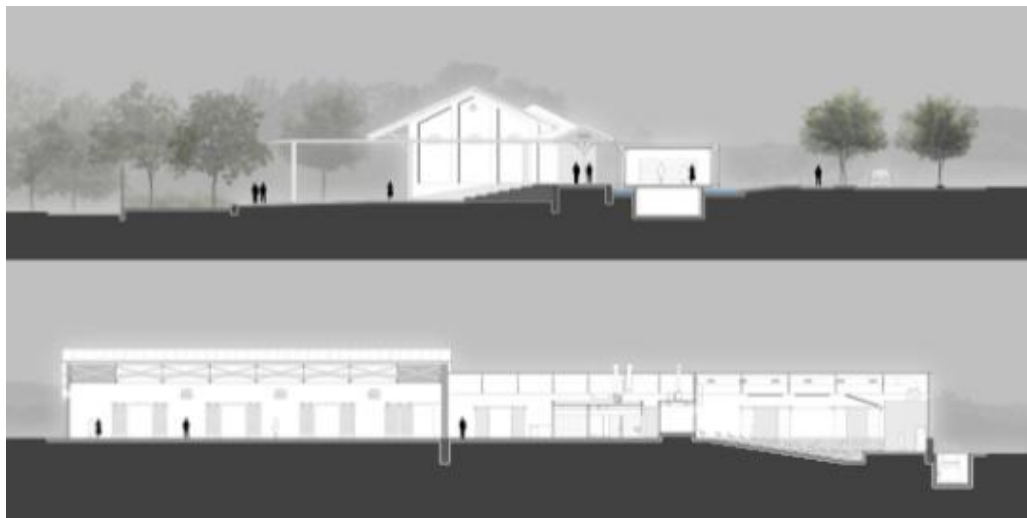
a cozinha que dá suporte a lanchonete da área de foyer. O bloco isolado que servia como residência do chefe da estação hoje abriga o apoio aos funcionários do centro.

Figura 12: Planta do Centro Cultural de Araras- SP



Legenda implantação: 1.Plataforma; 2.Edifício administrativo / loja; 3.Marquise; 4.Edifício de exposições; 5.Auditório; 6.Edifício de serviços; 7.Praça; 8.Biblioteca / exposições (não construído); 9.Espelho d'água (não construído); 10.Estacionamento.

Figura 13: Corte do Centro Cultural de Araras- SP



Fonte: Fonte: <http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-ararassaopaulo/>. Acessado em abril de 2015.

A postura adotada na intervenção do conjunto norteou-se na distinção dos diversos momentos históricos das construções, valorizando as características mais significativas. Este princípio baseou a inserção de todos os elementos do projeto. Os novos elementos apresentaram-se de forma neutra, porém com características bem definidas se diferenciando dos já existentes. O

material utilizado nesses elementos foi o aço cortem, o mesmo utilizado na nova edificação, garantindo a unidade das intervenções (Figuras a,b,c,d,e,f).

Imagem 11 e imagem 12: Vista para o prédio administrativo . Vista da fachada posterior, depois da intervenção.

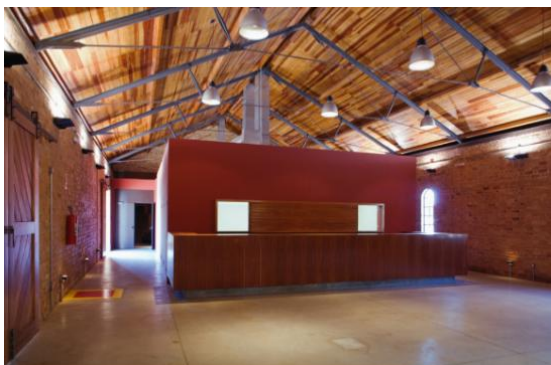


Imagem 13 e imagem 14: A gera da estação depois da intervenção. Auditório.



Fonte:<http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Acessado em abril de 2015

Imagem 15 e imagem 16: Instalação da cozinha que dá suporte a lanchonete do foyer . Salão de Exposição.



F



onte:<http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>. Acessado em abril de 2015

Os aspectos relevantes dessa proposta para o trabalho foram: a análise dos fluxos, o programa de necessidades, a escolha dos materiais e a valorização das características históricas do conjunto valorizar as características históricas de cada construção, através da restauração de seus elementos construtivos e da inserção de novas propriedades relativas a mudança de uso que proporciona a inserção do conjunto no contexto da cidade contemporânea.

#### **4. CARACTERIZAÇÃO HISTÓRICA, FÍSICA E MORFOLÓGICA.**

#### 4.1. FORMAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO E DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.

A Estação Ferroviária está localizada na cidade de Caruaru, município que se encontra na Mesorregião do Estado de Pernambuco, no Brasil, aproximadamente 135 km a oeste da capital do estado, Recife. Alguns de seus municípios circunvizinhos são Toritama, São Caetano, Bezerros, Altinho e Agrestina. A cidade possui 920,611 km<sup>2</sup> de extensão e uma população de 342.348 habitantes (IBGE,2014). Apresenta uma temperatura média atual de 22,1°C e sua vegetação predominante é a caatinga com alguns resquícios de Mata Atlântica em brejos de altitude.

Figura 13: Localização do município no Estado de Pernambuco.



Disponível em: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brazil\\_Pernambuco\\_location\\_map\\_Municip\\_Caruaru.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brazil_Pernambuco_location_map_Municip_Caruaru.svg)

Os antecedentes para a formação do município estão relacionados à concessão do governador Aires de Souza Castro de uma "sesmaria" à família Rodrigues de Sá em 1681. Porém, só no século XVII a família se mudou para o local. A Fazenda Caruru, fundada por Simão Rodrigues de Sá, foi transformada em um povoado com senzala e capela, após os investimentos de José Rodrigues de Jesus. Com isso, o local se transformou em um ponto de apoio e pernoite de boiadeiros, e posteriormente de tropeiros e mascates que atravessavam o agreste pernambucano. Tais fatores contribuíram para o surgimento de pequeno comércio, o qual deu origem à Feira de Caruaru, e foi em seu entorno que a cidade se desenvolveu. Outro fator que contribuiu para o crescimento de Caruaru, foi a construção da capela dedicada à Nossa Senhora



da Conceição, no final do século XVIII, atraindo a população dos povoados circunvizinhos, e com a chegada da ferrovia e posteriormente a construção das rodovias, o desenvolvimento da cidade foi ainda mais acelerado.

A implantação das ferrovias no país, teve início em meados do século XVIII, o império interessado em modernizar os meios de locomoção, em 1828 tomou medidas de incentivo à construção de ferrovias nas principais capitais do país. E em 1.840 foram realizados investimentos para tais fins:

A rede ferroviária foi , gradativamente, se expandido no país, através de iniciativas privadas com capital estrangeiro. Segundo Melo (2014) a segunda estação de ferro ligava o litoral do nordeste aos arredores do rio São Francisco. Concedida aos irmãos Momay, foi autorizada pelo Decreto de nº1030, em 7 de agosto de 1852.

A intensa produção de café e cana de açúcar estimularam o capital estrangeiro e o desenvolvimento industrial brasileiro. A produção cafeeira tinha seu polo no sul do país e a açucareira estimulava a produção do nordeste, como destaca Melo (2014): " A economia brasileira, voltada para a produção desses dois produtos, traçou os caminhos ferroviários, modificando a paisagem humana, social e econômica, além de forte influência na política." (MELO,2014,p.32).

A linha férrea de Pernambuco teve início em 1885, com a inauguração da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, a qual ligava Recife a Jaboatão, foi se expandindo e chegou até Serra Talhada. A linha era distribuída por cinco linhas, sendo a Linha Tronco Central de Pernambuco, que percorria 24 municípios, a que passava por Caruaru.

A Empresa Estrada de Ferro Central de Pernambuco inaugurou em 1895 as estações: Estação Caruaru, Estação Gonçalves Ferreira e Estação Barra de Taquara. Porém, só a Estação de Caruaru tem edificações erguidas.

O trem trouxe o desenvolvimento e a industrialização, e com ele o primeiro polo industrial da cidade, estimulando a produção de itens substancias para a capital, e fomentando a sua feira como principal polo comercial do interior de Pernambuco. Caruaru que já realizava uma das maiores feiras de

gado da região, agora também exportava solas, couros, queijo, feijão e algodão em grande quantidade para o Recife. Por essa e outros fatores, é possível notar a importância da criação da ferrovia para a economia e para o progresso da região. Sendo assim, a cidade tornou-se um caminho fundamental para circulação e exportação de produtos que ali eram produzidos. Melo ainda destaca:

"A chegada do primeiro trem a Caruaru significou um avanço político, social e comercial, onde se desenvolveu uma nova configuração urbano-espacial. A data de inauguração do trem coincidiu também com a chegada da luz elétrica, primeiro -se aos arredores da Estação Ferroviária. Juntos, tais fatores seriam responsáveis por impulsionar o desenvolvimento da economia local. (MELO,2014, p.44)

Com 646 km de linha férrea, a economia de Pernambuco estava cada vez mais dinâmica e as cidades se desenvolvendo, com isso outras estações foram inauguradas e os ramais, prolongados.

Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFAS) empresa estatal brasileira de transporte ferroviário que cobria grande parte do território brasileiro com sede na cidade do Rio de Janeiro - RJ, que foi criada para administrar as concessionárias. Mas durante a crise econômica nos anos de 1980, os investimentos públicos diminuíram, provocando o sucateamento de alguns trechos e, por consequência, a RFFSA foi privatizada em 1992. E no ano de 2007 ela estava oficialmente extinta

O declínio da ferrovia, devido às exigências da indústria por um fluxo maior de transportes e a falta de investimento no sistema, as rodovias ganharam a preferência e desde a década de 1960 houve a erradicação de ramais antieconômicos. Muitas estações foram desativadas no Brasil e em 1980 houve a desativação da Estação Central do Recife para a construção do

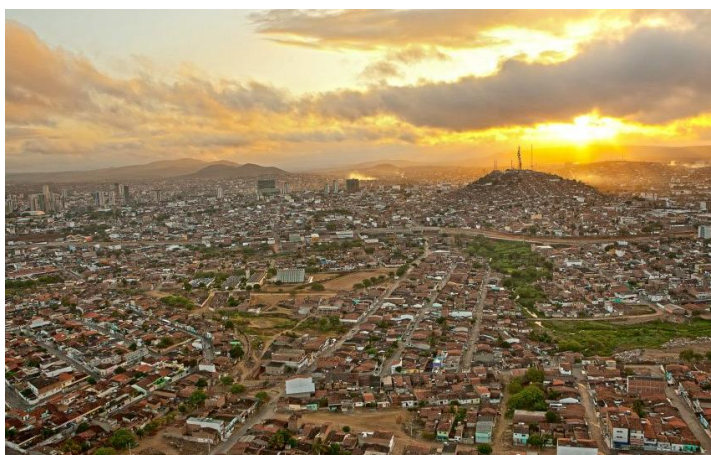
Metrô do Recife e os trens de passageiros do percurso entre as linhas Norte, sul e Centro também foram desativadas.

Neste contexto, as ferrovias pernambucanas foram privatizadas por cessão à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) em 1998 e hoje algumas delas estão abandonadas, em desuso ou subutilizadas, contribuindo para a deterioração das edificações, como acontece com a Estação de Caruaru.

Em 1987, um grupo de servidores estaduais do Recife propôs uma linha que fazia a rota Recife à Caruaru, a capital do forró, e depois voltava para Recife, no período junino, conhecido como "Trem do Forró". Porém, devido à péssima situação em que se encontram os trilhos do trajeto Recife a Caruaru, em 2001 o trem mudou seu percurso, pois a linha não oferecia segurança aos passageiros.

Diante do exposto, constata-se que a instalação da ferrovia contribuiu significativamente para o desenvolvimento industrial, econômico e cultural da cidade, que atualmente é reconhecida mundialmente por sua feira ao ar livre, pelos festejos juninos e por seu artesanato de barro. Além dos seus vários artistas, poetas, músicos e artesãos, como o Mestre Vitalino que projetou a cidade para o mundo. Possui, também, vários pontos turísticos como a Casa-Museu Mestre Vitalino, Alto do Moura, a Feira de Caruaru Compositor Onildo Almeida dentre outros.

Imagem 15: Caruaru-PE



Fonte: <http://feiradecaruaru.com/porta/conheca-a-cidade-de-caruaru-pe/>. Acessado em: Março de 2015.

A cidade tem um relevante papel regional, pois concentra os principais equipamentos acadêmicos, de saúde, culturais e turísticos do Agreste e interior pernambucano.




## 4.2. ANÁLISE DO ENTORNO

### 4.2.1. Mapa de análise macro

O mapa de análise macro é composto pelos bairros Divinópolis, Centenário, São Francisco, Nossa senhora das Dores/Centro, Morro Bom Jesus, Petrópolis e a parte sul do Maurício de Nassau. Nele é possível analisar um recorte maior da área onde se encontra a Estação, destacando-se os pontos turísticos, patrimônios materiais, praças e parques, alguns serviços e lazer e vias de acesso a BR.

A Estação encontra-se em uma posição privilegiada, pois está no centro, entre três dos principais pontos turísticos: (i) o Pátio do Forró juntamente com o Museu do Barro e o espaço Cultural Tancredo Neves; (ii) o Alto do Moura e (iii) a Feira de Caruaru, podendo facilmente constituir um circuito turístico da cidade. Desses pontos o mais distante é o Morro Bom Jesus a 1,7 Km. O pedestre levaria em torno de 22 min para se locomover de um para o outro, sendo assim, ele também pode conhecer outros lugares durante o percurso, vivenciando melhor a cidade.

Tabela 1: Distância e tempo médio entre pontos turísticos.

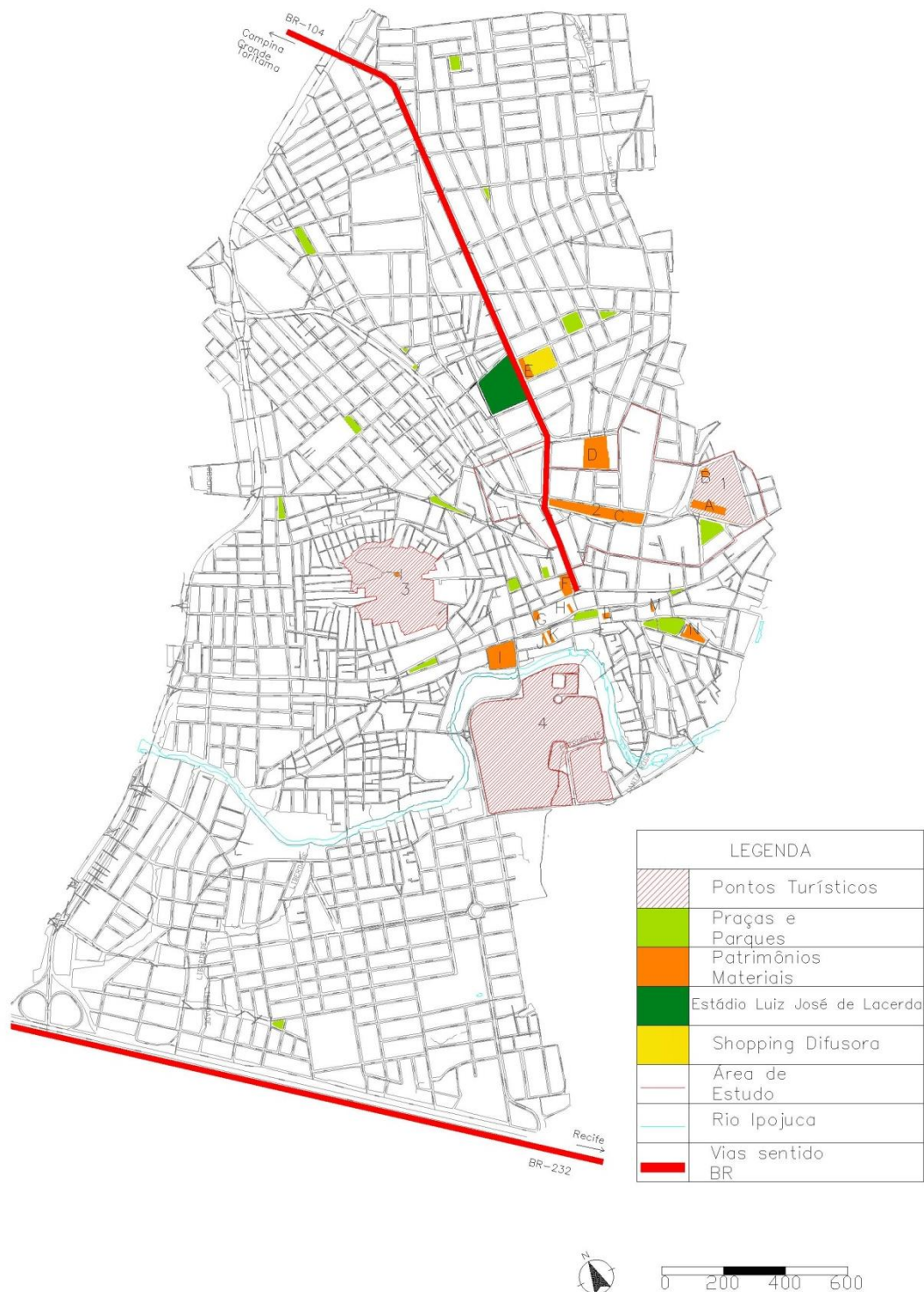
		
Da Estação ao Pátio do Forró	7 min - 500m	7 min - 1,6 km
Da Estação ao Morro Bom Jesus	17 min - 1,4 km	6 min - 1,6 km
Da Estação à Feira de Caruaru	17 min - 1,3 km	6 min - 1,6 km

Fonte: Angélica Alves (Outubro,2015)

A partir do Mapa de Análise Macro (figura16) é possível identificar algumas das construções que resistiram ao tempo e hoje são reconhecidas como patrimônios materiais, as quais contribuem para manter a memória da história da cidade. Grande parte das edificações reconhecidas pela Fundação

da Cultura de Caruaru e o Instituto do Patrimônio Histórico de Caruaru como patrimônio material encontra-se nesse recorte da cidade e um dos motivos é justamente a localização da estação, como também, estar próxima a área onde a feira e conseqüentemente a cidade foi crescendo.

Figura 16: Mapa de Análise Macro



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Patrimônios Materiais de Caruaru:

A- MUSEU DA FÁBRICA DE CAROÁ

B- MUSEU DO BARRO

C- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARUARU

D- COLÉGIO DIOCESANO

E- RÁDIO DIFUSORA

F- CATEDRAL NOSSA SENHORA DAS DORES E PALÁCIO EPISCOPAL

G- MERCADO DE FARINHA

H- EDIFÍCIO MARTINS SÁ

I- COLÉGIO SAGRADO CORAÇÃO

J- CASA DR. GERMINIANO CAMPOS

L- IGREJA DA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO

M- IGREJA CONGREGACIONAL

Como observado até agora, a área é rica em relação à dimensão cultural, porém o mesmo não acontece ao se verificar a quantidade e qualidade de espaços livres públicos, em especial as praças, considerando o estado de deterioração em que se encontram. As praças e parques fazem parte de um conjunto desarticulado de espaços livres da cidade e são importantes, pois dão apoio à população e estimulam as pessoas vivenciarem a cidade. Porém no mapa constata-se que há poucas praças e parques e maioria encontra-se sem mobiliários adequados, pouca vegetação e insegura. Com isso, a Estação é prejudicada, pois o transeunte em sua maioria não encontra um apoio adequado em seu trajeto até lá.

Na área também se encontra o estádio de futebol Luiz José de Lacerda e o shopping e empresarial Difusora, os quais contribuem significativamente para movimentação de pessoas na região. Os dois encontram-se na Av. Agamenon Magalhães via que dá acesso a BR 104 e a rua Cleto Campelo, onde se localiza a Estação. Assim, o visitante de outras cidades que chegam à cidade por essa rodovia, pode ter acesso à estação com mais facilidade. Já o turista que chega pela rodovia 232 precisa atravessar o bairro Petrópolis e parte do centro; tornando-se, desse modo, um trajeto (percurso) com maiores dificuldades para deslocamento em decorrência do movimento do centro nos dias de semana em horários comerciais.

Ao avaliar todo o conjunto, verifica-se que a área tem potencial para oferecer equipamentos de lazer, educação e cultura, e que a Estação pode fazer parte de um conjunto maior, pensada como rota de um circuito turístico, que poderá ser estruturado a partir de serviços e equipamentos complementares e divulgado a partir de um projeto de comunicação visual que contemple mapas, painéis, placas, cartazes em todos os pontos turísticos, e que também seja divulgado através de aplicativos para dispositivos eletrônicos como tabletes, smartphones, entre outros. Dessa forma, seria possível indicar todos os pontos que fazem parte do circuito e os serviços de apoio como restaurantes, hotéis, bancos entre outros, que auxiliarão não só os turistas como também os moradores da cidade, que terão mais uma opção de entretenimento, lazer e cultura em um conjunto estruturado.

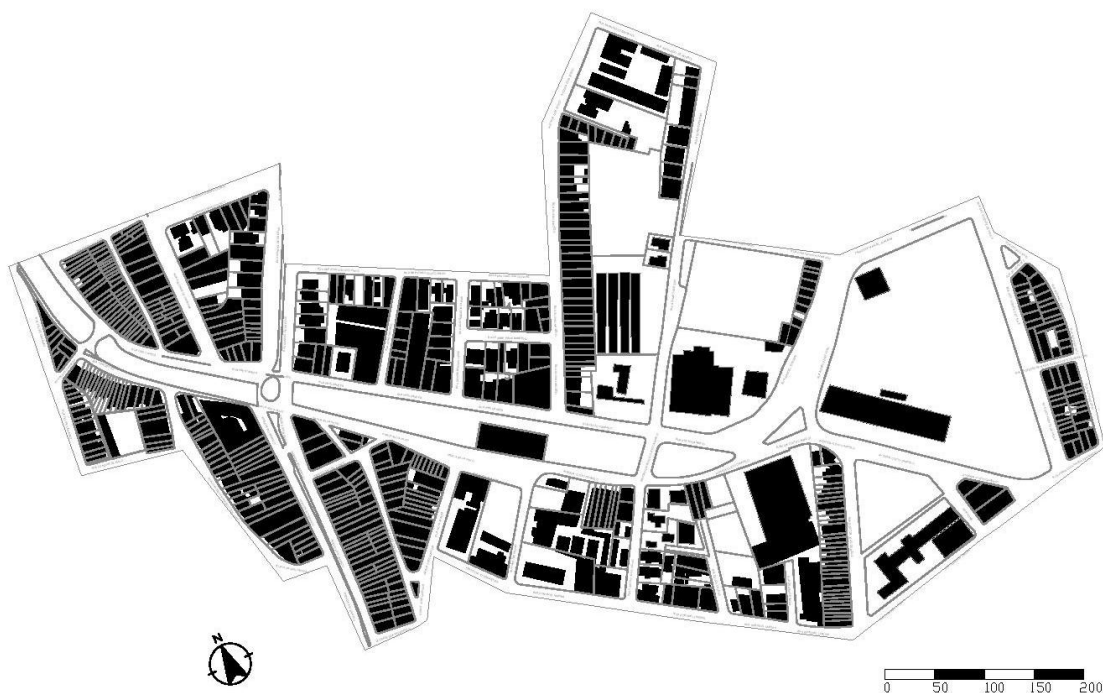
#### *4.2.2. Mapa de cheios e vazios*

Como afirmam Rego e Meneguetti (2011) "O tecido urbano é configurado pelo sistema viário, pelo padrão do parcelamento do solo, pela aglomeração e pelo isolamento das edificações assim como pelos espaços livres."

Ao analisar esse tecido através do mapa de cheios e vazios (Figura 17) percebe-se que o traçado acompanhou a configuração espontânea da formação do núcleo original da cidade, apresentando em sua maioria um traçado irregular e ruas estreitas.

Segundo Neves (2013), Caruaru, assim como outras cidades do agreste pernambucano que surgiram a partir de fazendas de gado no século XVIII , desenvolveu-se a partir da estruturação de um núcleo central formado por uma igreja e uma grande praça, apresentando um traçado mais regular. Porém, quando extrapola esse núcleo, as ruas se configuram em formas mais orgânicas, cheios de becos, ruas de serviços entre outras. Ele também destaca a configuração das quadras que são formados por lotes estreitos e compridos, como é possível confirmar através do mapa.

Figura 17: Mapa de Cheios e Vazios



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Por se tratar de uma área central e devido ao uso predominantemente comercial, pode se observar que as edificações em sua maioria ocupam todo o lote, poucas apresentam recuos frontais e laterais, os quais geralmente são destinados a estacionamentos, já os recuos de fundo são mais frequentes nas áreas majoritariamente residenciais.



Apesar de apresentar similaridades na ocupação, o tecido apresenta configurações diferentes de parcelamento do solo, marcando as adaptações e transformações que ocorreram no decorrer do tempo, pois com o crescimento da cidade, o centro comercial também se desenvolveu, surgindo, assim, a necessidade de espaços maiores a partir de remembramentos dos terrenos, tanto para ampliação de lojas, como para instalação de novos usos.

As atividades terciárias reestruturaram-se e também foram implantadas em outras áreas, para além do centro histórico, modificando a configuração urbana da cidade. Como afirma Almeida (2014), esses fatores contribuíram para a expansão da malha urbana, surgimento de novas centralidades e alterações nas dinâmicas intraurbanas.

Sendo assim, a área analisada apresenta uma alta densidade construtiva, com poucos espaços livres, caracterizando-se pela intensa ocupação e conseqüente pouca permeabilidade do solo. Alguns desses espaços livres, como por exemplo, a Praça da Criança e a esplanada da Estação são frequentadas durante o dia, porém são classificados como áreas de passagem, pois a falta de árvores, sombra, equipamentos urbanos dificulta e desestimula a permanência nesses lugares. Há também algumas áreas que não apresentam nenhum propósito definido, praça isolada com grades que outras questões prejudicam as possibilidades de uso e apropriação dos espaços pela população.

#### *4.2.3. Mapa de uso do solo*

Ao analisar o Mapa de Uso do solo (Figura 18) é possível identificar como o trecho urbano delimitado para estudo é bastante diversificado, porém o uso comercial é predominante. As margens delimitadas pela Rua Antônio Sato a leste do mapa, como também pela travessa São José e pelas ruas Felipe Camarão e Coronel Francisco dos Santos a oeste, caracterizam-se pela presença de mais residências e, gradativamente, as edificações vão ganhando um caráter mais comercial a medida que se aproximam do centro. Isso ocorre, porque esse recorte localiza-se no centro comercial da cidade, o qual se estende para além dessa área delimitada.

Figura 18: Mapa de uso do solo



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Dentro da área encontram-se alguns pontos comerciais e institucionais importantes da cidade, dentre eles temos: o Grande Hotel (1); um hotel tradicional da cidade; o Banco Santander (2); o SENAC (3), que contribui significativamente na movimentação de pessoas em seu entorno; o Supermercado Assaí (4); a Escola Estadual Professor Vicente Monteiro (5); o Espaço Cultural Tancredo Neves (6); o Museu do Barro (7); a 8ª Delegacia do Serviço Militar (8); a FIEP (9); o Hotel Nordeste (10); a Estação Shopping (11); o Tribunal de Justiça de Pernambuco- Caruaru (12); o Banco Itaú (13) entre outros serviços que confirmam o caráter de usos diversificados que a área apresenta. Com isso, é possível grande movimentação no entorno da estação, com transeuntes diversos, com necessidades diferentes, porém grande parte apenas transita, quando poderia desfrutar mais da área da esplanada e das edificações da estação se essas apresentassem uma estrutura que oferecesse à população, tanto a que reside, quanto os que estudam ou trabalham nas proximidades, opções de usos e atividades culturais e de lazer.

Por seu caráter comercial, durante a noite o seu movimento é bastante reduzido, mesmo havendo alguns bares e restaurantes, pois esses se encontram em áreas focais e por isso as demais ruas, em sua maioria estreitas e pouco iluminadas, ficam sem movimento e conseqüentemente despertam uma sensação de insegurança. Por outro lado, na esplanada da estação, alguns setores são mais movimentados por conta do funcionamento de alguns restaurantes e bares instalados na área, o que não pode ser observado, no entanto, entre as edificações da estação, onde há um predomínio de usuários de drogas e moradores de rua. Essa situação atual prejudica a população que mora nas proximidades, como também os que precisam transitar pela área como caminho para o trabalho, residência entre outros.

#### *4.2.4. Mapa de visadas e pontos relevantes*

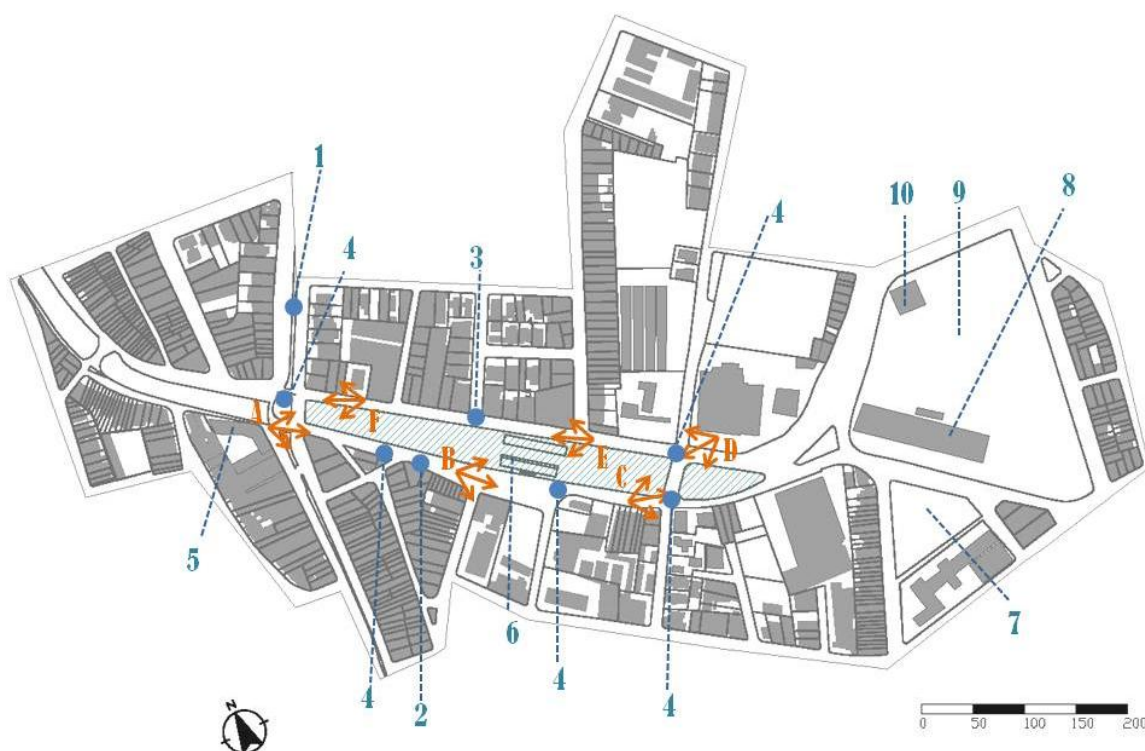
O mapa de Visadas e Pontos Relevantes (Figura 19) auxilia na compreensão do entorno imediato, seguindo o percurso de uma volta pelas ruas Cleto Campelo e Frei Caneca que dão acesso a Estação. Para análise foram utilizados conceitos de Gordon Cullen (1996) e Kevin Lynch (1997) que tratam da capacidade de comunicação dos espaços e leitura do lugar, pois defendem que no espaço urbano, nada é vivenciado individualmente, e sim em relação a seu entorno.

Um dos métodos utilizados foi a visão serial, abordada por Gordon Cullen, que é formada por percepções sequenciais do espaço urbano através de pontos distintos e contínuos, com o propósito de compreender melhor quais as possíveis impressões que o caminhante pode ter nesse percurso, compreendendo que cada pessoa tem um ponto de vista diferente, de acordo com seu conhecimento.

Ao observar o conjunto de edifícios que compreende a paisagem do recorte estudado, busca-se, como afirma Cullen, pressupor o percurso do transeunte, o qual é composto por uma sucessão de pontos de vista, os quais são pontuados por uma série de contrastes que dão vida ao percurso. Esses pontos de vista e suas peculiaridades auxiliam o transeunte a se localizar, como destaca Cullen (1961):

"O homem tem em todos os momentos a percepção da sua posição relativa, sente a necessidade de se identificar com o local em que se encontra, e esse sentido de identificação, por outro lado, está ligado à percepção de todo o espaço circundante" (CULLEN,1961, p.14)

Figura 19: Mapa de Visadas e Pontos Relevantes.



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Imagens 13 e 14: Visadas 1 e 2 , respectivamente.



Imagem 15 e 16: Visadas 3 e 4, respectivamente.

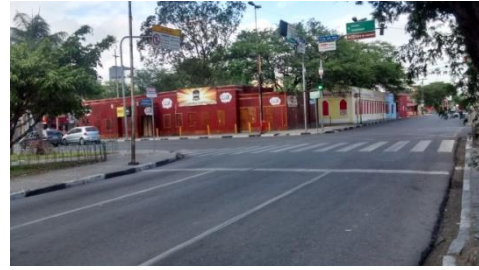
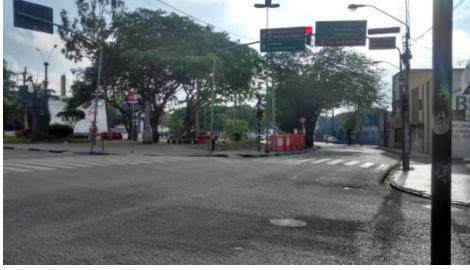


Imagem 17 e 18: Visadas 5 e 6, respectivamente



Fonte: Angélica Alves (Outubro, 2015)

As imagens 13 a 18 mostram os pontos de visada de um transeunte que percorre as ruas que dão acesso à estação. Na imagem 13 o caminhante tem uma visão geral da esplanada, a qual poderia ser mais aberta se não houvesse o pórtico. Na imagem 14, ele pode observar o acesso principal para o prédio da Estação, como também a Praça Silva Filho, onde há um terminal de ônibus, podendo assim analisar a relação da estação com seu entorno. Já na imagem 15, é possível observar a praça com seu volume de vegetação, se diferenciando das visadas anteriores, onde há um predomínio de massa construtiva (edificações). Na de número 16, há um ponto de vegetação na praça apresentando uma área mais convidativa e acolhedora e uma barreira configurada pelas edificações de madeira que compõem o Polo Cultura. Na imagem 17, tem-se uma visão do armazém da Estação e uma área da esplanada mais livre, destinada a estacionamento. E por fim, a imagem 18 tem uma vista, onde o transeunte encontra-se na esplanada olhando para o exterior, tendo o Grande Hotel como um ponto de foco, como também é possível identificar a relação dos fluxos devido o cruzamento das vias.

Fazendo uma análise do espaço urbano, tomando como referencia os aportes de Kevin Lynch (1997), inicialmente sobre os conceitos de legibilidade-entendido como a identificação do espaço, como o indivíduo organiza em sua

mente cada uma das partes da cidade; e imageabilidade- entendido como a capacidade que um objeto tem de evocar uma imagem forte no observador. Avaliando o objeto de estudo segundo esses dois conceitos, conclui-se que por ser um espaço com diversos usos e sem planejamento, o observador tem sensação de estar em um lugar desordenado e sem definição de uso. Quanto à imageabilidade, a área possui muitos elementos desarticulados que desequilibram a imagem do lugar, seu entorno é desordenado, os equipamentos e os materiais utilizados não contribuem com uma leitura clara do espaço, tornando a imagem do lugar incharacterística.

Além desses conceitos, Lynch também aborda os principais elementos que remetem a forma física da cidade e facilita a formação de imagens mentais com características relevantes. As vias são as principais referências de como as pessoas se locomovem e, enquanto observadores, podem registrar elementos da paisagem urbana. No mapa destacam-se três vias principais: Rua Manuel de Freitas, Rua Cleto Campelo e Frei Caneca (número 1, 2 e 3 respectivamente) que são mais extensas e largas e que auxiliam o observador a se orientar, pois a maioria das outras ruas chega até elas.

Imagem 19 e imagem 20: Vista da Rua Manoel de Freitas. Vista da Rua Cleto Campelo.



Imagem 21: Vista da rua Frei Caneca.



Fonte: Angélica Alves (Outubro, 2015)

Também é possível observar pontos nodais (número 4), o ponto do qual o observador se locomove para várias direções, bem como ponto de ruptura do fluxo de veículos.

Como marco é possível destacar o Grande Hotel, a Estação Ferroviária, a Praça da Criança, o Espaço Cultural Tancredo Neves, o Pátio do Forró e o Museu do Barro (imagens 5,6,7,8,9 e 10 respectivamente), pois são pontos de referência e elementos construtivos através dos quais o transeunte identifica e se localiza.

Imagem 22 e imagem 23: Grande Hotel. Estação Ferroviária de Caruaru-PE.



Fonte:  
<http://www.grandehotelcaruaru.com.br/index.php/localizacao>



Fonte:  
<https://geolocation.ws/v/P/46030334/estao-ferroviaria-caruaru/en>

Imagem 24 e imagem 25: Praça da Criança. Espaço Cultural Tancredo Neves.



Fonte:  
[http://www.panoramio.com/user/4769416?comment\\_page=41&photo\\_page=211&show=all](http://www.panoramio.com/user/4769416?comment_page=41&photo_page=211&show=all)



Fonte:  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=592484&page=14>

Imagem 26 e imagem 27: Pátio do eventos Luiz Lua Gonzaga. Museu do Barro



Fonte:  
[http://www.panoramio.com/user/4769416?comment\\_page=41&photo\\_page=211&show=all](http://www.panoramio.com/user/4769416?comment_page=41&photo_page=211&show=all)



Fonte: <http://rota232.com.br/teatro-osiris-lins-caldas-tolc-um-teatro-para-gravata>

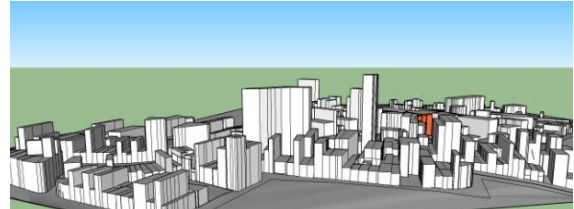
Eles são de grande importância para a localização da Estação, pois como esta se encontra no centro desse conjunto de marcos, sua localização é facilmente identificada, seu acesso facilitado integrando-se ao conjunto de edificações culturais, podendo dar suporte aos eventos culturais na cidade.

#### 4.2.5. *Gabarito*

O gabarito da área atualmente é determinado pelos usos das edificações, como no recorte estudado há uma área mais residencial e outra comercial. As alturas das edificações variam; também, de acordo com a mudança de zona. Como mostra as figuras de x a xx, com uma altura média de 3m cada pavimento, as zonas residenciais em sua maioria são térreas ou com dois pavimentos (térreo + 1 pavimento). Já as zonas comerciais são mais variadas, frequentemente as edificações tem dois ou três pavimentos (térreo + 1 pavimento ou térreo + 2 pavimentos). Muitas dessas edificações que possui mais de um pavimento são mistas, com comércio no térreo e residências nos pavimentos superiores. Na área há apenas cinco edificações com alturas maiores que uma edificação de 5 pavimentos, todas nas zonas de predomínio comercial, uma delas é o Grande Hotel, há também uma edificação multifamiliar, dois prédios de uso misto e a FIEP, as demais edificações têm em sua maioria, menos que cinco pavimentos (térreo + 4 pavimentos).

Figuras 20,21,22,23,24 e 25: Vista do gabarito do entorno da Estação Ferroviária.





Fonte: Produzido pelo autor.

O entorno da esplanada da estação é marcado por edificações que apresentam um gabarito desregular, com exemplares que variam da tipologia térreo a térreo + 6 pavimentos. Porém grande parte das edificações vão até 4 pavimentos. Sendo assim, as edificações que margeiam a Estação não são muito altas e por estarem a certa distância, não afetam muito as edificações do conjunto que se encontra em pátio aberto. Por isso, não são barreiras quanto insolação ou ventilação para o conjunto.

#### 4.2.6. Mapa de hierarquia de vias e sistemas viário

No Mapa de Hierarquia de Vias e Sistema Viário mapa é analisado o fluxo de automóveis e sua direção, a localização de pontos de ônibus, como também o dimensionamento de algumas ruas relevantes.

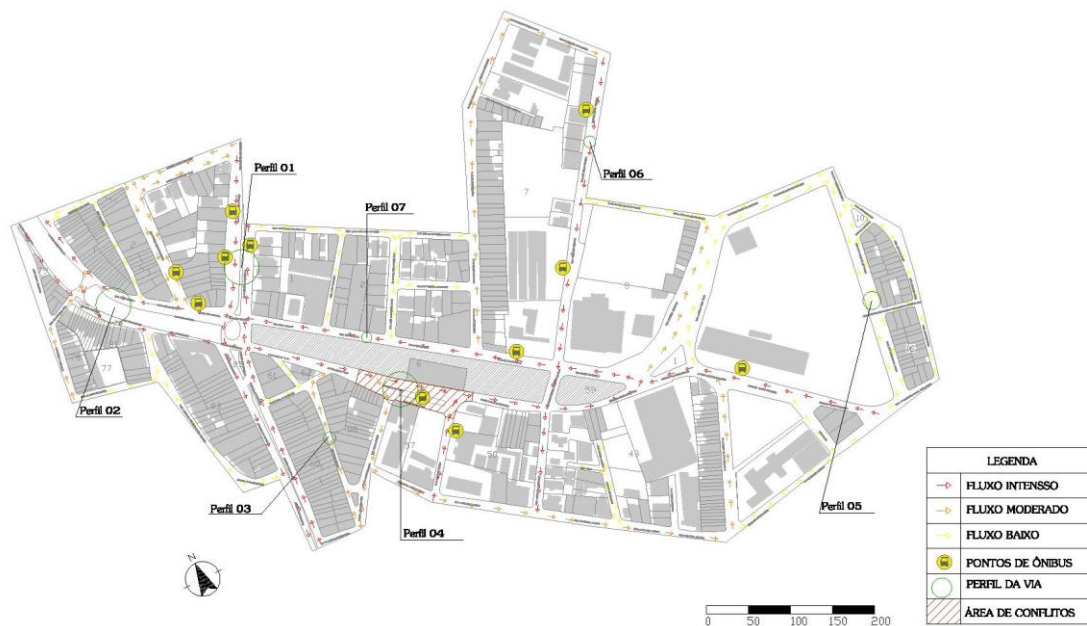
O conjunto da Estação encontra-se em um ponto nodal do Centro e por isso transitam em seu entorno muitos veículos particulares, alternativos e públicos, como também pedestres, gerando diversos conflitos quanto aos

fluxos e mesmo com a atuação da Autarquia Municipal de Defesa social, Trânsito e Transportes- Destra, um órgão municipal que planeja, disciplina, controla e fiscaliza o trânsito da cidade, ainda não há solução para descongestionar os veículos na região. A falta de soluções para melhorar o trânsito da cidade levou a algumas intervenções, dentre elas, a de destruir parte do patrimônio histórico, através de abertura de uma via por meio de um corte transversal em uma parte da Esplanada para ligar a rua Silvino Macedo à rua Mestre Pedro e implantar um terminal de ônibus.

As intervenções nos espaços livres públicos com prioridade para o fluxo de veículos, como também o uso atual da Esplanada, como aproveitamento do espaço para estacionamento é um reflexo do problema de trânsito no centro da cidade, pois Caruaru cresceu e a estrutura da área não estava preparada para isso. Porém, o conjunto da estação é um território rico de cultura e história, que pode ser aproveitado como espaço público que vise melhorar a imagem da cidade e não apenas para melhorar o sistema viário, ou como área para estacionamento.

Ao analisar a Figura 25, é possível observar que as ruas principais que dão acesso a Estação são caracterizadas de fluxo intenso, já as áreas mais residenciais apresentam um fluxo baixo. Apenas a Rua Manoel de Freitas é classificada como coletora e todas as outras vias são locais. Os pontos de ônibus encontram-se distribuídos pela área mais central, próximos a Estação, o que é importante, pois melhora a mobilidade entre os pontos turísticos e vários bairros da cidade, facilitando também a ampliação de usuários, que não precisam morar, estudar ou trabalhar nas proximidades necessariamente.

Figura 25: Mapa de Hierarquia de Vias e Sistema



F

Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

As calçadas apresentam-se em mal estado, em sua maioria não há condições adequadas de acessibilidade, são estreitas em áreas de fluxo intenso de pedestres, principalmente na área comercial; danificadas pela vegetação (raízes das árvores), calçadas sem manutenção, sem vegetação adequada, sem iluminação entre outros elementos que torna o passeio de um pedestre, tenso, como pode ser melhor observado na análise da estação.

As figuras 26 a 32 apresenta o perfil de algumas ruas que foram selecionadas porque influenciam direta ou indiretamente o conjunto da estação.

Figura 26: Perfil 01



Figura 27: Perfil 02



Figura 28: Perfil 03

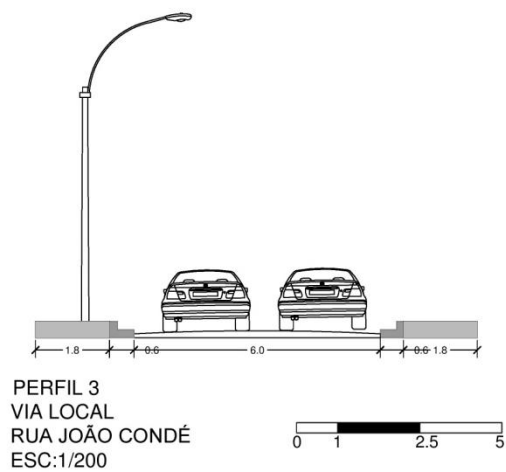
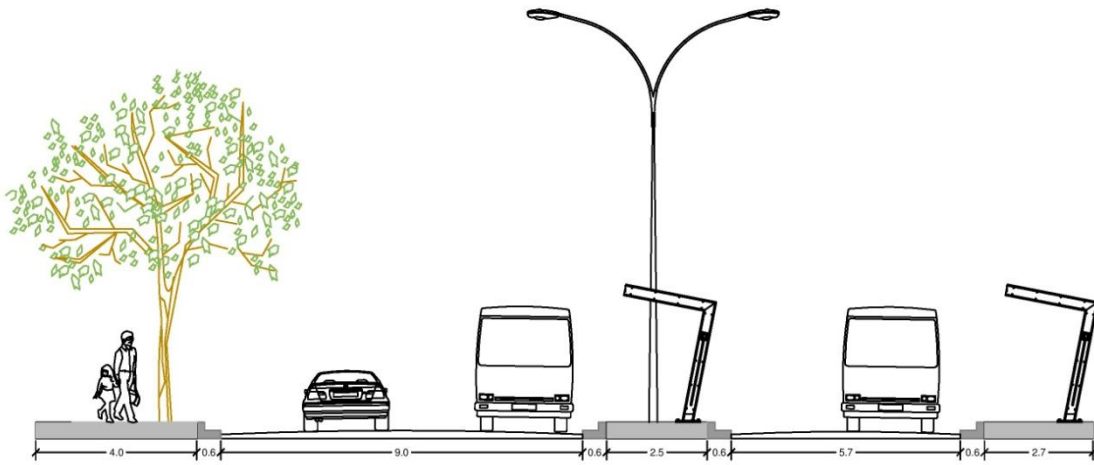


Figura 29: Perfil 04



PERFIL 04  
 VIA LOCAL  
 AV. CLETO CAMPELO  
 ESC:1/200



Imagem 30: Perfil 05



PERFIL 05  
 VIA LOCAL  
 RUA SÃO VICENTE DE PAULA  
 ESC:1/200



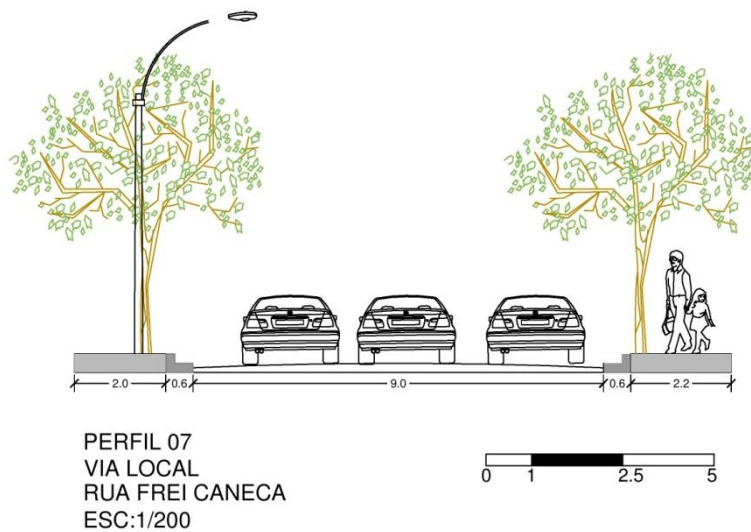
Imagem 31: Perfil 06



PERFIL 06  
 VIA LOCAL  
 RUA BELMIRO PEREIRA  
 ESC:1/200



Figura 32: Perfil 07



Fonte: Produzido pela autora.

O perfil 1 corresponde ao corte na rua Manoel de Freitas que dá sequência à Av. Agamenon Magalhães, via que tem grande fluxo, com uma das principais da cidade, contando com equipamentos comerciais de grande porte nos imóveis lindeiros. Suas calçadas são largas, porém irregulares em alguns pontos, iluminada de forma adequada, e possui uma vegetação mais pontual. O leito carroçável tem três faixas de sentido único, sendo um mais utilizado para estacionamento e parada de ônibus.

O perfil 2 refere-se à rua Frei Caneca, nas proximidades do Grande Hotel, essa via é bastante extensa e em alguns pontos ela é mais larga, nesse ponto o leito carroçável possui 2 faixas de sentido único, tanto de um lado como do outro. Há também uma praça de táxi e além desses elementos, dividindo as duas vias, encontra-se a linha férrea que nessa área apresenta um afastamento considerável. As calçadas são mais estreitas, alguns pontos são menos iluminados, porém apresentam mais árvores em sua extensão. No centro da cidade algumas vias têm uma estrutura mais antiga com ruas e calçadas mais estreitas como é o caso da rua João Condé, apresentada no perfil 3, com calçadas sem arborização e pouca iluminação.

Em frente à estação ferroviária, o perfil 4 apresenta uma configuração de via um pouco mais complexa tanto por ser uma via que atravessa o centro

comercial, como também, pela existência de um terminal de transporte urbano que não apresenta uma estrutura adequada quanto ao estado dos pontos de ônibus e pequenos comércios configurados sem planejamento; muitas vezes utilizados por moradores de ruas, gerando grande desconforto aos usuários da área. Contribuem, também para a competitividade de espaço entre veículos particulares, alternativos, transportes público e pedestres gerando conflito de fluxos e obstrução do trânsito.

O perfil 5 corresponde a uma via de área residencial. As calçadas são predominantemente irregulares, sem acessibilidade e com iluminação insuficiente. Apresenta leito carroçável com duas faixas de sentido único, e um estacionamento, pois essa rua encontra-se ao lado do Pátio do Forró e no período junino ele é muito utilizado pelos participantes do evento. A Rua Belmiro Pereira é uma rua de fluxo de veículos intenso, porém o de pedestres é menor. Essa via corresponde ao perfil 6, com calçadas de largura adequada; não apresenta grandes problemas, por ter um movimento moderado de transeuntes, mas também são irregulares, com iluminação e vegetação considerável e com três (3) faixas de sentido único. Por fim, o perfil 7, que representa o outro lado da rua Frei Caneca em frente a Estação. Seu leito carroçável é composto por três (3) faixas de sentido único, sendo um muito utilizado para estacionamento de carros e motos. Possui calçadas irregulares, com pouca vegetação e mal iluminada.

Essa análise mostra que a acessibilidade do espaço urbano está muito precária, que muitas calçadas precisam sofrer intervenções para se adequar ao meio no qual está inserido, a fim de atender às necessidades da população; como também, alguns fluxos e rotas devem ser mudados com a finalidade de trazer mais organização ao trânsito e segurança aos pedestres.

#### *4.2.7. Mapa de orientação solar e ventos dominantes*

O clima de Caruaru é semiárido, possui verões quentes e secos e invernos amenos e com chuva. Por ser uma cidade que apresenta temperaturas relativamente altas, as construções precisam de grandes

aberturas na direção dominante do vento e que suas fachadas menores estejam voltadas para o poente, para que possa absorver o mínimo possível de calor, além desses fatores, outros condicionantes como entorno e topografia são muito importantes para se avaliar uma área, como afirma Kluppel (2008):

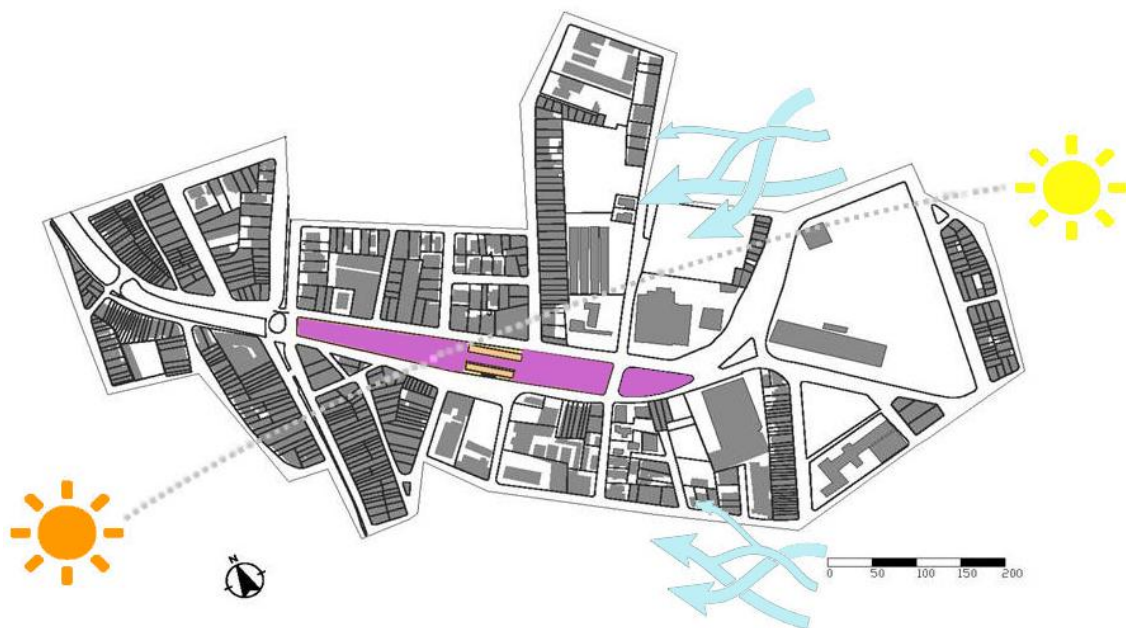
"[...] dois fatores preponderantes como intervenientes nas condições de conforto são a ventilação e a insolação que estão diretamente relacionados com a orientação do traçado urbano, e a disposição dos edifícios nos lotes e de suas aberturas. Ao se avaliar climaticamente um espaço urbano, é necessário analisar a interação de outros fatores naturais, como o entorno e a topografia, com as condições morfológicas inerentes ao espaço construído". (KLUPPEL, 2008. Pg. 89)

Sendo assim, analisando as edificações que compõe o conjunto da Estação, suas fachadas de maiores dimensões encontram-se nas direções Sudoeste e Noroeste. Com isso, a fachada frontal da edificação da estação, voltada para o Sudoeste é a que recebe maior insolação.

As direções dos ventos dominantes de Caruaru, segundo o Instituto Nacional de Meteorologia (INM), são Sudeste e Leste, e da mesma forma, a fachada que recebe maior ventilação é a fachada Sudoeste, confrontante à Rua Cleto Campelo, da edificação da estação e a fachada Nordeste do armazém.

Figura 33: Mapa de Orientação Solar e Ventos Dominantes.





Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor (Ver maior em anexo.).

Na fachada da estação voltada para o sudoeste, grande parte das aberturas é de vidro e apenas duas são de madeira, o material translucido das aberturas facilita a entrada de luz, porém também contribui para o aumento das temperaturas no ambiente. No armazém, todas as portas são de madeira, sua fachada frontal está voltada para o nordeste, com isso, sua maior insolação é no período da manhã, o que contribui para um clima ameno, além disso, os ventos vindos do leste não encontram grandes barreiras, podendo facilmente circular entre as aberturas da edificação que apresentam ventilação cruzada.

O conjunto edificado está localizado no centro da esplanada, um pátio ferroviário extenso e descampado. As larguras das vias paralelas à esplanada são de 19,6m e 10,2 m, o que aumenta a área sem barreiras para a ventilação. A topografia das imediações não é muito acidentada e o gabarito das edificações varia de Térreo a sete pavimentos, porém as edificações até quatro pavimentos são as mais encontradas. O que acarreta em uma área mais abertas e sem grandes barreiras para ventilação. Assim, contata-se que embora seja descampada permitindo uma boa circulação da ventilação, a área apresenta além da pavimentação das ruas e calçadas, a pavimentação da esplanada, onde a polca vegetação e conseqüente grande incidência solar, gerando sensação de desconforto aos transeuntes e habitantes da região.

#### 4.2.8. Mapa de análise do contexto urbano próximo.

A análise do contexto urbano próximo consiste na avaliação da área correspondente às edificações que estão à margem das vias paralelas à esplanada da Estação. Foram destacados a massa vegetativa, os acessos à Estação Ferroviária por pedestres e automóveis e o mobiliário urbano. A fim de compreender qual o quadro atual da área.

##### 4.2.8.1. Mapa de Vegetação

O mapa de análise da vegetação corresponde à localização da massa arbórea e suas respectivas espécies as quais apresentam ficha botânica em apêndice. Ao observá-lo é possível notar que a vegetação está distribuída pontualmente, gerando poucas áreas sombreadas, e uma extensa área com maior insolação. Apresentando assim, um espaço pouco favorável para estar e caminhar e algumas calçadas inapropriadas para o passeio, pois além de serem estreitas e a raiz das árvores ocupam grande parte do espaço, tornando-a inadequada para a passagem segura e acessível ao transeunte.

Figura 34: Mapa de Vegetação.



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

São encontradas três espécies de árvore na esplanada da Estação. A que possui mais exemplares é a Algaroba (*Prosopis juliflora D.C.*), da família da Fabaceae (leguminosae). Esta árvore tem altura média entre 4 a 8 m e sua copa não é muito densa, pois é formada por folhas pequenas e espalhadas, mas que projeta uma significativa área sombreada. Sem muitas exigências de solo e chuva, a Algaroba se adaptou muito bem no Nordeste. No ambiente urbano, suas raízes podem prejudicar as calçadas e a queda de seus galhos podem causar acidentes nos pedestres. Na área de estudo, a maioria estão

plantadas nas calçadas tanto da esplanada, quanto das ruas paralelas a elas, como é possível observar no mapa.

Depois da Algaroba, a segunda árvore a possuir mais exemplares é a Castanhola (*Terminalia catappa* L.), da família Combrataceae e de origem asiática, esta árvore tem em média de 12 a 35 m, sua copa é formada por folhas que variam de tamanho entre 15 a 36 m, bem densa, produz excelente área sombreada. Ela suporta tanto terrenos alagadiços quanto secos, muito utilizada na área urbana essa vegetação pode prejudicar as calçadas caso seja plantada de forma inadequada, seu fruto pode oferecer riscos ao transeunte, caso caia inteira, como também riscos de escorregar no fruto, os quais fazem sujeira na área. Analisando o mapa é possível observar que estão plantadas na parte central da esplanada e algumas nas calçadas.

A árvore Pau Brasil (*Guilandina echinata* (Lam.) Spreng.), da família Fabaceae Caesalpinioideae e de origem brasileira, tem em média altura entre 8 e 12 m, apresenta uma copa bem densa, projetando uma boa área sombreada, que ameniza as temperaturas nos centros urbanos. Suas folhas medem em torno de 5 a 8 cm e suas flores de cor amarela, florescem nos meses de setembro a dezembro. Na área que está sendo analisada possuem apenas 5 exemplares plantadas próximo ao edifício da estação.

Localizada a sudeste da Esplanada, mais adiante encontra-se uma pequena praça, nela há alguns Eucaliptos (*Eucalyptus globulus* Labill ), da família Myrtaceae, com origem na Tasmânia e sudoeste da Austrália. Essa árvore tem altura variando de 40 a 70 m, apresenta uma copa mais vertical e menos densa, por isso não oferece uma boa área de sombra, suas folhas apresentam um tamanho entre 10 a 30 cm e suas flores são de cor branca.

A Macaíba Barriguda (*Acrocomia aculeata* (Jacq.) Lodd. ex Mart.), da família Arecaceae, é uma palmeira de origem brasileira. Sua flor é amarela, com floração nos meses de outubro a janeiro, seu fruto tem uma polpa comestível, seu tronco apresenta espinhos e tem altura entre 10 a 15 m. Muito utilizada em arborização urbana, é importante evitar plantá-la em áreas de passagem, devido os espinhos apresentados no tronco. Na área analisada há apenas três palmeiras na praça que se encontra a sudeste da esplanada.

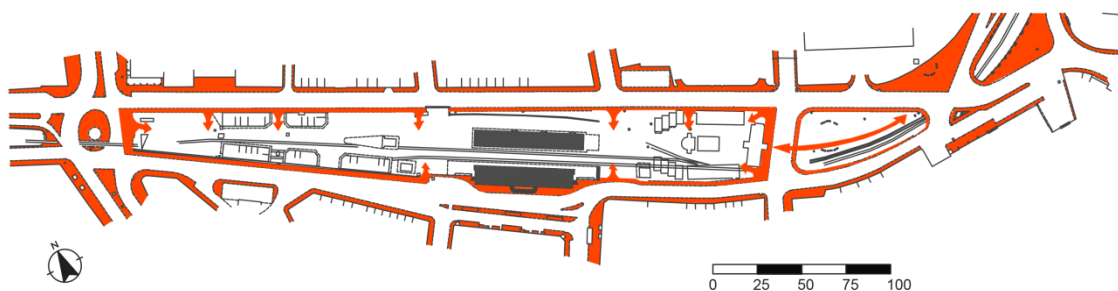
Por fim, a luca Gigante (*Yucca gigantea.*), da família Asparagaceae é um arbusto com de aspecto escultural, seu tronco pode ser simples ou múltiplo, suas folhas são longas, brilhantes, rígidas e com aspecto de serra nas pontas, suas flores são de cor branca e florescem no verão, possui espinhos, tolera vários tipos de solo e tem altura variando entre 6 a 9 m. Muito utilizada na área urbana com função de ornamentação, porém é preciso ter alguns cuidados por conta dos os espinhos e do aspecto da ponta das folhas para não machucar o transeunte, deve evitar plantá-las em área de passagem. No mapa, ela está localizada na parte leste do recorte estudado, em apenas três representantes. (Memorial botânico em anexo).

#### 4.2.8.2. Mapa de Acessos

Na figura 35 são analisados os acessos dos pedestres ao objeto de estudo. Em laranja estão todas as calçadas e espaços pelos quais os pedestres podem ter acesso à esplanada da estação, as edificações e a praça. Tanto na esplanada como na praça, os limites voltados para a Rua Cleto Campelo são demarcadas por um muro, que contém algumas aberturas que permitem o acesso dos pedestres, já os limites voltados para a Rua Frei Caneca não há muro, porém existem outras barreiras.

Na praça não há nenhuma barreira para o ingresso a partir da Rua Frei Caneca. O acesso é totalmente livre e a população geralmente passa pelo meio da praça para se locomover de um lado para o outro, quando utilizam a área central da rua.

Figura 35: Mapa de Acesso de Pedestres

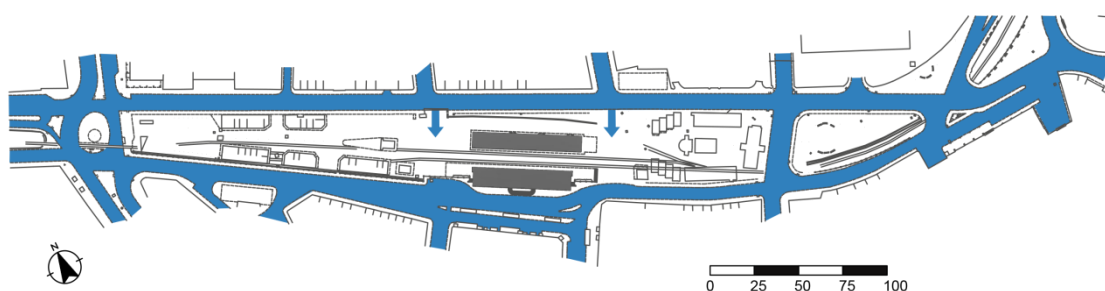


Fonte: Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Já a esplanada do conjunto possui algumas barreiras, dentre elas as construtivas que correspondem ao cenário do Polo Cultural, construções de madeira, como também as próprias edificações da Estação. Outro tipo de barreira é a diferença de nível em algumas áreas, como também a vegetação ou cercas. Mesmo com todos esses obstáculos, a área da esplanada é permeável e permite muitas possibilidades de acesso e transição de um lado para o outro, o que o torna bastante fluído quanto aos traçados.

A figura 36 mostra como se dá o acesso dos automóveis à esplanada, já que a mesma também é utilizada como estacionamento. Por haver os muros, os veículos só tem acesso à esplanada pela Rua Frei caneca nos dois pontos indicados na figura, e só é possível estacionar nessas áreas livres em frente ao acesso. Como dito anteriormente, ao utilizar a esplanada como pátio de estacionamento, subutiliza a área que tem grande potencial para implantação de um equipamento urbano e auxilia na descaracterização do patrimônio. Sendo assim, esse estacionamento deve ser retirado e os carros podem ser distribuídos nos estacionamentos particulares localizados no entorno do conjunto. Já na praça não é permitida a entrada de carros.

Figura 36: Mapa de Acesso de Automóveis.



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

#### 4.2.8.3. *Mapa de Mobiliário Urbano*

O recorte espacial estudado apresenta uma área com oferta insuficiente de mobiliário urbano que incentive a permanência no lugar. Os bancos da esplanada só são instalados no período junino. Há bancos fixos

apenas na praça e na área próxima ao Espaço Cultura Tancredo Neves. Não há bicicletários, somente algumas lixeiras instaladas na área do polo cultural. Os pontos de ônibus do entorno são mal projetados, alguns não oferecem proteção contra chuva e insolação, muito menos bancos para sentar.

Figura 37: Mapa de Mobiliário Urbano.



Fonte: Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

A falta de mobiliário também é um dos fatores que contribuem para que o espaço não seja frequentado e considerando a falta de vegetação e áreas sombreadas, não há condições adequadas para a população se apropriar do espaço da esplanada.

## 5. ANÁLISE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARUARU-PE

### 5.1. O CONJUNTO EDIFICADO

A Estação foi construída em estilo eclético, porém em 1940 demoliram o prédio da estação, deixando apenas o armazém e construíram outro no mesmo lugar com características do Arte Decó. Ela faz parte do Patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário.

Imagem 28: Estação Ferroviária de Caruaru. Década de 1930.



Disponível em: <http://newtonthaumaturgo.blogspot.com.br/2013/05/a-antiga-estacao-de-trem-de-caruaru-pe.html>

Imagem 29: Estação Ferroviária de Caruaru. Década de 1960



Fonte: TENÓRIO. Acervo Pessoal Francisco Lira.

Tombado pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), o complexo ferroviário composto pela estação ferroviária, pelo armazém e esplanada se encontra em bom estado de Conservação, por não ter havido mudanças significativas desde a segunda construção em 1940, segundo o Inventário de Conhecimento do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco, coordenado pelo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2008.

Figura 38: Planta Baixa do Armazém

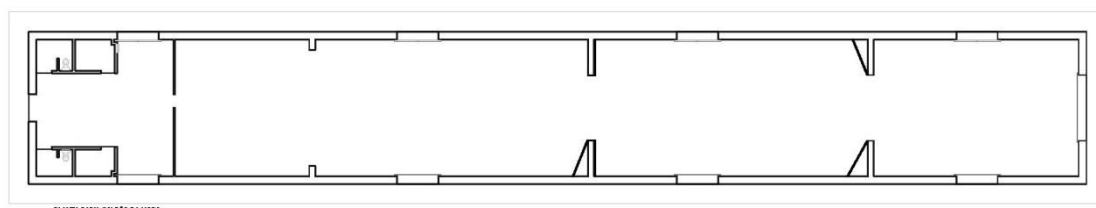


Figura 39: Planta Baixa da Estação - Térreo.

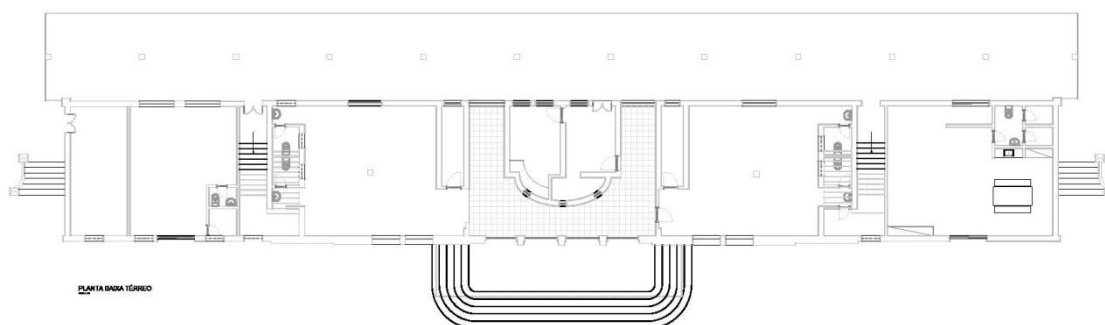
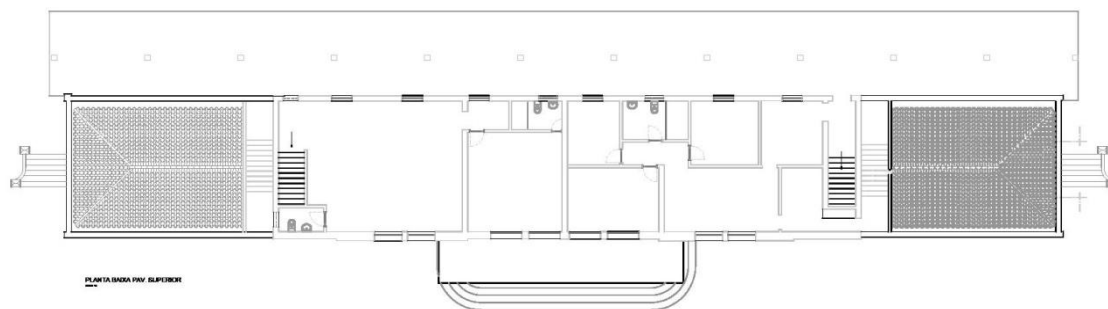




Figura 40: Planta Baixa da Estação - 1º Pavimento.



Fonte: : UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

O complexo ferroviário está localizada em uma área central, próximo ao Pátio de Eventos Luiz Lua Gonzaga, o Pátio do Forró, onde são realizados os festejos juninos, e a praça Silva Filho. A estação possui um fluxo de pessoas considerável e em sua esplanada sempre acontecem feiras de artesanatos da região, instalações de parques de diversão, encontro de motociclistas, festejos na Semana Santa e no Natal, entre outras atividades temporárias.

Atualmente, o complexo é administrado pela prefeitura de Caruaru, que realizou algumas intervenções internas no edifício da Estação para abrigar um restaurante-café e uma biblioteca em 2008 que no momento estão sem uso. No lugar da biblioteca hoje se encontra a sede do Instituto Histórico da Cidade. Assim como a Estação, o Armazém também sofreu intervenções internas para que pudesse oferecer uma estrutura para armazenar obras de arte popular e oficinas de artesanato e, em períodos festivos, pudesse ser usado para eventos culturais.

Imagem 28 e imagem 29: Subutilização do pavimento Térreo da estação do armazém da estação Ferroviária



Fonte: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/11/01/linhas-ferreas-ocupadas-de-forma-irregular-no-agreste-153892.php>

De acordo com "Ficha de Cadastro Individual das Estações Ferroviárias de Pernambuco", junto ao acervo da FUNDARPE (1968), a ficha de número 19/68 correspondente a Estação Ferroviária de Caruaru, Melo(2014) elaborou o tabela 2 de descrição da edificação.

Tabela 2: Ficha de Cadastro Individual das estações Ferroviárias de Pernambuco.

<b>Nº de Pavimentos</b>	Dois
<b>Implantação</b>	Edifício de forma retangular possui o pavimento térreo integral e o superior parcial, na posição central da edificação. Possui duas fachadas longitudinais paralelas à plataforma dos trilhos.
<b>Materiais e técnicas construtivas</b>	Edificação composta por alvenaria e estrutural em concreto armado com fechamento em alvenaria e argamassa em cimento, estrutura da cobertura em madeira, esquadrias em madeira, ferro e vidro.
<b>Elementos compositivos</b>	As aberturas possuem formato retangular e a cobertura da plataforma ornamentada por lambreques. Não possui ornamentação na fachada. Pequenos balcões em ferro no 1º pavimento e o frontão recortado circundando a cobertura de 4 águas. Fachada frontal se encontra uma escadaria central e uma grande cortina de vidro.
<b>Coberta</b>	Pavimento térreo: cumeeira longitudinal, no sentido da plataforma em quatro águas circundado por platibanda; Pavimento superior: formato diferenciado sustentado por estruturas de concreto armado.

Fonte: MELO, 2014.

Tanto a estação, quanto o armazém não se apresentam em bom estado de conservação, devido ao vandalismo, intempéries climáticas, falta de manutenção, entre outros, gerando várias patologias nas edificações.

Avaliando a edificação correspondente à estação e à plataforma, em sua parte externa, é possível observar que a fachada encontra-se, de modo geral, conservada, porém, pelo fato de não haver uma manutenção conforme as técnicas corretas de restauro para conservação do patrimônio, em alguns pontos apresentam-se desgaste, alteração da cor da pintura e deslocamento do reboco, resultado de uma superfície fissurada, que segundo Melo (2014) são causados pela ação do tempo, agentes climáticos e biológicos e/ou por agentes físicos e químicos degradadores externos, como a penetração da água, a aplicação de camadas de acabamento forte sobre uma camada de argamassa de base mais fraca, e as excessivas sobreposições de camadas de reboco.

As esquadrias não se apresentam em bom estado, degradadas por corrosões da grade, portas e janelas de madeira com dobradiças oxidadas e desgastadas, portas de rolo feitas de varões de ferro liso de 1/2 polegada com varões oxidados. Assim, as portas e janelas encontram-se irregulares pela ação do tempo e falta de manutenção.

As calçadas apresentam-se danificadas, como também a rampa de acesso à estação e às escadas do acesso principal, que devido à falta de manutenção do granilite, apresenta-se desgastada ou sem degraus.

A edificação é coberta por telhas de fibrocimento. Analisando em sua totalidade, é possível detectar a presença de águas em vários pontos, identificado pelo escoamento e gotejamento de águas nas paredes, devido a telhas quebradas ou afastadas. A coberta também possui platibanda que dá o acabamento em toda a fachada, porém, em decorrência da falta de manutenção, ela apresenta desgaste na pintura pela ação do tempo.

Figura 41: Esquema de indicações de patologias na estação.



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Como ocorre na edificação da estação, a manutenção não é feita da maneira correta, segundo as técnicas de restauro e, do mesmo modo, apresenta pontos de desgaste e deslocamento de reboco. A forma como foram realizadas as pinturas ao longo do tempo intensifica o desgaste, pois foram colocadas várias demãos de tintas ao longo do tempo, sem o tratamento correto, soltando a pintura e provocando a oxidação. Além disso, outros fatores como, agentes climáticos e biológicos, ações do tempo entre outros contribuem para o estado em que se encontram.

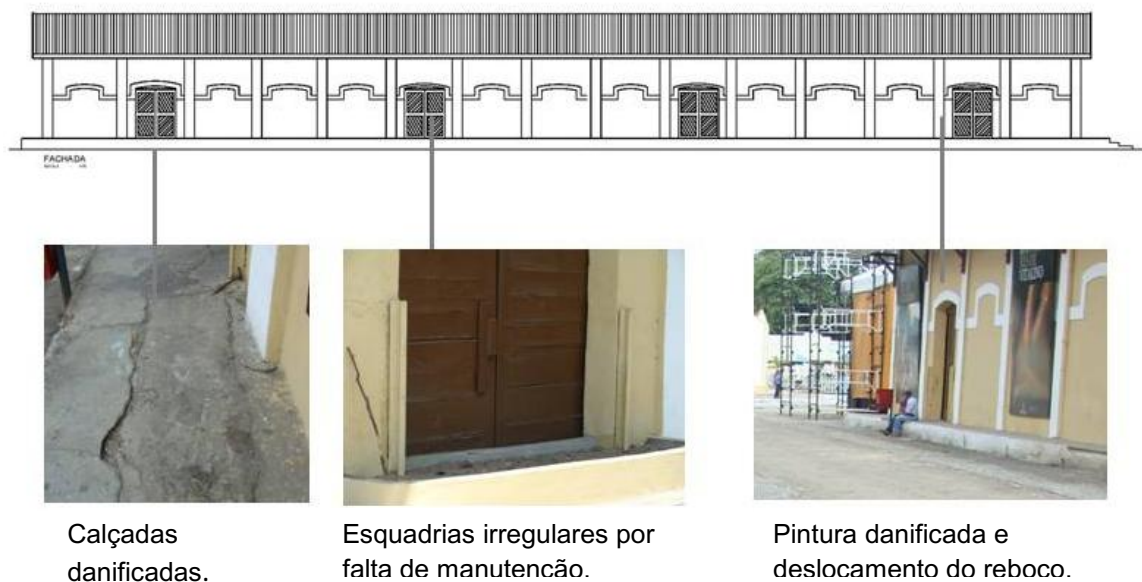
Em relação às esquadrias do armazém, o descuido continua, resultando em portas e janelas de madeira, como também portas de ferro que exigem cuidados especiais, pois as dobradiças estão oxidadas e desgastadas. Muitas das esquadrias estão irregulares por conta das ações do tempo e da falta de manutenção.

As calçadas adjacentes ao armazém estão obstruídas, sem acesso à entrada e a faixa livre de pedestres, devido à falta de reparos.

A estrutura da coberta do armazém é de tesoura de madeira , com telhas de fibrocimento, A coberta da esplanada apresenta os mesmos

problemas gerais da cobertura da estação, em decorrência de vazamento, telhas quebradas e afastadas uma das outras.

Figura 42: Esquema de indicação de patologias no armazém.



Fonte: UNIBASE, Prefeitura Municipal de Caruaru- Desenho editado pelo o autor.

Ao analisar a infraestrutura da Estação é possível encontrar vários problemas, uns precisam de conserto imediato, e outros deveriam ser reparados em longo prazo, por necessitarem de um trabalho técnico que avalie os danos e recupere o bem a fim de conservar o conjunto. Na fachada sul da estação, encontram-se fios expostos e um excesso de cabos paralelos ligados aos transformadores apoiados nos postes, pois a estação é abastecida por redes elétricas aéreas e suspensas por postes de concreto pré-moldado. Também é possível ver algumas encanações expostas na entrada principal da edificação.

Imagens 30,31,32 e 33: Problemas de infraestrutura presentes no conjunto.



Fonte: Prefeitura de Caruaru-PE. Maio 2015

Na parte interna das edificações, observam-se grandes problemas de infiltração, salitre, paredes sem reboco. As instalações elétricas e hidráulicas do armazém em sua maioria são improvisadas, voltadas para eventos, porém tornaram-se permanentes. As instalações da estação também estão em péssimo estado por falta de manutenção e os pisos originais estão sujos e mal cuidados.

Os banheiros também se encontram em péssimo estado. Como evidencia Melo (2014), eles apresentam-se descaracterizados, com vazamento nas instalações, piso deteriorado e infiltrações nas paredes.

Imagens: 34,35 e 36: Patologias no interior da estação e armazém.



Fonte: Prefeitura de Caruaru-PE. Maio de 2015.

A esplanada foi o espaço mais modificado, totalmente cimentado em 2011 para viabilizar instalações temporárias em períodos festivos. Hoje, abriga o Polo Cultural de Caruaru, um espaço temático composto por uma cidade cenográfica, permanentemente utilizada para a realização de eventos financiados pelo poder público. Nessa instalação também funcionam bares e restaurantes, a Casa dos Artistas e o Teatro de Mamulengos “Mamu Sebá” entre outros, como espaços e atividades para valorização da cultura. Vale salientar que a existência do polo cultural de festejos juninos montados e em funcionamento no mês de junho é muito importante para a cidade no aspecto econômico, cultural e turístico. Porém, essa cidade cenográfica só se apresenta com bons aspectos físicos quando há eventos na área.

Durante todo o ano são realizados outros eventos utilizando a mesma estrutura que foi projetada para apenas o evento do mês de junho, recebendo apenas alguns reparos. Essa situação somada à falta de interesse de renovação do espaço e ao processo de degradação das edificações instaladas na esplanada gera um local ocioso, sem infraestrutura e segurança e a perda de identidade do local.

Segundo o IPHAN, todas estas atividades estão ocorrendo em uma instalação inadequada, que não salvaguardam a memória ferroviária. O superintendente do IPHAN em Pernambuco, Frederico Almeida apud LIMA (2014):

"Ele informou que a liberação do uso da área pela prefeitura tinha caráter temporário, mas a cidade cenográfica se consolidou na estação através de uma estrutura definitiva de um casório que prejudica a preservação do local." (ALMEIDA apud LIMA 2014)

Com isso, o IPHAN decidiu entrar com uma ação judicial contra a Prefeitura de Caruaru com o propósito de interromper o uso da esplanada da Estação Ferroviária ao longo do ano, orientando que o espaço seja liberado apenas para os festejos juninos.

Imagem 37: Esplanada da Estação ocupada pelo Polo Cultural



Fonte: <http://blognovasideias.com.br/vs1/2014/11/17/prefeitura-luta-para-manter-utilizacao-do-polo-cultural-na-estacao-ferroviaria/>.

Da mesma forma, a população e usuários percebem que o conjunto está subutilizado, como é possível identificar na reportagem do dia 25 de abril, que foi realizada pela TV Asa Branca, onde alguns cidadãos caruaruenses alegaram que o conjunto deveria ser um ponto turístico, mas se configura como um estacionamento e um lugar de passagem, causando má impressão aos turistas pela falta de manutenção das "casinhas" cenográficas.

Quanto à infraestrutura da esplanada, percebe-se que as instalações elétricas, a coleta de esgoto e a pavimentação não apresentam condições adequadas em função da falta de manutenção, como também a forma como foram inseridas no local. Por fazer parte do projeto de um evento provisório na esplanada, as instalações seguiram o mesmo perfil, apresentando-se inadequada para atender as necessidades da área por um período maior do que o programado, como afirma Andrade (2013):

"[...] foi implantado instalações elétricas, caixas de disjuntores, sem a preocupação do layout de altura e localização e o seguimento de dispositivos da lei como ABNT e ELETROBRÁS, de forma que torna-se perigoso para qualquer



usuário do espaço ou até mesmo pessoas que ali transitam."  
(ANDRADE, 2013, pg.64)

Imagens 38 e imagem 39: Instalações Elétricas em alguns pontos da cidade  
Cenográfica.



Fonte: Andrade, 2013.

Em relação à pavimentação, essa já não apresenta mais sua configuração original, pois grande parte da esplanada foi pavimentada com contrapiso cimentado, paralelepípedos e sobre os trilhos uma camada de pavimentação asfáltica, ocultando-os. Por não haver um planejamento adequado, a pavimentação configura-se como um tipo só, não apresentado diferença de piso de acordo com cada área, como também não consideraram a mobilidade e acessibilidade (sinalização, piso tátil, rampas e etc.).

Imagem 40 e imagem 41: Pavimentação inapropriada e deteriorada e buracos tampados com tapumes de madeira.



Fonte: Andrade, 2013.

Outro fator importante é o estado em que se encontram as valas e córregos de coleta de esgoto, pois em alguns locais estão cobertas com material inadequado e deteriorado, e outras se encontram a céu aberto, configurando um grande risco para os pedestres que podem cair e se machucar, ou entrarem em contato com a poluição das valas abertas.

Imagem 42 e imagem 43: Cobertura da vala em madeira muito deteriorada e vala à céu aberto.



Fonte: Andrade,2013.

Diante do exposto, constata-se que no conjunto ocorrem diversas atividades e foram realizada modificações, de forma desordenada, sem expressar preocupação com a salvaguarda do patrimônio arquitetônico de valores históricos e culturais importantes para a cidade. No entanto, mesmo com tantas modificações, ainda há itens originais como, por exemplo, as luminárias da plataforma, as janelas de madeira, os basculantes, entre outros que devem ser restaurados para auxiliar na manutenção da memória do lugar.

Com essas afirmações, constata-se que a reutilização dos edifícios que compõem o conjunto arquitetônico da Estação por meio de usos pouco adequados às necessidades da população, como também os usos culturais de forma sazonal e a utilização da esplanada para instalação do Polo Cultural desestimulam o interesse da população na utilização contínua dos edifícios, favorecendo a subutilização e deterioração dos mesmos.

Por se tratar de uma edificação de importância significativa para a cidade, parte da população mantém viva a memória do lugar. A memória é responsável por preservar a história e é através do patrimônio que o que foi vivido é repassado para as gerações. Melo (2014) realizou entrevistas com a população caruaruense a fim de resgatar a memória da população que participou da história da estação e foi possível identificar que as lembranças em sua maioria são boas, relataram viagens na infância, o símbolo da modernidade, a admiração em ter o trem na cidade, a movimentação da estação com o embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, o ruído dos trilhos, a fumaça, o apito do trem e sempre ressaltando a admiração pelo que a estação representa na memória e história da cidade. Melo (2014) ainda ressalta que "ao tratar da representação da Estação em suas vidas, os entrevistados relataram-na como o marco de uma época, um símbolo da memória da cidade, o início do desenvolvimento[...]". Quanto à preservação, todos os entrevistados concordaram que o conjunto é patrimônio da cidade e deve ser preservado através de investimentos por parte da administração pública, expressando mais atenção e compromisso com a história, restauração e manutenção.

## 6. LEGISLAÇÃO

Por se tratar de uma edificação reconhecida como patrimônio, ao intervir, deve haver um cuidado quanto à legislação vigente e recomendações quanto a posturas de intervenção, afim de salvaguardar a memória do lugar.

O conjunto urbano da Estação Ferroviária , segundo o Plano Diretor de Caruaru de 27 de junho de 2004, está incluído na Zona de Proteção Cultural 2 - ZPC2, descrita como área constituída de espaços públicos com forte apelo cultural relacionados às manifestações populares do período junino. Abriga grande número de museus e atividades culturais. Ele determina tratamento singular, quanto os parâmetros reguladores de uso e ocupação do solo, e estabelece as seguintes diretrizes:

- Preservação do conjunto urbano;
- Requalificação da paisagem urbana da área protegida através da elaboração de projeto urbanístico que valoriza as peculiaridades locais;
- Incentivo a instalação de atividades turísticas e habitação que contribuam com a utilização da área ao longo de todo o ano.

O plano também acentua em suas observações que é necessário examinar as exigências para instalação de empreendimentos geradores de impacto à vizinhança e que toda e qualquer intervenção nesta área será objeto de análise especial.

Quanto a ferrovia, a Lei N° 10.932, de agosto de 2004, decreta que ao longo das faixas de domínio público de rodovias e ferrovias, será obrigatório a reserva de uma faixa não-edificável de quinze metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

Além da legislação, outra ferramenta que auxilia as formas de intervenção em patrimônios são os manuais de intervenção com técnicas de restauração, elaborados pelo IPHAN. Desses cadernos, os consultados pela proposta , foram o volume 1- Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural, e o volume 8- Conservação e Intervenção em Argamassas e Revestimentos à Base de Cal.

## **7. PROPOSTA**

O desenvolvimento dos estudos apontou que a área correspondente ao conjunto da Estação Ferroviária de Caruaru-PE tem potencial para abrigar programas que valorizem a cultura da cidade, por se tratar de um patrimônio e por está localizado na ZPC II, zona apontada pelo plano diretor da cidade por apresentar forte apelo cultural. A proposta consiste em um Centro Cultural que buscam oferecer à população e turistas uma área para realização de atividades de educação, cultura, entretenimento e lazer que promovam a valorização do caráter histórico e cultural do conjunto. Com isso, o projeto tem o propósito de incentivar a dinâmica do espaço, de forma integrada, respeitando suas características como maneira mais eficiente de se preservar um patrimônio.

### **7.1. DIRETRIZES**

A proposta projetual visa qualificar o conjunto e seu entorno e para isso foram elaboradas diretrizes de acordo com os resultados obtidos nos estudos:

1. Integração da proposta de requalificação do conjunto da Estação ao entorno, especialmente os marcos que estão nas proximidades, estruturando um sistema que articula os espaços livres públicos e conjuntos edificados, com a finalidade de utilizá-los como referência para facilitar a localização da esplanada;

2. Definição de funções, usos e novas atividades que proporcionem dinâmica de atividades culturais e sociais frequentes, em horários diurnos e noturnos nos espaços do conjunto (esplanada e edificações), contribuindo para preservar e potencializar suas características e aspectos históricos ;

3. Priorização e Adequação de condições para a circulação de pedestres nos espaços livres públicos do entorno ao conjunto da esta das calçadas de acordo com a norma da ABNT 9050/15 e da implantação de faixas elevadas para travessia das ruas lindeiras que facilitem o acesso a esplanada, que melhorem a mobilidade para pessoas com deficiência e dificuldades de locomoção, como também modere o fluxo de veículos no local;

4. Comunicação, programação visual para melhor identificação e localização da estação, através de placa com mapa de circuito turístico, e ponto de informações turísticas.

5. Adequação da iluminação pública em níveis altos e baixos, considerando as diferentes necessidades dos diversos espaços decorrentes dos usos e atividades previstas, com projeto elétrico capaz de suportar a realização de eventos e atividades diárias de acordo com ABNT e ELETROBRAS;

8. Adequação da vegetação existente e planejamento de implantação de novas espécies (árvores, arbustos e forrações), a partir de projeto paisagístico, adaptáveis às necessidades de uso dos espaços a serem requalificados, considerando as condições de acessibilidade e mobilidade universal.

## 7.2. PROGRAMA DE NECESSIDADES

Tabela 3: Programa de Necessidades.

AMBIENTE		QUANTIDADE	FUNÇÃO	ÁREA M <sup>2</sup>
ESTAÇÃO	Hall	1	Espaço destinado a receber e distribuir as pessoas.	40,50
	Recepção da Estação	1	Espaço destinado a receber o público e dar informações.	34,22
	Sala Multiuso 1	1	Espaço para aula e realização de oficinas variadas.	56,30
	Sala Multiuso 2	1	Espaço para aula e oficinas de música, dança, teatro entre outros.	63,36
	Sala Multiuso 3	1	Espaço para aula e realização de oficinas variadas.	27,60
	Sala de Vídeo	1	Espaço destinado a aulas e apresentações por meio de vídeos.	29,62
	Restaurante/ Café	1	Espaço destinado à venda de alimentos	41,95

	Secretaria/ Recepção da Administração	1	Espaço destinado a recepcionar e distribuir fluxo de pessoas, agendamento e controle da área administrativa.	11,70
	Administração	1	Espaço destinado a administração geral do conjunto.	9,90
	Diretoria	1	Espaço reservado à direção geral do conjunto da Estação.	11,00
	Sala de Reunião	1	Espaço destinado à reunião de funcionários, agentes e investidores.	17,50
	Almoxarifado	1	Espaço destinado à guarda e conservação de materiais e equipamentos.	1,60
	Sala Técnica	1	Espaço destinado a reparos técnicos.	11,50
	Sala de Controle	1	Espaço destinado a controle de funcionários.	12,60
	Copa	1	Espaço de apoio para preparação simples de alimentos para funcionários.	4,70
	Área de Serviço	1	Espaço destinado à limpeza de materiais utilizados na higienização das edificações.	4,95
	Banheiro para Público	2	Espaço destinado a assepsia e limpeza.	24,79
	Banheiro para Funcionários	1	Espaço destinado a assepsia e limpeza.	6,64
	Sala de Apoio aos Funcionários	1	Espaço destinado ao descanso e vivência de funcionários	5,85
	Foyer	1	Espaços para espera nos intervalos dos eventos realizados no auditório	38,90
	Salão Multiuso	1	Espaço para promover eventos, apresentações,	247,90

ARMAZÉM			exposições, etc.	
	Auditório	1	Espaço para promover eventos (palestras, shows, peças teatrais, apresentação de documentários)	104,10
	Banheiro para Público	1	Espaço destinado a assepsia e limpeza.	31,50
	Depósito do Salão Multiuso	1	Espaço destinado a guardar materiais do salão, suporte para as atividades realizadas no salão.	18,30
	Sala de Som	1	Espaço para a operação do equipamento de som para os eventos realizados no auditório	5,30
	Camarrim	1	Espaço para preparação de pessoas que subirão ao palco do auditório para a realização de eventos	5,10
	Depósito do Auditório	1	Espaço destinado a guardar materiais do auditório, suporte para as atividades realizadas.	5,10
ESPLANADA	Área Gastronômica	1	Espaço destinado à praça de alimentação, com estrutura móvel.	819,65
	Play Ground	1	Espaço destinado à instalação de equipamentos de diversão para crianças.	474,28
	Área de Feira e Exposições	1	Espaço destinado à feirinhas de artesanato, exposições e outras atividades.	1.195,86
	Pátio Multiuso	1	Espaço destinado à shows, apresentações, exposições e atividades diversas.	2.400,92
	Memória Ferroviária	1	Espaço destinado à exposição do	1.600,00

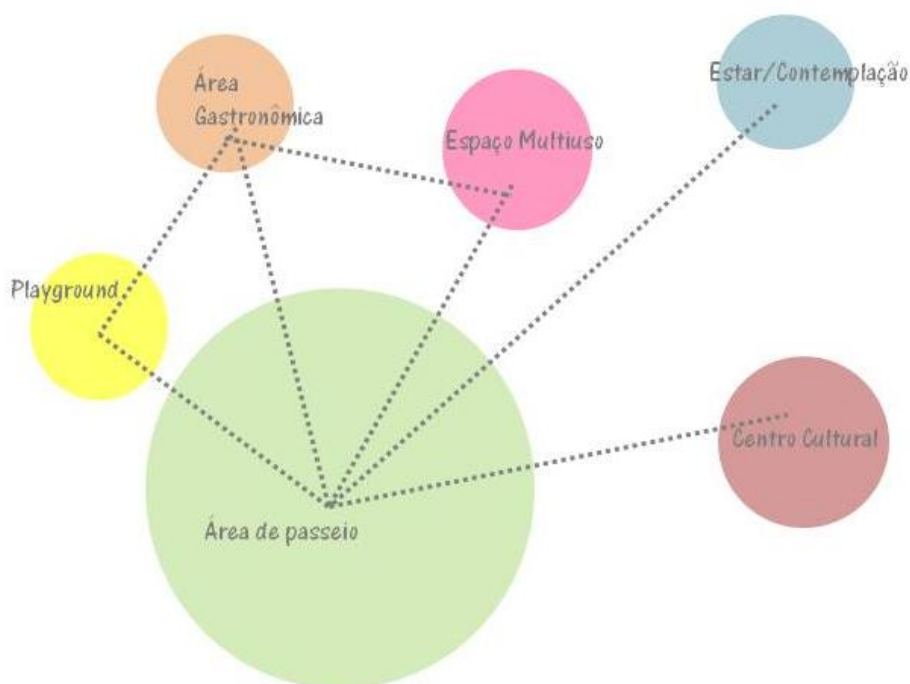


			histórico da Estação Ferroviária de Caruaru.	
	Praça de Apoio	1	Espaço destinado à área de estar.	1.684,36
	Áreas de Estar	Variada	Espaços destinados a população para descanso, interação e vivência do área, distribuídos pela extensão da esplanada.	—
	Jardins	Variada	Espaço destinado ao plantio de espécies vegetativas.	342,51

Fonte: Produzida pela autora.

### 7.3. ZONEAMENTO

Figura 43: Diagrama bolha- relação de usos.

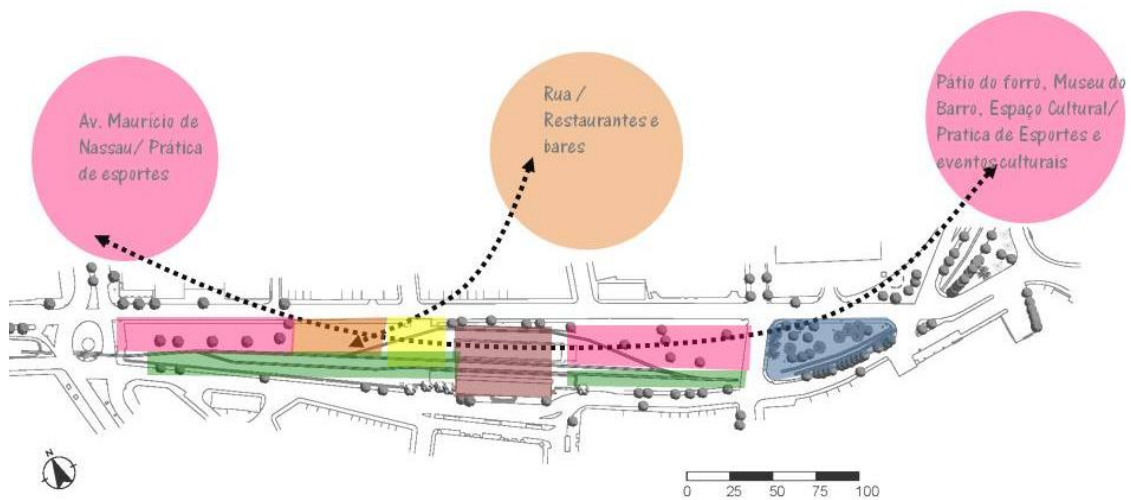


Fonte: Produzido pela autora.

O diagrama trata a relação direta entre as zonas de uso, onde em toda esplanada e praça de apoio estão distribuídas áreas destinadas a contemplação, áreas de estar e passeio de pedestres, sendo assim, estes estão diretamente vinculados a todos os usos da esplanada. Todas as demais

zonas estão indiretamente ligadas umas as outras, pois a área projetada visa oferecer atividades para as diversas faixas etárias, simultaneamente ou não, em períodos diurnos e noturnos. Sendo assim, pais e filhos podem se divertir e vivenciar a cidade, pessoas podem trabalhar, como também se alimentar, ou descansar entre um expediente e outro de trabalho, desfrutar de shows, encontrar amigos etc, tudo em um mesmo lugar.

Figura 44: Zoneamento Geral.



Fonte: Produzido pela autora.

O zoneamento foi estabelecido de acordo com a relação da área com o entorno, pensando o projeto como uma grande sala de estar, um espaço público acolhedor e adequado a vivências e interações. Em toda sua extensão há áreas de estar, contemplação e passeio de pedestres.

O playground está localizado próximo à área gastronômica, pois é importante que próximo às áreas destinadas às crianças, haja espaços que ofereçam atividades para adultos enquanto podem observar suas crianças, permitindo que pessoas de várias faixas etárias possam desfrutar do ambiente ao mesmo tempo. Os limites do playground são determinados por mobiliários e vegetação, que inibem a passagem das crianças para a rua, além desse, também foi proposta a elevação do trecho viário correspondente à zona do

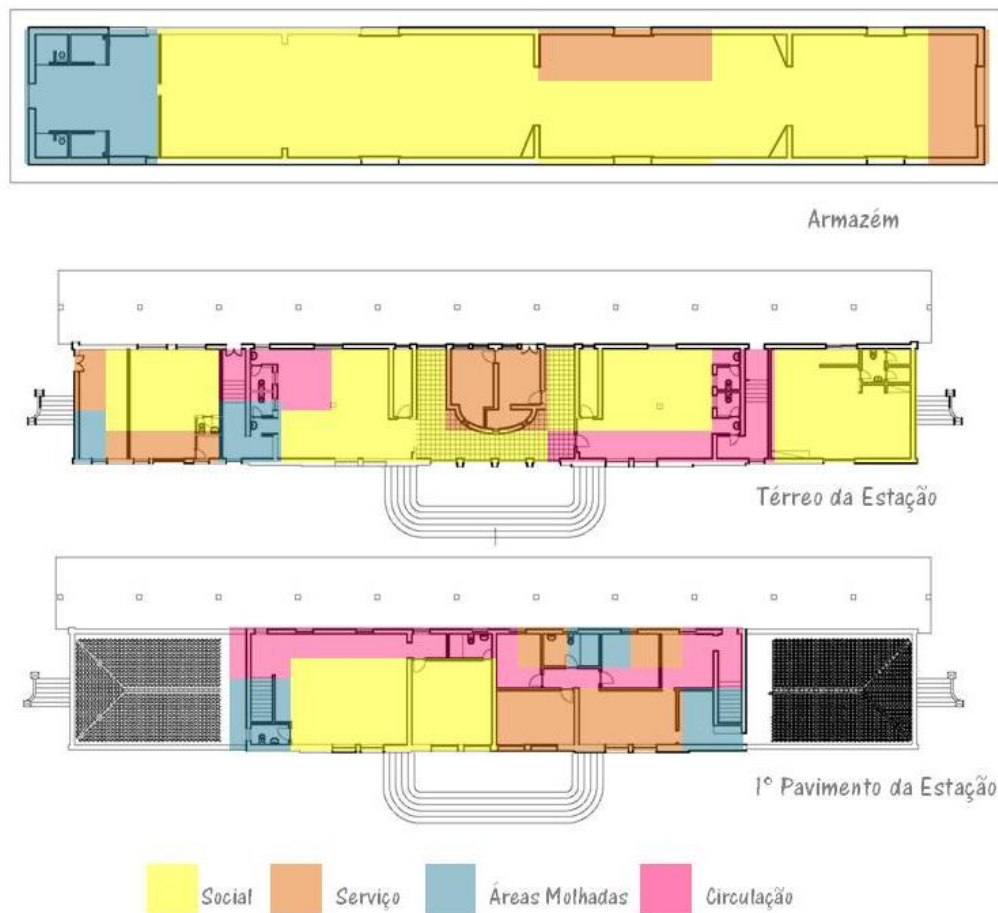
playground, a fim de chamar a atenção dos condutores de automóveis a reduzir a velocidade.

A área gastronômica, encontra-se ao lado da área de feiras e exposições, com o propósito de atender a população que participará dos eventos, como também está nas proximidades da rua Silvino Macedo , onde se encontram vários restaurantes e bares com grande frequência, principalmente nos fins de semana à noite; podendo ser facilmente integrada à área gastronômica.

O espaço destinada a feiras, exposições e atividades diversas está localizada próximo a Avenida Agamenon, pois busca oferecer suporte para realização de atividades esportivas, de entretenimento, de lazer, entre outras.

O espaço multiuso localiza-se em um ponto central, a oeste com a Av. Agamenon, muito utilizada pela população local para realização de atividade física durante a semana no período da manhã, fim de tarde e noite. Atualmente a prefeitura teve a iniciativa de fechar parte da avenida ao tráfego de veículos para permitir o uso exclusivo da população para lazer e recreação, nos domingos e feriados. Essa iniciativa teve grande aceitação, pois há um movimento considerável de pessoas caminhando, correndo, andando de skate, bicicleta, patins entre outros. Sendo assim, a esplanada pode ser uma extensão dessa intervenção e o espaço multiuso pode ser utilizado para aulas de educação física, ioga, capoeira, aulas funcionais entre outras de acordo com uma programação divulgada tanto no centro cultural, como também em sites e redes sociais. Vale ressaltar que além da avenida, também há o pátio Luiz Lua Gonzaga, que da mesma forma é utilizado par realização de atividade física, pois há pista de cooper e ciclofaixa, também são oferecidas aulas de aeróbica no espaço cultural durante a semana no período da manhã. Diante do exposto, percebe-se a disposição da região para a formação de um "circuito esportivo", podendo haver programações e atividades que visem o bem estar e a saúde, oferecendo mais uma opção a população.

Figura 45: Zoneamento das edificações.



Fonte: Produzido pela autora.

O zoneamento das edificações foi baseado nas intervenções propostas pelas diretrizes, sendo assim, para o armazém serão destinados os usos que reúnam grupos maiores de pessoas, por apresentar uma estrutura com vãos livres mais extensos, são eles: o salão multiuso e o auditório.

No edifício da estação estão concentradas as salas de aulas/oficinas, como também a administração e o café, pois esses usos requerem compartimentos menores e mais segregados.

#### 7.4. FLUXOGRAMAS

Figura 46: Fluxograma do Armazém

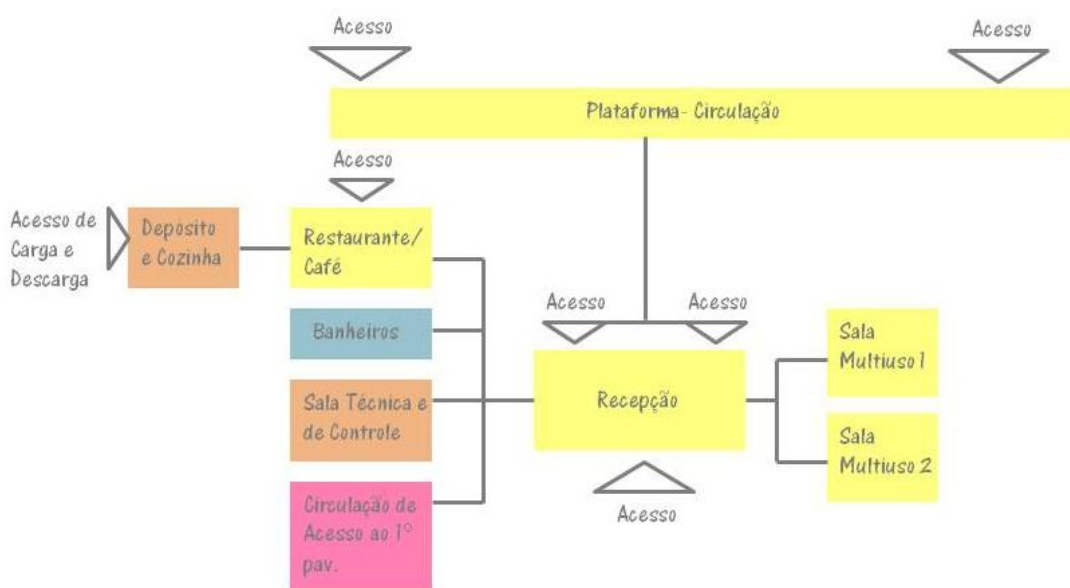


Fonte: Produzido pela autora.

O Foyer é responsável por receber e distribuir os fluxos de usuários para o Salão multiuso e para o Auditório, nessa edificação há instalações sanitárias apenas em uma localidade e para ir aos banheiros é necessário passar pelo salão multiuso, porém também há portas que dão acesso direto a essa área, mas por controle, elas serão abertas apenas em eventos específicos que permitam a passagem dos visitantes livremente.

O auditório e o salão contam com áreas específicas para carga e descarga de equipamentos, os automóveis têm um acesso exclusivo para a área destinada, através da Rua Frei Caneca.

Figura 47: Fluxograma do térreo do Edifício da Estação.



Fonte: Produzido pela autora.

O edifício da estação foi proposto como um conjunto permeável de espaços, pois, como é possível observar na figura 48, há vários acessos, sendo o principal, o que está voltado para a Rua Cleto Campelo, que leva diretamente ao hall da edificação. É importante informar que também é possível ingressar na edificação pela plataforma, onde todos os cômodos possuem entrada direta. Para ter acesso ao primeiro pavimento, a proposta divide o fluxo de usuários e visitantes por uma escada e funcionários da administração por outra.

Figura 48: Fluxograma do 1º pavimento do edifício da Estação.



Fonte: Produzido pela autora.

## **8. PROJETO PRELIMINAR**

### **8.1. MEMORIAL DESCRITIVO E JUSTIFICATIVO**

O desenvolvimento da proposta buscou atender às necessidades apontadas pelos estudos realizados no trabalho que indicaram problemáticas, quanto a funções e usos pouco planejados, instalações inapropriadas que descaracterizam a Estação, infraestrutura inadequada, desvalorização do caráter histórico e cultural da área, problemas quanto a acessibilidade, entre outros.

A proposta buscou valorizar o caráter cultural e trazer dinamicidade para área através da diversidade dos programas oferecidos, apresentando um projeto preliminar mais flexível, que permita a adequação dos ambientes às diversas programações oferecidas pela direção do centro, buscando também alternativas projetuais e métodos de intervenção que valorizam as instalações da ferrovia.

- **ESPLANADA**

A implantação da proposta no conjunto levou em consideração os fluxos existentes, a organização espacial do conjunto, sua relação com o entorno e a legislação, condicionantes fundamentais para elaboração das propostas.

O traçado da esplanada foi determinado pela faixa dos trilhos ferroviário e pelas aberturas do muro que margeia os limites do lado sudeste do conjunto. Além do traçado, esses elementos foram fortes condicionantes do zoneamento e paginação do piso. Segundo a Lei Federal nº10.932, de agosto de 2004, é obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de quinze metros de cada lado da faixa de ferrovias, o que não permitiria a pavimentação da esplanada, porém em prol da acessibilidade, o programa propõe a aplicação do piso intertravado em toda extensão da esplanada, pois não configura uma pavimentação fixa, podendo ser removida sem causar grandes impactos, reservando uma faixa de dois metros para cada lado da linha férrea, a fim de destacar os trilhos e manter viva a memória do lugar.

A vegetação escolhida foi distribuída, respeitando a vegetação existente e espaçada de acordo com Mascaró (2010), que determina que a distancia mínima recomendada entre árvores de pequeno porte é de 5 em 5 m, de médio porte é de 7 em 7 m e grande porte é de 10 em 10 metros, para que suas copas e raízes não interfiram entre si (MASCARÓ, 2010, p.135).

Em toda esplanada foram distribuídos mobiliários- bancos, lixeiras, bicicletários, de forma a atender toda a área.

O desenho do mobiliário e dos equipamentos do playground buscou reforçar o caráter singular da área. O projeto de iluminação propôs nas calçadas postes de iluminação com duas alturas, sendo o lado mais baixo voltado para o interior da calçada, a altura dos postes foi definida em virtude da largura das vias, de acordo com a equação  $1H \leq L \leq 1,6H$  (sendo H= altura do poste,L= largura da via), aplicados para ruas com posteação bilateral. Sendo assim, a altura dos postes para essa área variam entre 5,00 m e 5,62 m , pois as vias que margeiam a esplanada variam de 8 a 9 metros de largura, espaçados em média 14 metros entre si (FINOCCHIO,2010, p.8). No interior da esplanada os postes tem altura de 5metros, pois essa é a altura máxima permitida para locais onde automóveis de manutenção não tem acesso (ibid. p.13). Na faixa não edificante de 2 metros da linha férrea, foram propostos totens com o memorial da Estação Ferroviária, com a iluminação prevista através de postes balizadores de 40 cm de altura próximos aos totens para facilitar a leitura dos mesmos e sinalizar o percurso da linha do tempo. As lâmpadas utilizadas foram as tipo LED, por terem uma longa vida útil, iluminação eficaz, não produzem raios ultravioletas e não usam mercúrio.

Como já descrito anteriormente, a estação encontra-se em uma área central, próxima de pontos turísticos, como o Museu do Barro, o Morro Bom Jesus e a Feira de Caruaru, também está próxima do pátio de eventos Luiz Lua Gonzaga e o Espaço Cultural Tancredo Neves. No período junino a estação apresenta um fluxo considerável de visitantes e população local e, em uma frequência menor, nos eventos do natal, semana santa e outros; porém, durante maior parte do ano, a estação torna-se apenas um lugar de passagem. Considerando essas condições a proposta prevê duas áreas com dimensões maiores, e vãos livres, com pouco mobiliário e vegetação pontual, permitido a



formação de pátios livres e flexíveis que facilmente se adaptarão às instalações dos eventos e atividades neles realizadas.

Na área para feiras, exposições e atividades ao ar livre, em sua extensão foram distribuídas de 10 em 10 metros, árvores de nome popular Flamboyant, que proporciona uma ampla área sombreada e maior conforto térmico, como também características plásticas consideráveis; e no perímetro da gola encontram-se bancos que convidam o transeunte a sentar, observar, participar e vivenciar as atividades realizadas no espaço.

A outra área destinada a grandes eventos é o Pátio multiuso, sua extensão é maior e há apenas a vegetação original da área, não foram acrescentadas outras, pois o espaço foi projetado para shows e eventos que exigem vão livres maiores.

Na esplanada também se encontra a área gastronômica. Nela os cafés, restaurantes e lanchonetes encontram-se em instalações móveis, como as de *food truck*, *food bike* entre outros meios que não interferem na leitura do conjunto. O mobiliário dessa área é em sua maioria de responsabilidade dos comerciantes cadastrados pela administração do centro cultural, que regulariza a utilização e manutenção do espaço. Os mobiliários fixos dessa áreas são bancos de madeiras, jardineiras e o bicicletário, todos desenhados com a finalidade de se integrarem e valorizarem a paisagem, acentuando a originalidade do conjunto. As espécies de árvore plantada nessa área foi a Canafístula, árvore de grande porte, plantada de 10 em 10 metros.

No Play Ground, a vegetação proposta tem a função de proporcionar conforto térmico, como também de barreira física, diminuindo o risco de crianças saírem da área em direção às vias. Outra ferramenta que contribui para isso é a implantação de bancos na periferia da área, possibilitando que os responsáveis pelas crianças tenham um maior controle dessa passagem. As árvores plantadas no meio da área e na periferia são da espécie Flamboyant e o arbusto plantado na periferia é conhecido popularmente por cebolinha-de-jardim e configura-se como barreira-evitando a passagem de crianças para as vias.

Os jardins localizados na área sudeste da praça são compostos pelas espécies abacaxi roxo, cebolinha-de-jardim, coração-magoado, coração-roxo e grama-amedoim; compõem uma maça vegetativa, com cores, tamanhos e texturas diferentes.

Como já foi analisado e destacado anteriormente no diagnóstico do entorno, as calçadas que dão acesso a estação encontram-se em estado ruim, algumas estão danificadas pelas raízes das árvores e outra por falta de manutenção, devido esse cenário o projeto busca restaurar as calçadas, da esplanada e pracinha de apoio, aplicar piso tátil e rampas de acessibilidade, também foi proposto a implantação de faixas elevadas para pedestres, a fim de facilitar o acesso a esplanada e moderar o fluxo de veículos no local.

No análise do mapa de hierarquia de vias, foi identificado um conflito de fluxos na Rua Cleto Campelo, em frente a Estação, devido a largura da via ser insuficiente para o fluxo de veículos e a locação de um terminal de transporte público, na busca de solucionar esse problema o projeto preliminar propôs uma mudança de fluxo dos veículos particulares, pela Travessa José Martins, além da mudança de fluxo , uma parte da via em frente a estação será elevada até o terminal de transporte público, facilitando o acesso e a conexão entre o conjunto e o terminal.

- **ARMAZÉM**

No armazém foram distribuídos o salão multiuso, espaços destinado a realização de diversas atividades, como exposições, apresentações artísticas, entre outras e o auditório, um espaço destinado a shows, apresentações, palestras, exibição de filmes de curta e longa metragem produzidos na cidade entre outras atividades. Esses espaços foram planejados para receber grupos maiores de pessoas e podem atender às necessidades de usuários diversos; complementando os usos e funções tanto do Centro, como também de outros lugares, considerando de quem tem interesse em utilizar a área para exposição e divulgação de trabalhos. Os banheiros foram totalmente reformados, para atender aos novos usos e condições das pessoas, como também as normas de acessibilidade (BNT 9050/15). Para o piso foi proposto revestimento de cimento queimado e para o piso do palco do auditório, revestimento de madeira. As

paredes deverão ser lixadas e pintadas. Quanto à cobertura, foi proposta a restauração das tesouras e a substituição das telhas de amianto por telha canal. Também foram propostas instalações elétricas aparentes que buscam valorizar os elementos do espaço.

- **ESTAÇÃO**

Na edificação da estação foram distribuídas as salas multiuso, apresentando um projeto flexível que permita a realização de várias atividades, como artesanato, aulas de música, danças e manifestações culturais. A área administrativa ficou concentrada no 1º pavimento e o restaurante, junto a algumas salas no térreo. Os banheiros foram projetados para atender às necessidades dos futuros usuários do lugar, como também à NBR9050/15 e de acordo com a nova capacidade de pessoas na edificação. A proposta visando manter o máximo da memória do lugar intenciona conservar os revestimentos de piso originais através da restauração. As esquadrias e as paredes também passarão por um processo de restauro. As novas instalações serão aparentes evitando a quebra das paredes, um dos fatores determinantes para o desenvolvimento do projeto preliminar arquitetônico, foi a condição de não mexer nas fachadas, a circulação e a localização das áreas molhadas. Para garantir o acesso de pessoas com mobilidade reduzida, ao 1º pavimento, a proposta indica a instalação de uma plataforma elevatória na recepção.

No armazém foi distribuídos o salão multiuso, espaços destinado a realização de diversas atividades, como exposições, apresentações artísticas, entre outras e auditório, um espaço destinado a shows, apresentações, palestras, exibição de filmes de curta e longa metragem produzidos na cidade entre outras atividades. Esses espaços foram planejados para receber grupos maiores de pessoas e podem atender as necessidades de espaço tanto do Centro, como também de outros lugares que tenham interesse em utilizar a área para exposição e divulgação de trabalhos. Os banheiros foram totalmente reformados, para atender aos novos usos e capacidade de pessoas, como também as normas de acessibilidade (NBR 9050/15). Para o piso foi proposto revestimento de cimento queimado e para o piso do palco do auditório, revestimento de madeira. As paredes foram lixadas e pintadas,. Quanto a cobertura, foi proposto a restauração das tesouras e a substituição das telhas de

amianto por telha canal. Também foram propostas instalações elétricas aparentes que buscam valorizar os elementos do espaço.

## 9. CONCLUSÕES

O presente trabalho consiste em um estudo para a requalificação arquitetônica e urbanística da Estação Ferroviária de Caruaru-PE, pois o conjunto é reconhecido na esfera estadual por seus valores históricos e artísticos, como também tem importância cultural para a cidade, pois teve papel significativo no desenvolvimento industrial, econômico e turístico para a cidade. Outro fator importante é a sua localização, pois encontra-se no centro da cidade, dentro da zona de proteção dois (ZPC2) que o plano diretor da cidade determina e caracteriza como área com potencial turístico, pois nela estão contidos museus e pontos turísticos da cidade e também apresenta uma variedade de usos e de relações culturais. Diante desse contexto, constatou-se a necessidade de estudar e propor alternativas para o uso sustentável deste patrimônio, tendo como objetivo geral realizar estudos para requalificação arquitetônica e urbanística da estação, visando o uso sustentável e integrado à comunidade que contribua com a dinâmica de usos e atividades realizadas no local.

Para desenvolver a pesquisa desse trabalho, foram elaborados mapas de análise do entorno, que visam compreender o contexto em que a estação está inserida e como se relacionam, também foram realizadas visitas a campo e levantamento físico das edificações, foram consultadas as leis e instrumentos que regem a área, acervos fotográficos, artigos científicos, revistas, e jornais para compreender melhor o estado atual do conjunto e seus processos de mudança.

Através dessas análises foi constatado que a subutilização do conjunto ocorre devido a inexistência de uma definição de usos, o semblante deteriorado e abandonado da estrutura cenográfica instalada na esplanada, por falta de manutenção da mesma, a falta de uma programação que incentive a população a se apropriar do espaço, como outros fatores descritos no decorrer da pesquisa. Através do diagnóstico foram constatadas as problemáticas e

potencialidades da área, que nortearam as diretrizes do projeto preliminar que visa reintegrar o conjunto a dinâmica da cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Jonh A. Alves. Entendendo o Espírito do lugar: Diretrizes para requalificação na Esplanada da Estação Ferroviária de Caruaru - PE. Centro Universitário do Vale do Ipoca. Caruaru, 2013.

CARTA DO PATRIMONIO INDUSTRIAL- Nizhny Tagil. Julho de 2003

CATRAQUI, Ludmila. **Requalificação da Estação Ferroviária de Ituverava-SP**. 2012. Projeto de pesquisa apresentado ao Centro Universitário Moura Lacerda para obtenção de título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Centro Cultural de Araras- São Paulo. Disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/> . Acessado em: março de 2015.

CHAVES, Carolina Marques; FILHA Maria Berthilde de Moura. **Metodologia de Inventário para Restauro de Edificações de Valor Patrimonial**. Centro de Tecnologia/Departamento de Arquitetura e Urbanismo/ Monitoria . X Encontro de Iniciação à Docência. UFPB-URG. 2007.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1996

FINOCCHIO, Antonio Ferreira. **Noções Gerais de Projetos de Iluminação Pública (IP)**. Janeiro 2014. Disponível em: <http://paginapessoal.utfpr.edu.br/mafinocchio/disciplinas-da-graduacao/et38h-engenharia-de-iluminacao/et38h-engenharia-de-iluminacao/APOSTILANOESGERAISDEPROJETOSDEIP.pdf>. Acessado em setembro de 2015.

GHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo. UNESP, 2001.

GOMIDE, José Hailon *et al.* **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural**. 2005.

High Line: um Parque em Nova York. Disponível em: <http://www.cidadessustentaveis.org.br/boas-praticas/high-line-um-parque-publico-dentro-de-nova-york>. Acessado em outubro de 2015.

KLÜPPEL, Griselda Pinheiro. O sol e o vento no traçado urbano do Brasil Colonial. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, v. 7, n. 1, 2008.

LIMA, Rafael. Jornal do Comércio on line. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/11/19/uso-de-estacao-ferroviaria-gera-polemica-em-caruaru-156697.php>. Acessado em: 21 de Dezembro de 2014.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAHFUZ, Edson da Cunha. **Nada provém do nada: a produção da arquitetura vista como transformação de conhecimento**

MASCARÓ, L. MASCARÓ, J.L. **Vegetação Urbana**. 2010.

MELO, Ailza Maria Tavares. **A Estação Ferroviária de Caruaru: O Reconhecimento do Patrimônio Cultural**. Caruaru, 2014. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Centro Universitário FAVIP - DEVRVY, como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

MOURA, Dulce, *et al.* **"A Revitalização Urbana." Contributos para a Definição de um Conceito Operativo** (2005).

NEVES, André Lemoine. **"Análise morfológica de cidades do agreste pernambucano surgidos no século XVIII."** Anais: Encontro Nacionais da ANPUR 10 (2013).

OLIVEIRA, Raquel Diniz. Revitalização patrimonial. **Revista eletrônica do Mestrado em Administração, Unisantos: Patrimônio: Lazer e Turismo**, 2008.

Plano de Urbanização de Uso e Ocupação da Esplanada Ferroviária da Cidade de Campo Grande. Disponível em: <http://www.pmcg.ms.gov.br/centro/downloads>. Acessado em outubro de 2015.



REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. (2011); **"A respeito da morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma e da cidade"**. Acta Scientiarum Technology, 33 (2), 123-127.

SILVA, Aline de Figueirôa. **Comunicação, diversão e oração: Os espaços de Art Decó e o patrimônio moderno de Caruaru- PE**. In: Anáís do 8º seminário.

TENÓRIO, Luciene de Almeida. **Caruaru nos Trilhos: Intervenção no Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Caruaru para implantação de uma Cinemateca**. Caruaru, 2011. Trabalho de conclusão do curso apresentado à Faculdade do vale do Ipojuca, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

VARGAS E CASTILHO, **Intervenções em Centros Urbanos**. São Paulo: Editora Manole Ltda. 2009.

VIEGAS, Camila. High Line Park- Parque em Nova York, de James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro, foi implantado em linha férrea elevada, desativada desde 1980. Disponível em: <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/188/high-line-park-parque-em-nova-york-de-james-155935-1.aspx>. Acessado em outubro de 2015.

VIEIRA, Natália Miranda. AUTENTICIDADE x EXPLORAÇÃO IMAGÉTICA DO PATRIMÔNIO CULTURAL. **Ilha Revista de Antropologia**, v. 8, n. 1, 2, p. 275-294, 2006.

WALKER, Connor. ""The Landscape Imagination" - Ensaio sobre o High Line, por James Corner" [From "The Landscape Imagination" - James Corner's Essay on the High Line] 03 Jul 2014. ArchDaily Brasil. (Trad. Arthur Stofella) Acessado 22 Out 2015. <<http://www.archdaily.com.br/br/623369/the-landscape-imagination-ensaio-sobre-o-high-line-por-james-corner>>

## APÊNDICE

### APÊNDICE A – FICHA BOTÂNICA

**Nomes Populares:** Abacaxi-roxo, Moisés-no-berço,

**Nome Científico:** *Tradescantia spathacea*;

**Família:** *Commelinaceae*;

**Origem:** América Central, América do Norte, Belize, Guatemala, México;

**Clima:** Equatorial, Mediterrâneo

**Luminosidade:** Luz Difusa, Meia Sombra, Sol Pleno;

**Categoria:** Cactos e Suculentas, Folhagens, Forrações à Meia Sombra, Forrações ao Sol Pleno, Gramados e Forrações

**Altura:** 0.3 a 0.4 metros, 0.4 a 0.6 metros

**Ciclo de Vida:** Perene.



**Nomes Populares:** Algaroba ou Algarobo;

**Nome Científico:** *Prosopis juliflora*;

**Família:** *Fabaceae (leguminosae)*;

**Clima:** Árido e Semi-árido;

**Origem:** América do Sul, Peru;

**Luminosidade:** Sol Pleno;

**Caule:** Tronco;

**Copa:** Vertical e horizontal;

**Raiz:** Pivotantes e Aéreas;

**Flor:** Verde-claro e amarelada;

**Fruto:** Amarelo-claro;

**Fenologia do fruto:** Outubro e Janeiro.



**Nome Popular:** Bulbine, Bulbinea, Cebolinha-de-jardim;

**Nome Científico:** *Bulbine frutescens*;

**Família:** *Asphodelaceae*;

**Origem:** África, África do Sul;

**Clima:** Mediterrâneo, Subtropical, Temperado, Tropical;

**Luminosidade:** Meia sombra, Sol Pleno;

**Caule:** Sem caule;

**Raiz:** Tuberosas;

Flores: Inteiramente amarelas;



**Nome Popular:** Eucalipto, Eucalipto-limão azul;  
**Nome Científico:** *Eucalyptus globulus* Labill;  
**Família:** *Myrtaceae*;  
**Origem:** Tasmânia e sudoeste da Austrália;  
**Clima:** Subtropical e Temperado;  
**Caule:** Tronco;  
**Copa:** Vertical;  
**Raiz:** Pivotante;  
Perenifólia;

Exige pouca água;

**Fruto:** Branco;

**Fenologia do fruto:** Setembro e Outubro.



**Nome popular:** Flamboyant, Acácia-rubra, Árvore-flamejante, Flamboiant, Flor-do-paráiso;

**Nome Científico:** *Delonix regia*;

**Família:** *Fabaceae*;

**Origem:** África, Madagascar;

**Clima:** Equatorial, Subtropical, Tropical;

**Luminosidade:** Sol Pleno;

**Caule:** Tronco;

**Copa:** Horizontal;

**Raiz:** Pivotante;

Caducifólia

**Flor:** Vermelha;

**Fenologia da flor:** Primavera, verão;

**Fruto:** Marrom;

**Fenologia do fruto:** Março-Julho;



**Nome Popular:** Grama-amendoim, Amedoim-forrageiro, Amendoim-rasteiro, Amendoinzinho;

**Nome Científico:** *Arachis repens*;

**Família:** *Fabaceae*;

**Origem:** América do Sul, Brasil;

**Clima:** Equatorial, Subtropical, Tropical;

**Luminosidade:** Meia Sombra, Sol Pleno;

**Ciclo de Vida:** Perene.



**Nome Popular:** Luca Gigante, Luca-elefante  
**Nome Científico:** *Yucca gigantea*;  
**Família:** *Asparagaceae*;  
**Origem:** América central, América do Norte, Belize, costa Rica, Guatemala, Honduras e México;  
**Clima:** Equatorial, Mediterrâneo, Oceania, Subtropical e Tropical;  
**Luminosidade:** Meia sombra e sol pleno;  
**Caule:** Tronco;  
**Copa:** Vertical;  
**Raiz:** Aéreas;  
**Fruto:** Branco;  
**Fenologia do fruto:** Dezembro-Março.



**Nome Popular:** Macaíba-barriguda, Macaúba, Coco-de-espinho;  
**Nome Científico:** *Acrocomia aculeata* (Jacq.) Lodd. ex Mart.;  
**Família:** *Arecaceae*;  
**Origem:** Brasil;  
**Clima:** Tropical e Tropical úmido;  
**Caule:** Tronco;  
**Copa:** Vertical;  
**Raiz:** Fascicular;  
Perenifólia;  
Exige pouca água;  
**Fruto:** Amarelo;  
**Fenologia do fruto:** Outubro-Janeiro.



**Nome Popular:** Pau-Brasil, Ibirapitanga,  
**Nome Científico:** *Caesalpinia echinata* Lam.;  
**Família:** *Fabaceae*;  
**Origem:** América do Sul, Brasil;  
**Clima:** Equatorial, Subtropical, Tropical;  
**Luminosidade:** Sol pleno;  
**Caule:** Tronco;  
**Copa:** Vertical e horizontal;  
**Raiz:** Aéreas;  
Perenifólia;  
Exige muita água;  
**Fruto:** Amarelo/dourado;  
**Fenologia do fruto:** Setembro e Dezembro.



**Nome Popular:** Canafístula, Angico-amarelo, Farinha-seca, Faveira, Guarucaia, Ibirá-puitá, Sobrasil, Tamboril-bravo;  
**Nome Científico:** *Peltophorum dubium*;  
**Família:** *Fabaceae*;  
**Origem:** América do Sul;  
**Clima:** Equatorial, Subtropical, Tropical;  
**Luminosidade:** Sol pleno;  
**Caule:** Tronco;  
**Copa:** Ampla e globosa;  
**Raiz:** Pivotante;  
**Flores:** Amarelas;  
**Fruto:** legume, seco, indeiscente, lanceolado e achatado.



**Nome Popular:** Castanhola, Amendoeira-da-praia, Figueira-da-índia e outros;  
**Nome Científico:** *Terminalia catappa* L.;  
**Família:** *Combretaceae*;  
**Origem:** Ásia;  
**Clima:** Equatorial, Oceânico, Subtropical e Tropical;  
**Luminosidade:** Sol Pleno;  
**Fruto:** Verde que muda para vermelha no outono;  
**Fenologia do fruto:** Setembro e Outubro;  
**Folha:** Amarelo claro;  
**Fenologia da folha:** Novembro e Março.



**Nome Popular:** Cólus, Coração-magoado;  
**Nome Científico:** *Solenostemon scutellarioides*;  
**Família:** *Lamiaceae*;  
**Origem:** Ásia, Indonésia, Java, Malásia;  
**Clima:** Equatorial, Oceânico, Subtropical, Tropical;  
**Luminosidade:** Meia sombra, Sol Pleno;  
**Folhas:** amarelo, vermelho, rosa, roxo, verde e marrom;  
**Fenologia da folha:** Ano todo.



**Nome Popular:** Trapoeraba-roxa, Coração-roxo, Trapoeraba, Trapoerabão;  
**Nome Científico:** *Tradescantia pallida purpurea*;  
**Família:** *Commelinaceae*;  
**Origem:** América do Norte, México;  
**Clima:** Equatorial, Subtropical, Tropical;  
**Luminosidade:** Meia Sombra, Sol Pleno;  
**Folhas:** Roxo;



## APÊNDICE B – VISTAS DA PROPOSTA EM MAQUETE ELETRÔNICA

