

CENTRO UNIVERSITÁRIO DO SUL DE MINAS – UNIS/MG

Gestão de Engenharias, Arquitetura e Tecnologia – GEAT

ARQUITETURA E URBANISMO

CALEBE MARCHINI



**REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA QUE ABRIGA A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE
VARGINHA:**

Projeto de uma feira livre de artes, artesanatos, cultura e lazer

Varginha / MG

2018

CALEBE MARCHINI

**REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA QUE ABRIGA A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE
VARGINHA:
projeto de uma feira livre de artes, artesanatos, cultura e lazer**

Trabalho de Conclusão de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS, como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação da Profa. Luciana Bracarense Coimbra Veloso.

**Varginha / MG
2018**



AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, o Arquiteto da Vida, desde o primeiro momento em que fui abençoado pelo dom da vida, por ter me beneficiado com saúde, fornecendo forças para superar as dificuldades e coragem para poder enxergar um novo mundo de possibilidades.

A Universidade, pela oportunidade de concluir o curso, aos mestres que se dedicaram a ensinar e compartilhar seus conhecimentos. Um agradecimento especial a Mestra e Doutora Luciana Bracarense que fez toda diferença na orientação do meu trabalho de conclusão de curso.

Aos meus pais e minha querida esposa Liliane, que foi grande parceira ao meu lado, que me acompanhou ao longo desses anos e que não me permitiu desistir. Sem você, seria tudo mais difícil. Aos meus amados filhos, Bianca e Pedro, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.

Sou grato especialmente aos incentivadores, meu irmão Raymon Marchini e ao amigo Dr. Pedro Alcântara que fizeram a diferença nesse momento, que acreditaram e contribuíram para a realização do meu projeto, auxiliando na superação de mais um desafio.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado!



RESUMO

O seguinte trabalho apresenta o estudo de uma proposta de Requalificação do entorno que abriga a Estação Ferroviária de Varginha com a criação de uma feira livre de artes, artesanato, cultura e lazer. A Estação Ferroviária é um importante Patrimônio Industrial tombado do município, que representou uma época de grande desenvolvimento e prosperidade. Hoje, com raras exceções, o entorno da estação se encontra sem uso e abandonado, e em especial, após o encerramento das atividades ferroviárias e comerciais no entorno. Para uma proposta que trouxesse novamente vida a este espaço, fez-se necessário, a leitura do diagnóstico da área de estudo e, um aprofundado embasamento teórico a respeito do tema e de análises projetuais referenciais. Assim, foi possível elaborar este projeto de requalificação do entorno que abriga a estação, e oferecer um espaço urbano de qualidade e acessível a toda população, promovendo o desenvolvimento de várias atividades culturais e de lazer, integrando as pessoas no espaço urbano, despertando o sentimento de pertencimento e valorização da identidade cultural.

Palavras-chave: Requalificação. Estação Ferroviária. Varginha. Patrimônio Industrial. Espaço Urbano.



ABSTRACT

The following work presents the study of a proposal for the requalification of the environment that houses the Varginha Railway Station with the creation of a fair free of arts, crafts, culture and leisure. The Railway Station is an important Industrial Heritage listed of the municipality, which represented a time of great development and prosperity. Today, with rare exceptions, the surroundings of the station are unused and abandoned, and especially after the closure of the railway and commercial activities in the surroundings. For a proposal that would bring life back to this space, it was necessary to read the diagnosis of the area of study and a deep theoretical basis on the subject and of reference project analysis. Thus, it was possible to elaborate this project of requalification of the surroundings that shelter the station, and to offer a quality urban space accessible to all population, promoting the development of various cultural and leisure activities, integrating people in urban space, arousing the feeling of belonging and appreciation of cultural identity.

Keywords: Requalification. Train station. Varginha. Industrial Patrimony. Urban Space



LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Primeira Estação de Varginha, 1930.....	15
Figura 2 – Primeira sede do Branco do Brasil, 1920	15
Figura 3 – A esquerda, Banco do Comércio e Indústria de MG	16
Figura 4 – Espaço insuficiente para acomodar cargas	16
Figura 5 – Nova Estação, 1943	16
Figura 6 - Fases pós desativação	17
Figura 7 – Quinta da boa música.....	18
Figura 8 – Estação Auston Londres, demolida em 1962	22
Figura 9 - Real Fábrica de Ferro São Joaquim de Ipanema	24
Figura 10 - EUA, resultado da proposta de renovação urbana, 1960.....	31
Figura 11 – Las Ramblas, Barcelona. Modelo de preservação urbana na Europa.....	32
Figura 12- Hyde Park Londres, preservação arquitetônica que fomenta o turismo.....	33
Figura 13 - Hyatt Regency Hotel, 1967	34
Figura 14 - Hyatt Regency Hotel, fascínio pelos seus elementos construtivos.....	35
Figura 15 - Bolonha, Itália – Requalificação e recuperação dos centros históricos.....	36
Figura 16 - Galeria Vittorio Emanuele, Milão – arcadas e galerias comerciais	37
Figura 17 – Barcelona, amplas áreas livres e parques públicos	38
Figura 18 - High Line Park – Implantação em meio a.....	43
Figura 19 – Pavimentação, pranchas de concreto	44
Figura 20 – Madeiras empilhadas como arquibancada	44
Figura 21 - Pranchas de concreto intercalados com partes do trilho original	45
Figura 22 – Iluminação em LED	45
Figura 23 – Restauração da estrutura	45



Figura 24 - Nova base de laje sobre a estrutura	46
Figura 25 - Pintura na cor original	46
Figura 26 – Vegetações diferentes em cada trecho	46
Figura 27 - Maciços arbóreos.....	47
Figura 28 – Relação entre área verde e áreas ocupáveis	47
Figura 29 - Tipos de mobiliários	48
Figura 30 – Circulação principal por escada e corte longitudinal.....	48
Figura 31 - Pontos de acesso para PNE	49
Figura 33 - Diagrama conceitual High Line Park	50
Figura 34 – Complexo do Mirante 9 de Julho.....	51
Figura 35 – Salão de Baile Belvedere Trianon, atualmente MASP	52
Figura 36 - Torre do Mirante demolida para construção do viaduto.....	52
Figura 37 - Antes e depois da intervenção	53
Figura 38 – Bicletário em aço sustentável.....	53
Figura 39 - Balcão em cada lado / Iluminação e espelhos que criam a sensação de infinito.....	54
Figura 40 - Chafariz antes e após restauração.....	54
Figura 41 – Projeto de uma galeria em vidro em cima do mirante	54
Figura 42 – Exposições artísticas, apresentações musicais, filmes	55
Figura 43 – Atividades realizadas no Mirante.....	56
Figura 44 - Diagrama conceitual Mirante 9 de Julho	56
Figura 45 - Rio Piracicaba ao fundo Engenho Central.....	57
Figura 46 – Vestígios da linha férrea pertencente ao Engenho Central	58
Figura 47 - Maior conjunto arquitetônico em alvenaria no Brasil	58
Figura 48 – Croquis da proposta	59
Figura 49 – Intervenção com acréscimo em vermelho.....	60



Figura 50 – Palco que se abre para a praça central em apoio as apresentações ao ar livre,	60
Figura 51 - Antigo depósito de tonéis, agora o <i>foyer</i> do teatro	61
Figura 52 - Os fundos do galpão é a entrada principal do público para o teatro.....	62
Figura 53 - Diagrama conceitual Teatro Erotides de Campos - Engenho Central	62
Figura 54 - <i>LX Factory</i> , antigo complexo fabril	63
Figura 55 - Mapa do complexo fabril com 23.000 m ²	64
Figura 56 – Manifestações artísticas e atividades diversas	64
Figura 57 - Vintage	65
Figura 58 - <i>Underground</i>	65
Figura 59 - Livraria "Ler Devagar", rotativa da antiga gráfica em meio aos livros	66
Figura 60 – Mapa 3D da área de estudo.....	67
Figura 61 - Mapa 2D - área de estudo.....	68
Figura 62 - Mapa 3D área de intervenção	68
Figura 63 - Mapa 2 D - Área de estudo e intervenção	69
Figura 64 – Mapa 3D do gabarito	69
Figura 65 - Mapa 2D do gabarito.....	70
Figura 66 - Gráfico do gabarito.....	70
Figura 67 - Mapa 2D de uso e ocupação.....	70
Figura 68 - Mapa 3D de uso e ocupação.....	71
Figura 69 – Gráfico de uso e ocupação.....	71
Figura 70 - Quinta da boa música	72
Figura 71 - Arte em grafite, movimento espontâneo	72
Figura 72 - Mapa 3D de uso e permanência e Bens Tombados do entorno.....	73
Figura 73 – Mapa 2D de uso e permanência e Bens Tombados do entorno	73
Figura 74 - Pontos com maiores usos e permanência	74



Figura 75 - Antigo Banco do Brasil.....	75
Figura 76 - Antigo Banco do Desenvolvimento do Estado de MG	75
Figura 77 - Estação Ferroviária.....	75
Figura 78 - Bens Tombados	76
Figura 79 – Mapa 3D do mobiliário urbano.....	77
Figura 80 – Mapa 2D do mobiliário urbano.....	77
Figura 81 - Bancos em condições precárias de conservação e bicicletário.....	77
Figura 82 - Bancos em precárias condições de conservação e bicicletário.....	77
Figura 83 - Mapa de iluminação	78
Figura 84 - Mapa 2D Iluminação	78
Figura 85 - Iluminação direta suspensa e convencional em postes.....	79
Figura 86 - Mapa 3D de equipamentos urbanos	79
Figura 87 – Mapa 2D de equipamentos urbanos.....	80
Figura 88 - Rampa de acessibilidade fora da norma	80
Figura 89 - Mapa 3D de sinalização	80
Figura 90 - Mapa 2D de sinalização	81
Figura 91 – Placas que necessitam de manutenção.....	81
Figura 92 - Vegetação	81
Figura 93 - Mapa 3D do sistema viário.....	82
Figura 94 - Mapa 2D do sistema viário.....	83
Figura 95 - Sem calçada - Rua Domingos de Resende / Rua com 3,66 metros de largura	83
Figura 96 - Diagrama conceitual.....	88
Figura 97 – Plano de massas	89



Figura 98 - Croquis	90
Figura 99 - Setorização	92
Figura 100 – Fluxograma (ANEXO O)	93
Figura 101 – Organograma (ANEXO P)	93
Figura 102 - Perspectivas	9



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
1.1 Origem, justificativa e relevância do tema	13
1.2 Objetivos.....	14
1.2.1 Objetivo Geral	14
1.2.2 Objetivos Específicos	14
1.3 Contexto da pesquisa	15
1.4 Problema da pesquisa	20
1.4.1 Hipótese	20
1.5 Metodologia.....	21
2 ELEMENTOS TEÓRICOS CONCEITUAIS	23
2.1 Centro Urbano e Centro Histórico.....	23
2.2 Patrimônio Industrial	25
2.3 Feiras Livres e Mercados.....	29
2.4 Prédios antigos, necessários	31
2.5 A concentração de pessoas	32
2.6 Espaços para caminhar	33
2.7 A Intervenção em Centros Urbanos.....	34
2.7.1 Motivos para intervir	34
2.7.2 Processos de Intervenção: periodização	35
2.7.2.1 Renovação Urbana (1950-1960).....	36
2.7.2.2 Preservação Urbana (1970-1980).....	38
2.7.2.3 Reinvenção Urbana (1990 até os dias atuais).....	43
2.7.2.4 Requalificação Urbana	45
2.7.2.5 Reabilitação Urbana	45
2.7.2.6 Revitalização urbana.....	46
2.7.2.7 Recuperação urbana.....	46



2.7.2.8	Renovação Urbana.....	46
3	REFERÊNCIAS PROJETUAIS	48
3.1	Parque público High Line - Ficha Técnica	48
3.1.1	Conceito.....	50
3.2	Mirante 9 de Julho	57
3.2.1	Conceito.....	59
3.3	Engenho Central de Piracicaba.....	64
3.3.1	Conceito.....	66
3.4	Estudo de caso - <i>LX Factory</i>	70
3.5	Considerações das análises projetuais	73
4	DIAGNÓSTICO	75
4.1	Delimitação da área de estudo	75
4.2	Área de intervenção	76
4.3	Aspectos socioculturais Gabarito	77
4.4	Aspectos socioculturais Gabarito	78
4.5	Uso e permanência.....	81
4.6	Bens Tombados	83
4.7	Aspectos urbanos Mobiliários	84
4.8	Iluminação	79
4.9	Equipamentos	80
4.10	Sinalização de trânsito	80
4.11	Vegetação	82
4.12	Vias urbanas e calçadas	82
4.14	Impactos	84
5.	PROPOSTA	86
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	94
7.	CRONOGRAMA.....	95
	REFERÊNCIAS	96



1. INTRODUÇÃO

A Requalificação Urbana constitui uma vertente da disciplina de Urbanismo que tem como objetivo recuperar espaços antes degradados e subutilizados, promove a inclusão social por estabelecer novas funções urbanas para tais espaços. Melhora a qualidade de vida da população, a recuperação de equipamentos e infraestruturas. Com isso valoriza-se o espaço público e ao mesmo tempo desenvolve a sustentabilidade social, econômica e ambiental.

O projeto propõe a requalificação de parte do Centro Histórico de Varginha, que inclui: o Antigo Banco do Brasil, o Antigo Banco do Comércio e Indústria de MG e a antiga Estação Ferroviária de Varginha para a criação de uma Feira de Artes, Artesanato, Cultura e Lazer nesta área. Atende-se assim à necessidade de valorizar e preservar este importante patrimônio histórico do município, trazer novo uso para estes prédios históricos e seu entorno imediato, bem como promover a legalização do comércio informal ali existente.

1.1 Origem, justificativa e relevância do tema

Com o crescimento das cidades e a transformação da economia, as áreas centrais perdem seu atrativo, o que gera sua degradação, esvaziamento e desuso. A alteração das funções e do uso do espaço são problemas que afetam a maioria das cidades, e faz com que o patrimônio histórico seja esquecido face a valorização de novos centros urbanos.

Com o município de Varginha não foi diferente. A estação e a ferrovia que contribuiu para o desenvolvimento do núcleo urbano surgido a partir do seu traçado, trouxe mudanças de ordem econômica para o local. O centro financeiro de Varginha, que antes simbolizou progresso, desenvolvimento, inovação e valorização, hoje, é símbolo de problemas, degradação, esquecimento. O município se expandiu e se desenvolveu sem planejamento, de maneira desordenada e sem uma política de proteção desses espaços públicos.

Com o declínio do transporte ferroviário em todo país e no mundo, os complexos ferroviários e o patrimônio arquitetônico, deixaram de ser o principal foco das atividades urbanas e reduziram-se a apenas marcos referenciais, sinônimos de abandono, descaso e saudosismo para alguns.

Com este cenário, o projeto de requalificação da área que abriga a Estação Ferroviária



de Varginha, vem ao encontro da necessidade de valorizar a importância que este patrimônio histórico representou para o início e o desenvolvimento do município. Além disso, contempla, também, a tendência mundial de reaproveitar tais espaços, traz novo uso e garante para as futuras gerações a perpetuação da história por meio da criação de espaços públicos com urbanidade, e inclui tal espaço na engrenagem da sustentabilidade.

A proposta de um projeto arquitetônico de uma feira livre de artes, artesanato, cultura e lazer de gestão compartilhada com caráter empresarial, aliado a políticas urbanas de preservação para atrair a população para atividades diversas na área que abriga a estação, poderá ser o catalizador para garantir a preservação da memória da cidade de Varginha. Tal proposta visa oferecer um espaço de qualidade que gere sensação de segurança e sentimento de pertencimento, resgata a atmosfera urbana dos tempos áureos, sendo referência para outros núcleos urbanos, para Varginha e região.

A localização da Estação Ferroviária de Varginha, é fator favorável para sua requalificação e para a criação de um Eixo Cultural pra o município. Este Eixo Cultural, abrange o Museu que está a 350 metros da Estação no sentido Leste e, a mesma distância do Teatro Capitólio no sentido Oeste. Outro equipamento cultural como a Concha Acústica a 750 metros, onde atualmente ocorre as principais apresentações culturais, vem ao encontro de fortalecer o circuito cultural. Todos os equipamentos do Eixo Cultural, recebem o símbolo identificador do espaço cultural, sendo este o Portal da Estação Urbana.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Requalificar a área de entorno do Centro Histórico de Varginha, sem interferir e descaracterizar o patrimônio cultural existente.

1.2.2 Objetivos Específicos



- a) Sistematizar elementos teóricos conceituais indispensáveis ao desenvolvimento do projeto;
- b) Investigar arquivos do município como documentos, acervos fotográficos, e legislação;
- c) Levantar documentação histórica para justificar, fundamentar e estabelecer diretrizes de intervenção da área;
- d) Analisar referências projetuais;
- e) Elaborar diagnóstico da área de intervenção e sua abrangência;
- f) Propor projeto de intervenção para requalificar a área que abriga a estação ferroviária de Varginha.

1.3 Contexto da pesquisa

Varginha teve sua emancipação no ano de 1882, mas os registros de sua história datam bem antes disto. As terras já povoadas, onde mais tarde estaria localizada a cidade de Varginha, pertenciam ao casal Francisco Alves da Silva e Tereza Clara Rosa da Silva, e, em 1806, elas foram vendidas para o alferes Manoel Francisco de Oliveira e, posteriormente, doadas à diocese de Campanha (SALES *apud* Ferreira, 2003), compreendendo uma área inicial de 48 alqueires (ÁVILA *apud* Ferreira, 1983).

Formou-se um pequeno povoado no ano de 1785 entre a Vila de Campanha e o sertão de Três Pontas. Até o ano de 1820 havia neste povoado seis casas de telhas e alguns ranchos de capim no local onde hoje se encontra a Avenida Rio Branco, conforme arquivos da Fundação Cultural de Varginha. Em 1824 havia 1.550 habitantes nas fazendas que então surgiam. Em 1º de junho de 1850, Espírito Santo de Varginha se transforma em freguesia, subordinado ao Município de Três Pontas por meio da Lei 471 (ÁVILA *apud* Ferreira, 1983). No ano de 1881, se tornou município e, em 7 de outubro de 1882, tem sua emancipação do Município de Três Pontas, pela Lei 2.950 (FERREIRA, 2017).

O café se estabeleceu por volta de 1870, e logo se destacou como principal atividade econômica, e, em 1893, foi instalada a primeira máquina de beneficiar café. Em 1920 já havia no município 113 equipamentos para beneficiar o produto. Estabeleceu-se, também, os primeiros comércios e casas de serviços como: consultórios médicos, farmácias, pensões, hotéis, alfaiatarias, sapatarias, selarias, dentista, relojoaria, açougues, comércio varejista,



atacadista e depósitos de móveis. A cidade apresentava acelerado ritmo de modernização e o espaço urbano foi tomando forma e sendo ocupado pela população que começou a conhecer um tipo de consumo diferenciado para aquela época (FERREIRA, 2017).

Esta movimentação atraiu para o município uma grande inovação para a população e para a época: a estrada de ferro, inaugurada no dia 28 de maio de 1892. O Major Mateus Tavares Silva foi o primeiro presidente da câmara municipal de vereadores de Varginha à frente do primeiro grupo condutor do processo de urbanização de Varginha, na fase mais inicial de sua formação. Como o mais influente membro da sociedade de Varginha, teve uma importante colaboração com recursos próprios para que fosse construída a Estação Ferroviária de Varginha (Figura 1). Por desejar o progresso da cidade e interessado em expandir seus próprios negócios, foi o interlocutor para a mudança do traçado da Estrada de Ferro Muzambinho, e contribuiu com o financiamento de 100 contos de réis para a passagem da ferrovia por Varginha.

A chegada da estrada de ferro contribuiu com um importante serviço para o desenvolvimento que se iniciava, e para a valorização do espaço urbano com as várias edificações surgidas nas décadas de 1920 e 1930 ao redor da área da estação.

Figura 1 – Primeira Estação de Varginha, 1930



Fonte: www.ferroviva.blogspot.com.br, 2018

Entre as edificações de destaque estão a sede do Banco do Brasil construído em 1920 (Figura 2), em estilo Eclético com predominância de elementos neoclássico, no coração comercial da cidade, com paredes de até 60 centímetros de espessura e dois pavimentos; o térreo foi ocupado pelo banco até a década de 1960 e o andar superior funcionou como residência até a abril do ano de 2000, ano em que foi tombado pelo Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Varginha (CODEPAC).



Neste mesmo ano passou a abrigar o Museu Municipal de Varginha, que permaneceu no imóvel até setembro de 2013.

Figura 2 – Primeira sede do Branco do Brasil, 1920



Fonte: www.fundacaoculturaldevarginha.com.br, 2018

Outra obra de grande destaque, a edificação que abrigou o Banco do Comércio e da Indústria de Minas Gerais (Figura 3), foi inaugurado em 1934, e foi tombado em 03 de março de 2000 pelo CODEPAC. Construído em estilo eclético com predominância de elementos neoclássicos. O térreo abrigou o banco até o final dos anos 50 e o piso superior funciona como residência até os dias de hoje.

Figura 3 – A esquerda, Banco do Comércio e Indústria de MG



Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br, 2018

Tais obras impulsionaram o crescimento econômico do local por meio da circulação das riquezas da região. A estrada de ferro, uma grande inovação para a época e para o contexto da



formação da cidade, auxiliou a criar uma dinâmica comercial e a expansão do comércio local, trazendo importantes mudanças para sua economia.

No início da década de 1930 a estação ferroviária já não comportava o volume de serviços demandados (Figura 4); assim, iniciou-se a construção de uma nova sede para a estação, que foi inaugurada em julho de 1934, com um projeto considerado proto-modernista com influências futuristas, projetados pelos engenheiros Armindo Paione e Brás Paione.

É considerada a primeira construção de Varginha a utilizar o concreto armado, possibilitando vencer grandes vãos (Figura 5). Em 1970 foi desativada e, em 03 de março de 2000, foi tombada pelo CODEPAC e, em 2002 adquirida pela Prefeitura.

Figura 4 – Espaço insuficiente para acomodar cargas



Fonte: www.facebook.com/varginha.antiga, 2018

Figura 5 – Nova Estação, 1943



Fonte: www.ferrovia.blogspot.com.br, 2018

Tendo este cenário como pano de fundo e pela relevância do que significou a estação para Varginha ser o que é hoje, é irrefutável que a Estrada de Ferro Muzambinho contribuiu grandemente para o acelerado crescimento da região, e igualmente, a sua estação, se tornou



símbolo deste desenvolvimento. No decorrer dos anos a estação passou por várias fases (Figura 6).

Figura 6 - Fases pós desativação



Fonte: www.facebook.com/varginha.antiga, 2018

Após a sua desativação em 1970, passou por um período de total abandono do espaço público e degradação do conjunto arquitetônico por falta de atividades no local que pudesse atrair a população para diversas atividades e nos diversos períodos do dia, até ser tombada, adquirida e reformada pela prefeitura. A partir de então o prédio passou a abrigar a Superintendência da Fundação Cultural, a Coordenadoria Técnica do Patrimônio Cultural (COPAC), o CODEPAC e a Biblioteca. De forma tímida, algumas atividades culturais vêm



sendo desenvolvida na estação, como a Quinta da Boa Música (Figura 7) e algumas apresentações na plataforma da Estação.

Figura 7 – Quinta da boa música



Fonte: www.varginhadigital.com.br, 2018

1.4 Problema da pesquisa

Como requalificar uma área do Centro Histórico de Varginha, sem interferir e descaracterizar o patrimônio cultural ali existente?

1.4.1 Hipótese

Requalificar o entorno que abriga a estação ferroviária de varginha, através de parceria público privado, tendo como principal objetivo a valorização e preservação do Patrimônio Histórico Cultural, a exemplo da tendência mundial de revitalização do Patrimônio Industrial.



1.5.1 Metodologia

A pesquisa será realizada por meio de uma abordagem quali-quantitativa. A pesquisa qualitativa caracteriza-se por uma investigação voltada para os aspectos que considera a parte subjetiva de um problema ou situação, busca entender um fenômeno específico em profundidade.

Por meio do método qualitativo, é possível fazer uma análise e identificar informações que não podem ser medidas numericamente. Dentre estas informações, pode-se mencionar a observação e análise de comportamentos, intenções, percepções, sentimentos, ações e outros aspectos de natureza subjetiva. Os resultados deste tipo de pesquisa, são apresentados por meio de relatórios voltados para o ponto de vista dos entrevistados, descrição da percepção e análise de todas as variáveis e a interação delas vinculadas dentro de um contexto.

Tal método pode ser por meio de pesquisa de fenômenos, estudos de caso, pesquisa de ação, entrevistas, observações, pesquisas de campo e pesquisa de arquivos, fontes documentais, etc. Com as informações coletadas, é necessária uma análise dos dados para determinar e identificar os motivos que conduziram a situação de abandono do espaço público, quais as necessidades da comunidade e a indicação de possibilidades.

A abordagem quantitativa neste tipo de estudo contribui para levantar informações relevantes sobre um determinado problema de pesquisa para aplicá-las ao escopo do estudo. São coletas de dados quantificáveis e concretos agrupados e analisados estatisticamente.

Por meio da delimitação de uma determinada área, ou definição de um determinado grupo é possível quantificar e mensurar os dados para auxiliar na resolução do problema da pesquisa, indicar evidências quantificáveis para sua melhor compreensão, e completar os intervalos que as referências teóricas e outras fontes de pesquisa não preencheram. Estes resultados são demonstrados por meio de tabelas, números, dados e gráficos, que vão mostrar os resultados de forma quantitativa.

Nesta pesquisa o alcance dos objetivos específicos dar-se-á pelos procedimentos e técnicas de pesquisa conforme descrito no Quadro 1 a seguir:



Quadro 1 - Objetivos, procedimentos e técnicas de
pesquisa

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROCEDIMENTOS E TÉCNICAS
Sistematizar elementos teóricos conceituais indispensáveis ao desenvolvimento do projeto	Revisão bibliográfica
Investigar arquivos do município incluindo documentos, acervos fotográficos e legislação para justificar, fundamentar e estabelecer diretrizes de intervenção da área	Pesquisa documental em arquivos do município, particulares, museus, entrevistas, etc.
Analisar referencias projetuais	Análise de projetos
Elaborar diagnostico da área de intervenção e sua abrangência	Observações <i>in loco</i> , análises, medições, croquis, etc
Propor projeto de intervenção para requalificar a área que abriga a Estação Ferroviária de Varginha	Procedimentos técnicos específicos para elaboração do projeto

Elaborado pelo autor, 2018.



2 ELEMENTOS TEÓRICOS CONCEITUAIS

Procede-se a uma abordagem exploratória no contexto de uma pesquisa bibliográfica em busca dos conceitos indispensáveis que regem o tema da requalificação de patrimônio histórico e industrial. Conceituação indispensável para a plena compreensão das dinâmicas sociais, problemas e processos com o intuito de estabelecer o projeto de requalificação a ser proposto ao final.

2.1 Centro Urbano e Centro Histórico

Com a Revolução Industrial, e o aumento de produção, fez surgir a necessidade de um sistema de transporte para suprir a demanda de fazer circular a riqueza produzida em determinada região. A partir de então, os empresários buscavam se estabelecer em torno destas estações de transportes, pela facilidade da logística e devido ao grande fluxo de pessoas que circulavam nestas estações, próximos das massas de possíveis consumidores. Iniciou-se em torno destas estações de transportes a aglutinação de investimentos e estabelecimentos, definindo assim a área central da cidade (CORREA, 1989).

Os centros das cidades se definem como lugar dinâmico da vida urbana, animado pelo fluxo de pessoas, veículos e mercadorias, decorrentes das atividades comerciais de serviços, de gestão pública e privada, serviços de educação, lazer, financeiros, culturais, hospedagem, terminais de transportes, etc. É o ponto para onde convergem os caminhos que facilitam o abastecimento, o encontro, o lazer. Também o centro é eleito historicamente para a locação de diversas instituições públicas e religiosas (VARGAS, 2015).

Com a intensa procura de áreas próximas ao centro da cidade, a especulação imobiliária elevou excessivamente o valor dos imóveis. Com isto, apenas empreendimento nos quais a localização é fator predominante para derivar lucro, buscam por espaço na área central.

Na segunda metade do século XX, algumas atividades segmentaram-se por não depender mais do centro para o desempenho de suas atividades e pela dificuldade de obterem áreas para expansão. A procura por terras não ocupadas e a baixo preço, fez surgir o fenômeno da descentralização, contribuindo para a expansão das áreas urbanas e o surgimento de subcentros, dando início ao processo de deterioração e degradação dos centros urbanos.



Os centros urbanos são caracterizados pelos seguintes aspectos: área de uso intensivo com a maior concentração de atividades econômicas sobretudo do setor terciário; presença de edifícios de escritórios; pode ser percorrido a pé, devido a sua limitação em termos de extensão; sua expansão se faz através da verticalização; concentração diurna de pedestres durante a hora de trabalho da população, apresentando-se desertificada a noite; ponto de convergência do tráfego urbano e de baldeação para os bairros localizados ao longo de diferentes direções (CORREA, 1989).

Com o passar do tempo os centros das cidades passaram a ter outros adjetivos, tais como: centro histórico, centro de negócios, centro tradicional, centro de mercado, centro principal, ou apenas centro. Historicamente, a noção de centro urbano, é definido como lugar de trocas comerciais, conduzindo ao conceito de mercado. Outras atividades agregam-se ao conceito destas atividades urbanas, como, atividades religiosas, de lazer, política, cultural, financeiras e de comando, definido pelo tipo de atividades oferecidas e pela sua área de influência (VARGAS, 2015).

Por ser a origem das cidades, os centros urbanos trazem em seu DNA fragmentos da história, pois abrigam patrimônios arquitetônicos importantes que contam a história da gênese das cidades. Por vezes, tais conjuntos arquitetônicos, são sinônimos de deterioração e degradação.

A deterioração do centro está associada à sua perda de função, ao dano em suas estruturas físicas, e a diminuição do valor de suas atividades econômicas. A degradação em um movimento sempre descendente, a piora de estruturas físicas e da situação de grupos sociais que utilizam destes espaços, se encontram em uma condição de marginalização, empobrecimento e descrédito. Os mesmos adjetivos estão relacionados a sua atividade econômica de informalidade, menor rentabilidade e de oportunidades ilegais.

Intervir com o objetivo de estancar este processo tem como objetivo

[...]melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. Significa também promover a reutilização de seus edifícios e a conseqüente valorização do patrimônio construído; otimizar o uso da infraestrutura estabelecida; dinamizar o comércio como qual tem uma relação de origem; gerar novos empregos. Em suma, implementar ações em busca da atração de investimentos, de moradores, de usuários, e de turistas que dinamizem a economia urbana e contribuam para a melhoria da qualidade de vida, valorizando também a gestão urbana que executa a intervenção (VARGAS, 2015).



Na década de 1950 em diante, a Europa e América do Norte passou a se interessar e se preocupar com estes espaços degradados. No Brasil, estes processos passaram a ser discutidos com mais intensidade após 1980. O conceito de Centro Histórico está associado à origem do núcleo urbano, conseqüentemente, a valorização do passado (CARRION, 1998 *apud* VARGAS, 2015).

2.2 Patrimônio Industrial

O tema do patrimônio industrial passou a contextualizar o que é hoje considerado bem cultural e o interesse pela sua preservação é recente. O tema começou a ser explorado em meados do ano de 1950 na Inglaterra, e ganhou força em 1960, quando importantes edificações industriais foram demolidas, como a Bolsa de Carvão e a Estação Euston em Londres em 1962 (Figura 8), o que acirrou as discussões acerca do tema. Com o objetivo de preservar o legado dos sistemas e métodos de industrialização, vários países passaram a fazer um levantamento e um registro meticuloso destas edificações, o que ampliou e consolidou este movimento.

Figura 8 – Estação Auston Londres, demolida em 1962



Fonte: www.nrm.org.uk, 2018



Com o passar dos anos, a definição de patrimônio industrial se ampliou. A primeira definição foi elaborada por um membro da Inspetoria de Monumentos Antigos da Grã-Bretanha em 1962, que caracterizou monumentos industriais as estruturas, em especial do período da revolução industrial, que ilustram processos industriais, incluindo os meios de comunicação (RAISTRICK *apud* KUHL, 1973).

Outros autores como Kenneth Hudson em 1963 e Angus Buchanan em 1972 atualizaram a definição de patrimônio industrial, até que em 17 de julho de 2003, na cidade de Nizhny Tagil, Rússia, os delegados reunidos na Assembleia Geral do TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial) – aprovaram a carta de recomendações sobre o Patrimônio Industrial, onde o termo recebe a seguinte definição:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Para além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia. (CARTA de Nizhny Tagil, 2003)

O que antes era visto como um conjunto alegórico de representações de uma nação, hoje é entendido como um conjunto representativo de memórias presentes na sociedade (RODRIGUES, 2010). O acesso ao passado e a cultura passou a ser um dever do estado garantido na Constituição Brasileira de 1988, cumprindo assim a finalidade social da preservação.

Em seu artigo, “Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto”, Beatriz Mugayar Kuhl (2010), estabelece que as motivações para a preservação do patrimônio industrial estão



relacionadas diretamente com três fundamentos:

Os preceitos teóricos do restauro são relacionados diretamente com aquilo que motiva a preservação, a saber, as razões de cunho cultural, pois o interesse volta-se para aspectos estéticos, históricos, memoriais e simbólicos dos bens; de cunho científico, pelo conhecimento que os bens transmitem nos vários campos do saber, tanto as humanidades, quanto as ciências naturais; de cunho ético, por não se ter o direito de apagar testemunhos considerados relevantes de gerações passadas e privar o presente e o futuro da possibilidade de conhecimento daquilo de que os bens são portadores.

Rodrigues (2010) em seu artigo “Patrimônio Industrial, entre o fetiche e a memória”, menciona que valores cognitivos estão presentes nos bens tombados, e que neles estão inseridas todas as formas de repasse de informações e saberes,

Nos bens tombados estão presentes os valores cognitivos, que incluem todas as formas de repasse de saberes e informação: os formais, relacionados à percepção entre a subjetividade e o mundo externo, natural e social, sem que isto implique em cânones de beleza; os afetivos, que envolvem a memória e o desenvolver do sentimento de pertença, isto é, de vinculação subjetiva do sujeito ao espaço; os éticos e os pragmáticos.

Conclui-se então que, o patrimônio industrial para ser entendido depende de um esforço multidisciplinar, pois desperta interesse em várias áreas do conhecimento como: a sociologia, antropologia, história social, história do trabalho, das ciências, da economia, da engenharia, da arte, da arquitetura, das cidades e das técnicas.

No Brasil, o primeiro patrimônio industrial tombado, foi no ano de 1964 pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema (Figura 9), no município de Iperó-SP.



Figura 9 - Real Fábrica de Ferro São Joaquim de Ipanema
– Primeiro Patrimônio Industrial Tombado pelo IPHAN, 1964



Fonte: www.infopatrimonio.org, 2018

Atualmente, o IPHAN se dedica ao inventário de patrimônios industriais, em especial aos ferroviários que pertenciam a extinta Rede Ferroviária Federal. Na década de 1980, cerca de dez estações ferroviárias foram tombadas.

As solicitações de estudos de tombamento de estações ferroviárias fazem conhecer pública e nitidamente a propensão de consolidação da imagem nostálgica do passado. Encontros e separações, partidas e chegadas, quem vai e quem fica, são fatores importantes na formação de memórias coletivas e individuais.

É importante observar que solicitações de tombamento de estações ferroviárias, superam em muito as solicitações de tombamento dos equipamentos relacionados a todo o sistema ferroviário. Demais equipamentos que fazem parte do patrimônio industrial ferroviário como oficinas, armazéns, túneis, passagem de nível, pontes, rotundas, caixas d'água, residências, instalações mecânicas e outras obras de engenharia, são consideradas menos nobres, mas não menos importantes pois suas técnicas poderiam ser observadas e compreendidas como um todo e não apenas no tratamento unitário das partes, devido à complexidade.

Sobre a “Reabilitação Arquitetônica e Estrutural da Rotunda do Complexo Ferroviário do Município de Ribeirão Vermelho”, Veloso (2016) afirma que



Os complexos ferroviários constituíram-se marcos referenciais, principalmente, porque aglutinaram vários serviços em torno de si nas aglomerações que se formavam ao seu redor. (VELOSO, 2016, p.17)

Os processos de povoamento demonstram que em torno das estações surgiam aglomerados de moradias e, ali, a vida social e econômica prosperava com rapidez. A partir daí podemos inferir que, uma vez desativadas, a infraestrutura abandonada se torna testemunho de um dado momento socioeconômico do lugar, mas também, denuncia desperdício e anuncia possibilidades. (VELOSO, 2016, p.16)

Portanto, todo o entorno da estação e seus equipamentos relacionados, devem ser considerados no processo de tombamento, visto que foi a partir do traçado ferroviário que determinou o desenho dos bairros, das cidades, da locação dos equipamentos urbanos determinantes para estruturação dos espaços.

2.3 Feiras Livres e Mercados

As feiras livres no Brasil datam de 1548, quando o Rei Dom João III, sob influência da tradição cultural Ibérica, ordenou para que se deixasse um dia em que os gentios viessem à cidade comercializar seus produtos e comprar o que necessitavam. Essa tentativa de se evitar que os colonos se dirigissem às aldeias, fez surgir as primeiras feiras (SILVA FILHO *apud* SANTOS, 2013).

Após a libertação dos escravos, na década de 1890, as ruas e praças foram tomadas por escravos que faziam da atividade de venda, seu meio de sobrevivência. As feiras livres e, posteriormente, os mercados foram as tentativas criadas como elementos para regular e controlar o comércio ambulante realizado pelos escravos então libertos. Mesmo com seu funcionamento em espaços não elitizados e populares, sua realização era sempre plena de vitalidade e constituía elemento representativo da estrutura social da cidade, geradora de possibilidades sociais e culturais (FRANÇA, 2012).

Por ser considerada uma atividade inadequada em relação aos valores e padrões do



processo de modernização, as feiras tornaram-se alvos de projetos e planos que visavam sua expulsão das áreas do centro. Foram substituídas pelo mercado coberto como elemento constituído e construído, em meados do século XIX, pelo poder público e que respondeu a uma procura de estrutura que atendia a questões estéticas e sanitárias pertinentes à modernização das cidades.

Apesar do processo de modernização, de maneira contraditória, o centro, continuou com sua condição de residência das populações mais pobres, que sem recursos de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver. Para muitos, livres ou escravos, a procura de trabalho era diária e esta possibilidade era encontrado apenas na área central (ABREU *apud* FRANÇA, 1988).

As feiras-livres cumpriam um papel importante no abastecimento urbano e representavam para o meio rural a possibilidade de vender o excedente de sua produção e a oportunidade de adquirir produtos os quais não produziam como roupas, utensílios domésticos e ferramentas

É nesse espaço que ainda se dão as relações entre a cidade e o campo, e que tudo se mistura e tudo se transforma: “O campo e a cidade, o mar e o sertão, todos estão ali presentes, nos alimentos, nos olhares casuais, no jeito sempre a vontade dos feirantes, nos modos, costumes, no interesse curioso pelas novidades”(FONSECA, 2013 *apud* DE LUCENA, 2006 p. 08).

Atualmente tais práticas estão inseridas no circuito inferior da economia urbana, marginalizadas pelo poder público e consideradas, devido à globalização da economia e às novas formas de comercialização, como obsoletas e antiquadas. Tem que se considerar que mesmo com as novidades capitalistas dos supermercados, hipermercados e dos shoppings centers, as feiras livres resistem em especial nas periferias, não apenas como garantia de renda e emprego aos setores populares, mas como espaços de sociabilidade, e conservam traços da memória que revelam sua importância para a população do município. Nesta perspectiva, as feiras livres

[...] devem ser pensadas enquanto espaços educativos e pedagógicos não formais de aprendizagem, que revelam a dimensão educativa das cidades e da relação do trabalho com a formação humana. Assim, tais lugares devem ser compreendidos, como espaços privilegiados de educação popular e de produção cultural, os quais



trabalhadores e trabalhadoras criam e recriam, em suas práticas cotidianas, diferentes saberes do trabalho (SOUZA, 2015 pág. 128).

Por isso, reconhece-se a diversidade e complexidade do tempo e espaço, onde a educação e a formação humana podem ser pensadas simultaneamente com a vida, com a cultura, com o mundo do trabalho e, com as diferentes relações que o sujeito estabelece com o mundo.

As feiras livres, como lugar de produção e mobilização, são capazes de oferecer no cotidiano, saberes do trabalho, assinalados por atos, gestos, movimentos e dizeres, formas de agir e se relacionar – fomentadas por feirantes e fregueses, em que se vivencia uma rede de sociabilidades relevantes para a formação humana no contexto urbano.

2.4 Prédios antigos, necessários

Os prédios antigos em um município têm um papel importante para manter viva as regiões em que estão inseridos. Outro papel fundamental é para manter a segurança, cultivar as misturas de diversidades e incubar uma nova diversidade.

Atividades que se instalam em regiões com apenas prédios novos, estão limitados automaticamente com os altos custos de ocupação das novas edificações. Com isto, apenas atividades com alto giro conseguem arcar com os custos de construções novas. Redes de lojas, bancos, supermercados, lojas de calçados, redes de restaurantes, etc (JACOBS, 2014).

Restaurantes típicos, livrarias, galerias de arte, *studio*, lojas de produto artísticos, lojas de produtos musicais, antiquários, atividades de baixo rendimento, de fundo de quintal, se instalam e funcionam muito bem em prédios antigos e estas atividades são fundamentais para manter a segurança e a vida nas ruas. Tais atividades ficariam inviáveis e estariam condenadas a não existir com os altos custos de construções novas.

Empresas que suportam o alto custo de construções novas precisam de construções antigas por perto para se tornarem movimentadas, uteis e interessantes. Para o favorecimento da diversidade, o ideal é a mistura de empreendimentos de baixo, médio e alto rendimento. O tempo e o processo dinâmico de renovação das edificações, faz o que hoje é novo se tornar velho e o que hoje tem alto custo, amanhã se torna uma pechincha. A estrutura que se tornou obsoleta para determinado tipo de negócio é o ideal para servir a outra atividade, se tornando uma incubadora de diversidade (JACOBS, 2014).

Ideias antigas utilizam prédios novos e ideias novas utilizam prédios antigos. A



adaptação de prédios antigos, para novos usos, gera vitalidade. Ajustes, transformações e adaptações, são necessários ao longo da vida e isto resulta em um novo folego para um novo período, até que se complete o ciclo para se iniciar uma nova fase. O valor econômico dos prédios antigos, é criado pelo tempo e faz com que tais prédios se tornem insubstituíveis.

2.5 A concentração de pessoas

A concentração de pessoas se faz necessário para se manter qualquer tipo de atividade cultural. Sem densidade populacional suficiente não há como manter as instalações culturais e fomentar a diversidade urbana (DENTON, 1959 *apud* JACOBS, 2014). Os vazios precisam ser completados por outros usos combinados para se ter uma boa concentração de pessoas nas ruas, com propósitos diferentes, em todas as horas do dia.

Segundo JACOBS, 2014, em seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, para que essa concentração de pessoas gere segurança nas ruas, três características precisam acontecer. Primeiro, deve haver nítida separação entre o espaço público e o espaço privado. Segundo, deve haver olhos nas ruas e os edifícios devem ter suas aberturas voltadas para rua. E terceiro, usuários transitando quase que ininterruptamente. Quanto usuários, mais olhos na rua, mais olhos de dentro dos edifícios irão observar as ruas, com isto:

A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando (JACOBS, 2014).

Como não se pode forçar os usuários a utilizarem as ruas sem motivo, é preciso oferecer a elas uma motivação. Restaurantes, bares, comércio variado e locais públicos que também funcione a noite, distribuídos ao longo de determinado espaço, dão motivos concretos para as pessoas utilizarem os espaços onde eles existem. Mesmo em trechos em que não há interesse do público, são beneficiados por serem caminhos para tais atrativos.



2.6 Espaços para caminhar

Recentemente nos EUA teve início uma crescente demanda por lugares favoráveis para caminhar. As imobiliárias criaram um índice de caminhabilidade. Com 50 pontos é possível não depender mais do carro. Acima de 90 pontos, o índice classifica como um paraíso para quem anda a pé. Como o índice auxilia quem valoriza o caminhar, ele também passou a agregar valor aos imóveis, chegando ao preço de 500 dólares por ponto no índice. Esta tendência tem atraído a comunidade de aposentados na faixa dos 65 anos de idade, que trocam suas casas, que agora ficaram grandes sem os filhos, para morar em comunidades acessíveis, convenientes e caminháveis (SPECK, 2016). A mesma dinâmica acontece com os imóveis comerciais, onde os empresários ao observarem esta tendência, querem se estabelecer em espaços caminháveis. Em seu livro *Cidade Caminhável* (SPECK, 2016), cita outra tendência cultural entre os jovens da geração Y, que não veem mais o carro como sinônimo de liberdade pessoal. Não possuir casa e carro, representa para eles maior flexibilidade, escolha e autonomia pessoal. Sendo que deste grupo 64% escolhem primeiro onde morar, para depois escolherem onde trabalhar e 77% planejam viver em áreas centrais.

A área urbana que não oferecer um urbanismo caminhável, provavelmente está destinada a perder oportunidades de desenvolvimento econômico, a classe criativa irá gravitar para aquelas áreas que oferecem múltiplas escolhas em condições de vida. Como mostram as pesquisas com consumidores, realizadas no centro da Filadélfia e Detroit em 2006, isto pode ser verdadeiro, sobretudo para os de maior nível de escolaridade, que parecem ter uma predileção por viver em ambientes urbanos caminháveis. (LEINBERGER, 2012 *apud* SPECK, 2016, pág. 34)

Para que as pessoas se sintam motivadas a caminhar, a caminhada deve ter um propósito e o uso misto de atividades e empreendimento dentro de uma distância que pode ser percorrida a pé, pode ampliar os motivos de caminhar.

Espaços abertos e áreas livres precisam contrapor com e espaços fechados que geram conforto ao pedestre. É a necessidade de perspectiva e refúgio. SPECK, (2016), menciona em seu livro que psicólogos que estudam comportamento animal nos dizem que os animais têm a necessidade de perspectiva e refúgio. A perspectiva permite aos animais ver os predadores e as



presas, e o refúgio, garantir que estão protegidos de um ataque. Para o homem primitivo o habitat ideal era a transição entre a savana e a floresta, onde podiam ter as vistas distantes e a sensação de fechamento.

Thomas Campanella, da universidade da Carolina do norte, observa que a “lembrança da transição da floresta pode explicar por que elementos arquitetônicos e urbanísticos evocativos deste espaço – como colunatas, arcadas, varandas e mesmo alpendres – são tão agradáveis e confortáveis (SPECK, 2016, pág. 190).

Embora os espaços abertos sejam necessários, se muito amplos podem oferecer menos conforto do que um espaço menor. E o mesmo se dá quanto a verticalidade. Edifícios altos comprometem a segurança e apenas os andares inferiores podem interagir com as pessoas na rua, sendo que muitos urbanistas defendem a altura de 4 andares como a ideal (GEHEL *apud* SPECK, 2012).

Ruas com fachadas ativas, evitando paredes vazias e intervalos repetitivos faz com que o pedestre fique entretido e estimula o caminhar. Uma orientação mais vertical, como por pilares, árvores ao longo de uma rua – que também traz a sensação de fechamento – faz o caminho parecer mais curto. Fachadas com 5 ou 6 metros faz com que a cada 5 segundos, surja novas atrações e atividades a serem vistas. Enquanto que fachadas com longas linhas horizontais faz a distância parecer mais cansativa e longas (GEHEL).

Áreas centrais merecem prioridade para aplicar a caminhabilidade. Isto por que as áreas centrais são a única parte da cidade que pertence a todos. Investir no centro é uma forma de beneficiar toda a cidade de uma única vez. Quando o centro da cidade não parece bom, a cidade não parece ser boa. Quando o centro da cidade é bom e vibrante, impulsiona toda a cidade para outro nível.

2.7 A Intervenção em Centros Urbanos

2.7.1 Motivos para intervir

A intervenção nos centros urbanos, se dá basicamente em 4 situações: para reparar, para recuperar, para manter e para atender outras funções. Em todas elas pressupõe resguardar sua



herança histórica e patrimonial, bem como avaliar o porquê de se fazer a necessária intervenção (VARGAS, 2015). Observa-se no quadro de Vargas (Quadro 2) que todos os fatores motivadores visam o resgate de aspectos sociais, econômicos e ambientais, garantindo assim a sustentabilidade.

Quadro 2 - Motivos para intervir

Referência e identidade	Os centros têm um papel essencial quanto à identidade e à referência de seus cidadãos e visitantes.
História urbana	O centro é o lugar onde se encontram as sedimentações e as estratificações da história de uma cidade.
Sociabilidade e diversidade	A variedade de atividades e a tolerância às diversidades reforçam o caráter singular dos centros urbanos em relação aos subcentros mais recentes.
Infraestrutura existente	Nos centros das cidades, geralmente, há um sistema viário consolidado, saneamento básico, energia e serviços de telefonia, transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais de diversas naturezas. O descarte dessa infraestrutura, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, é injustificável.
Mudanças nos padrões sociodemográficos	Alterações como maior expectativa de vida e consequente envelhecimento da população; redução do número de componentes da família; ampliação do trabalho feminino, entre outros aspectos, facilitam e reconduzem ao retorno de habitações nas áreas centrais.
Deslocamentos pendulares	Estatisticamente, o centro de muitas cidades ainda concentra um maior número de postos de emprego. O retorno do uso residencial para o centro diminui sensivelmente a necessidade de movimento pendular diário moradia-trabalho.
Distribuição e abastecimento	Durante muitas décadas, vem ocorrendo a dispersão locacional dos negócios. Em diversas escalas, entretanto, os centros ainda retêm uma parcela da distribuição de bens e serviços.

Fonte: VARGAS (2015).

Observa-se no quadro de Vargas que todos os fatores motivadores visam o resgate de aspectos sociais, econômicos e ambientais, garantindo assim a sustentabilidade.

Os processos de intervenção, significam melhorar a imagem da cidade, criar espírito de comunidade e de pertencimento e perpetuar a história. Permitir a reutilização das edificações tombadas, promove a valorização e preservação do patrimônio, cria condições favoráveis de utilização da infraestrutura estabelecida, gera novos empregos. Objetiva atrair investimentos, turistas, usuários, moradores dando dinâmica a economia e melhorando a qualidade de vida.

2.7.2 Processos de Intervenção: periodização



O processo de intervenção em centros urbanos, aconteceu em três períodos da história:

- 1950-1960 - Renovação Urbana
- 1970-1980 - Preservação Urbana
- 1990 aos dias atuais – Reinvenção Urbana

2.7.2.1 Renovação Urbana (1950-1960)

Os Estados Unidos assumem preferência pelo novo e inicia um processo de renovação em grandes proporções (Figura 9). O desenvolvimento das cidades norte-americanas esteve condicionado à demolição de grandes áreas de tecido urbano e sem nenhum intuito de preservar seus edifícios.

Figura 10 - EUA, resultado da proposta de renovação urbana, 1960



Fonte: www.vitruvius.com.br, 2018

Este modelo de renovação, recebeu várias críticas na década de 1970 do ponto de vista da dinâmica urbana, pois este modelo não garantia a manutenção da vitalidade urbana. As áreas demolidas permaneceram vazias por muito tempo. Em 1971 a metade dos projetos iniciados entre 1960 e 1964, ainda estavam à espera de investidores (VARGAS, 2015).

Em caminho oposto, a Europa impediu as demolições em larga escala. Surgiu uma



demanda urgente em toda Europa de reconstruir as cidades bombardeadas durante a Segunda Guerra Mundial (1939–1945). Paralelo às reconstruções do pós-guerra, voltaram a atenção para a preservação e recuperação de espaços públicos, tema que foi debatido no 4º Congresso Internacional de Arquitetura (CIAM) em que Josep Luís Sert apresentou um ideal de centro urbano que facilitasse contatos interpessoais. Espaços públicos como o Ramblas (Figura 11) em Barcelona, o Hyde Park em Londres (Figura 12), os bulevares e cafés em Paris e as galerias em Milão, passaram a ser supervalorizados. Também a preservação das áreas antigas da cidade fomentou o turismo e o lazer que serviram de apoio para os projetos ressaltando os aspectos tradicionais da cultura local e os valores emocionais imersos nas áreas antigas da cidade (VARGAS, 2015).

Figura 12- Hyde Park Londres, preservação arquitetônica que fomenta o turismo



Fonte: <https://travelsort.com>, 2018

Figura 11 – Las Ramblas, Barcelona. Modelo de preservação urbana na



Fonte: www.vitruvius.com.br, 2018



Após 25 anos de renovação urbana, surgiram vários movimentos que deram início a uma nova fase no processo de intervenção das áreas centrais, tendo como base as questões estética, patrimonial e ambiental.

2.7.2.2 Preservação Urbana (1970-1980)

Antigas estruturas industriais, estações de trem, armazéns, mercados e teatros, receberam novo uso para espaços de comércio, serviços, atividades de lazer e cultura. No bicentenário da Independência dos Estados Unidos, ocorreram inúmeros eventos e artigos sobre o passado do país, que despertou o interesse social pelo patrimônio nacional. Esta nova fase valorizava a preservação por incluir nos projetos de reestruturação as áreas centrais e os edifícios históricos. Este novo estilo internacional se baseou no socialismo europeu e trazia consigo o desconforto da elite que defendia a diferenciação, reforçando a preservação e restauração de edifícios históricos símbolos de status e distinção, com intuito de resguardar suas conquistas e elementos afetivos. Este movimento era defendido pelos intelectuais, a população local e a elite cultural.

Por meio de recomendações, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e Cultura (Unesco), fortaleceu a preocupação com a preservação de áreas históricas a nível mundial reconhecendo estas áreas como parte integrante do cotidiano, sendo considerado patrimônio da humanidade.

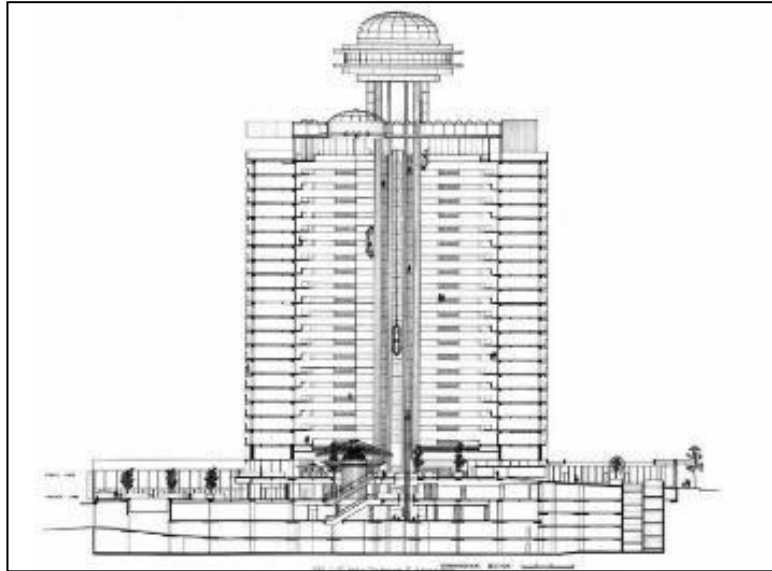
De uma maneira geral, o objetivo do período de 1970 a 1990 esteve centrado na valorização da memória, na organização da sociedade em defesa do patrimônio histórico e no discurso de que os centros das cidades seriam elementos essenciais da vida urbana e gerariam identidade e orgulho cívico (VARGAS, 2015)

A imagem dos centros urbanos estava relacionada a deterioração e degradação e como reduto de negros e pobres. Fazia-se necessário mudar a imagem do centro para atrair novamente a população. Para isto pensou-se na intervenção através de três estratégias: projetos arquitetônicos, políticas urbanas e gestão compartilhada.



Os projetos arquitetônicos tiveram por base o comércio como componente orgânico da cidade e os *shoppings centers* foram o elemento catalizador deste processo de recuperação urbana. Buscava-se dar destaque a uma mescla de usos, introduzindo uma decoração personalizada, para fugir da padronização e dar uma sensação de autenticidade. Os projetos de edificações de uso misto, buscavam reforçar sua importância por meio de obras arquitetônicas que despertavam a fascinação dos usuários. Um exemplo é o projeto do primeiro Hyatt Regency Hotel (Figura 13) elevadores de vidro, lobby com vários pavimentos e mezaninos (Figura 14), fontes de água decorativas, vegetações abundantes e cafés aconchegantes (Vargas,2015 *apud* FRIEDEN E SAGALYN, 1992 *apud* VARGAS, 2015)

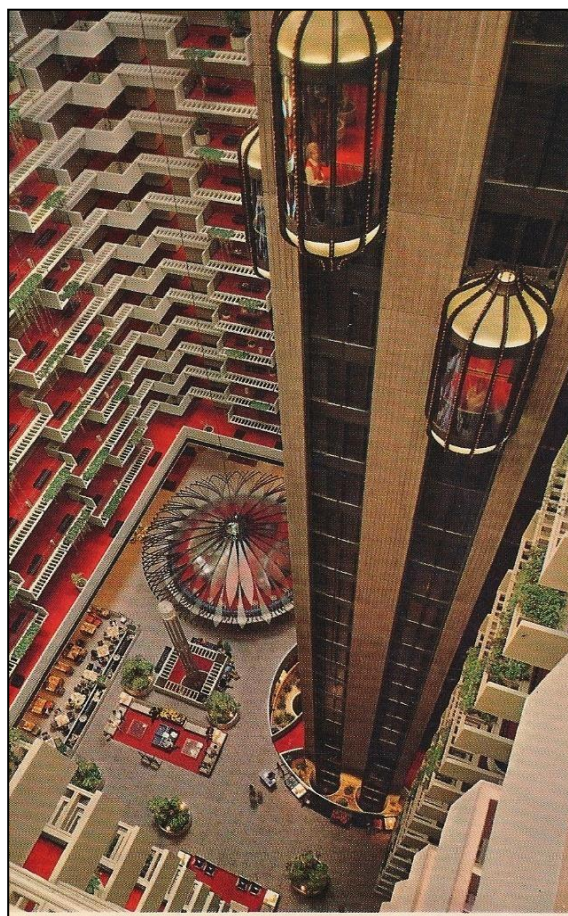
Figura 13 - Hyatt Regency Hotel, 1967



Fonte:<https://wdanielanderson.files.wordpress.com>, 2018



Figura 14 - Hyatt Regency Hotel, fascínio pelos seus elementos construtivos



Fonte: <https://roamilicious.com>, 2018

Devido ao seu maior controle sobre o desenvolvimento das cidades, a Europa incluiu em suas intervenções além do comércio central, o sistema de transportes, a habitação de baixa renda, o ambiente urbano e os espaços públicos que liberava as ruas das áreas centrais para os pedestres, fornecendo estrutura para estacionamentos. Para conter a deterioração dos centros urbanos, a Europa e a Ásia impuseram restrições ao desenvolvimento de grandes varejistas e ofereceu benefícios e auxílio aos pequenos comerciantes.

Reino Unido, França e Portugal elegeram os centros históricos como locais privilegiados para pedestres e ciclistas, como resposta às necessidades do comércio tradicional. Em 1969, Bolonha aprovou um plano para integrar os sistemas de infraestruturas, transportes e áreas livres destinada a espaços verdes para uso de lazer e atividades culturais. Este plano também implementou a completa recuperação das edificações do centro histórico e a requalificação dos espaços urbanos (Figura 15).



Figura 15 - Bolonha, Itália – Requalificação e recuperação dos centros históricos



Fonte: www.guiadaitalia.wordpress.com, 2018

No Brasil, são criados simultaneamente a Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e a Fundação Pró-memória (FNPM); entidades ligadas a estrutura do Ministério de Educação e Cultura. Em 1987 foi elaborada a Carta de Petrópolis, documento gerado a partir do 1º Seminário para a Revitalização dos Centros Históricos, que entendia a cidade como organismo histórico resultado de um processo de produção social. A Carta de Petrópolis teve como objetivo organizar as premissas para a preservação dos sítios históricos urbanos (Castilho, 1998).

O movimento de legitimidade que ocorreu na Europa e Estados Unidos se refletiu no Brasil, a exemplo de Curitiba que adotou a estratégia de política urbana, utilizando técnicas para valorizar a imagem da cidade, criando um sentimento de pertencimento e identidade nos cidadãos.

Nos Estados Unidos criou-se o Programa Rua Principal (*Main Street Program - MSP*), um programa entre todos os envolvidos com os centros urbanos, pequenos proprietários, gestores, empreendedores e comissões de cidadãos. Este programa se adaptava as peculiaridades de cada local e tinha como objetivo melhorar os aspectos comerciais dos centros históricos e renunciar recursos públicos se tornando autossustentável economicamente. Para isto foi necessário: Planejar ações em busca de novos recursos; fortalecer a economia local e atrair novos investimentos; promover e divulgar eventos; projetar a recuperação e preservação do patrimônio. Através de suporte técnico criados por institutos estaduais, foram instituídos incentivos para certificações que



habilitava a obtenção de financiamentos para determinados projetos.

Além de estimular investimentos, gerar empregos e preservar o patrimônio, o MSP é considerado o mais eficiente programa de desenvolvimento econômico nos EUA, creditando-se a ele a capacidade de atrair para cada US\$ 1 investido, US\$ 35 de retorno em investimentos (SHIMITH *apud* VARGAS, 2000).

A intenção era produzir atraentes projetos arquitetônicos junto com atividades de serviço e comércio, apoiados por projetos com caráter empresarial como catalizadores das estratégias de recuperação das áreas centrais. Em Milão a Galeria Vittorio Emanuele (Figura 15) é um exemplo de projeto que utilizou a criação de um novo ambiente urbano como cenário.

Figura 16 - Galeria Vittorio Emanuele, Milão – arcadas e galerias comerciais



Fonte: www.gobbi1842.com, 2018

No Brasil, a política do patrimônio determinava a sociedade como agente do processo de construção da nação por meio de sua história (VARGAS, 2015). Esta compreensão foi ampliada e incluiu como agente de mudança os variados segmentos populares da sociedade, o que resultou em uma visão mais democrática no processo de preservação. Apesar dos avanços, no período de 1960 a 1990, as revitalizações dos centros foram tímidas, com intervenções isoladas, resumidas apenas a restauração das edificações. Mas a ampliação do entendimento da política de patrimônio no Brasil, foi a base para um novo período nos processos de intervenções nos centros urbanos.



2.7.2.3 Reinvenção Urbana (1990 até os dias atuais)

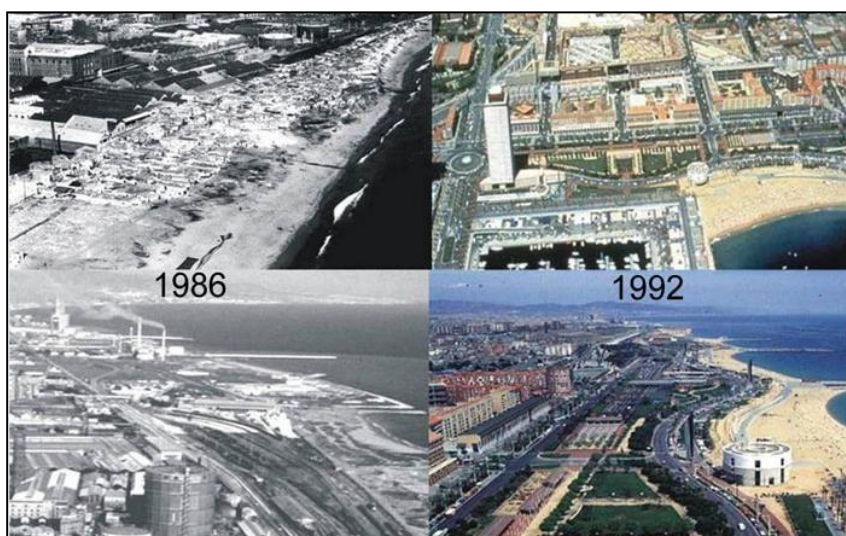
Foram poucas as inovações e estratégias neste período para as intervenções em áreas centrais, mas as dimensões dos projetos, o foco de intervenção, a forma de gestão e a ampla divulgação desses feitos fez surgir grupos e associações que passaram a se envolver nas intervenções, o que tornou a intervenção no espaço uma ação mais ampla.

Além da preservação histórica das áreas centrais que se mantém, outras áreas passam a receber atenção, como áreas com estruturas industriais obsoletas, áreas portuárias, orlas ferroviárias por exemplo. Com a visibilidade que é peculiar e que a arquitetura é capaz produzir, tais espaços passam a ser um campo fértil para as experiências arquitetônicas na busca pelo novo e inusitado, soma-se a isto a melhoria na capacidade de gestão.

Entre os anos de 1980 e 2000, algumas ferramentas aperfeiçoam-se, e a cidade passa a ser pensada, definitivamente, como um empreendimento a ser gerenciado, mediante a adoção de princípios do planejamento estratégico e o uso do seu mais eficiente instrumento: o *city marketing*. Neste contexto dá-se ênfase a gestão urbana assumida como uma política de governo e ao grande projeto urbanístico como elemento catalisador (VARGAS, 2015, pág. 34).

No contexto acima, as obras para as olimpíadas de Barcelona, em 1992, são um exemplo do que ocorre neste período (Figura 17).

Figura17 – Barcelona, amplas áreas livres e parques



Fonte: <http://centro.niteroi.rj.gov.br>, 2018



A transformação das abandonadas e deterioradas áreas portuárias muito próximas ao centro histórico e, as estratégias de marketing, tornaram tais áreas conhecidas e o objeto de desejo dos turistas; fator gerador de renda e emprego, auxiliou a recuperação econômica das cidades e fortaleceu a promoção político partidária.

Na Europa Ocidental o planejamento urbano deixou de ser prerrogativa apenas do estado e passou a ter uma maior participação da esfera do poder privado. Esta nova política, tornou possível a criação do programa *Town Centre Management* – TCM (Gestão do Centro da Cidade). Sua base é a gestão comercial centralizada dos centros urbanos, que tem como ações a constante melhoria do ambiente construído, incentivo ao uso residencial, segurança, sinalização, acessibilidade, apoio aos visitantes, controle das atividades noturnas, promoção do comércio local e o apoio de um suporte técnico através de um conselho para monitorar todo o processo. Outras ações passaram a ser incorporadas com o passar do tempo, corrigindo algumas limitações do TCM, como: formação profissional, assistência técnica, certificações, estudo de áreas críticas, mediação com organizações mundiais, além de realização de seminários e conferências.

Em outros onze países da Europa, outras associações surgiram com objetivo de organizar seus centros urbanos, como por exemplo a Federação Europeia dos Centros da Cidade. Criada em 1996 para fomentar soluções para quem trabalha, vive, se diverte e compra nos centros, beneficiou a comunidade, manteve sua força, e eliminou os obstáculos dos projetos. A partir de 1990 na América Latina, busca-se o retorno de atividades nos centros das cidades, mas com poucas ações concretas de viabilização, predominando a política do preservacionismo, que é a preservação baseada apenas na história.

No Brasil, o Ministério da Cultura (MinC) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) criam o Programa Monumenta, programa federal com apoio da Unesco que visa garantir as condições de sustentabilidade do patrimônio. Programas educativos, promoção de atividades econômicas, formação e capacitação de agentes de cultura e turismo da comunidade, além de capacitar mão-de-obra especializada para as atividades de restauro, promove a conservação permanente dos investimentos do programa.

"[...] identificamos uma forte relação entre a definição de sustentabilidade e o viés econômico, e no caso do Monumenta, teremos no turismo a atividade que irá propiciar a condição favorável para a implementação das ações formuladas. Nesse sentido a criação de um quadro representativo, definindo o que vai ser selecionado, e os direcionamentos apresentados pelos processos metodológicos a serem seguidos nas intervenções, deveria passar, em princípio, impreterivelmente, pela condição de utilização dos espaços para usos turísticos e culturais. Esse



direcionamento seria o mais adequado para que fosse possível o efeito pretendido, de reversão do quadro de degradação apresentado pelos sítios históricos e conjuntos urbanos representativos de nosso patrimônio cultural, colaborando assim, para a erradicação do "mal crônico" vivenciado por esses lugares. Embutida nesse ideário, identificamos, por parte dos idealizadores do Monumenta, a premissa da valorização do local, da cidade como sujeito, do Fazer Cidade, palavras-chaves muito presentes no discurso e na elaboração das políticas definidoras dos Planos Estratégicos [...]" (NASCIMENTO, 2011, pág. 230).

A visibilidade inerente da arquitetura, conduz a uma série de propostas urbanísticas que não se limita a apenas centros urbanos e centros históricos. Os processos de recuperação urbana de grandes proporções, combinados com diversas políticas de ações torna toda a cidade um produto de consumo.

Uma intervenção urbana por menor que seja pode ser o início de um importante processo para melhorar uma cidade. Os instrumentos de intervenção abrangem muitas vertentes. A análise de diferentes experiências de intervenção urbana, permiti extrair o seu conceito e aplicar no espaço que se quer intervir com seus devidos recortes devidos as suas especificidades, que garante uma significativa diferenciação.

2.7.2.4 Requalificação Urbana

Requalificar é atribuir nova função a um espaço. Significa promover a melhoria das condições de vida da população, recuperar infraestruturas e equipamentos e valoriza o espaço público com medidas de capacitação social e economicamente. Objetiva inserir qualidades urbanas de valor cultural, econômico, paisagístico, social e de acessibilidade, valorando o espaço e seu entorno. A requalificação estabelece novos padrões de utilização, estratégia e organização do território para o melhor desempenho econômico (LOPES, 2013).

2.7.2.5 Reabilitação Urbana

Reabilitar compreende o processo de execução de obras de conservação, readaptação e recuperação de edifícios e espaços urbanos com o objetivo de melhorar suas condições de uso e habitabilidade, conservando porem seu caráter fundamental. É um processo integrado sobre



uma área que geralmente, envolve restauro, conservação, revitalização funcional do tecido econômico e social, uma vez que implica conservar as suas características funcionais, aumentar sua capacidade de atração, quer para os habitantes, quer para o exercício de atividades econômicas e sociais.

Um processo de intervenção se desenvolve na colaboração privado/público e na relação com a comunidade. As operações de intervenção visam resolver os fatores que provocaram sua perda de vitalidade e busca promover a recuperação de suas dinâmicas perdidas através de uma intervenção sustentável (LOPES, 2013).

2.7.2.6 Revitalização urbana

Revitalizar é um conjunto de ações com a finalidade de articular as intervenções de recuperação de edificações em áreas que estão degradadas. Inclui intervenções para reabilitar estruturas econômicas, sociais, locais e culturais, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida em áreas urbanas degradadas (LOPES, 2013).

2.7.2.7 Recuperação urbana

Recuperar implica em um conjunto de operações tendentes à reconstituição de um edifício ou conjunto degradado, ou alterado por obras anteriores sem qualidade, sem que, no entanto, esse conjunto de operações assumam as características de um restauro. Esse conceito está sobretudo ligado ao edificado e à sua manutenção (LOPES, 2013).

2.7.2.8 Renovação Urbana

Renovar é um conjunto de operações que visam a reconstrução de áreas urbanas subocupadas ou degradadas, não se reconhece nela nenhum valor como conjunto ou patrimônio arquitetônico a preservar. São locais com deficientes condições de salubridade, habitabilidade, segurança ou estética, implica geralmente a substituição dos edifícios existentes. Envolve a



demolição das edificações e a construção de novos imóveis. Pode ser difusa quando, por iniciativa privada, se destrói um edifício hoje e amanhã outro ali, sem alterar a malha existente, ou pode ser total quando se trata de uma operação que visa a mudança dos prédios e da malha urbana e das infraestruturas ali existentes. A renovação é a substituição das formas urbanas existentes por outras formas contemporâneas (LOPES, 2013).



3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

As referências projetuais que seguem, foram cuidadosamente escolhidas por serem consideradas semelhantes em um ou mais aspectos. A aplicação dos conceitos, partidos e a análise dos impactos, são fatores importantes que foram considerados. Em todos eles, o ponto em comum, é a requalificação de espaços antes degradados, que sofreram intervenções positivas e com benefícios aos usuários. Tais referências é o embasamento conceitual para a proposta de requalificação da área que abriga a Estação Ferroviária de Varginha.

3.1 Parque público High Line - Ficha Técnica

Quadro 3
Ficha Técnica *HIGH LINE PARK*

HIGH LINE PARK FICHA TÉCNICA
Ano do Projeto: Maio de 2003
Ano de construção: 2009 (fase I), 2011 (fase II), 2014 (fase III)
Local: Nova York, Estados Unidos
Arquiteto: James Canto
Colaboradores: Liro (Daniel Frankfurt), Kiska Construção, Bovis Lend Lease.
Conselheiros:
Paisagismo: Piet Oudolf
Engenharia estrutural: Buro Happold
Iluminação: l'Observatoire Internacionais
Sinalização: Pentagram projeto
Irrigação: Northern Desings
Engenharia ambiental: GRB Services, Inc.
Instituições envolvidas: Friends of the High Line, Prefeitura de Nova York,
Escritório de arquitetura: Diller Scofidio & Renfro

Fonte: Elaborado pelo autor

High Line é um parque público linear construído em trilhos elevados de carga no lado oeste de Manhattan. Estendendo-se por 2,4 km, o parque foi aberto ao público em três partes entre 2009 e 2014. Atualmente recebe 8 milhões de visitantes por ano. A *High Line* originou-se em 1934 como um estímulo à ferrovia de carga industrial, para elevar o tráfego ferroviário das ruas do maior distrito industrial de Manhattan, como parte de um enorme projeto de infraestrutura chamado Projeto de Melhoria do Lado Oeste. Com a ascensão do transporte



rodoviário interestadual industrial, o *High Line* caiu em desuso em meados do século 20, tendo sua última viagem em 1980.

O *High Line* (Figura 18) é um empreendimento multifacetado e orquestrado em parceria entre a administração pública, empresas privadas, o engajamento comunitário e uma grande rede de mobilização civil, que deu origem em 1999 à ONG ‘*The Friends of the High Line*’, com o objetivo de defender a preservação da *High Line*. As iniciativas em relação à belíssima experiência de espaço público do *High Line* de Nova York parecem indubitavelmente estarem ligadas a solidariedade (LEMOS, 2012). O planejamento para reabilitação e reutilização começou em 2002, e em 2004, a ONG *Friends of the High Line* e a cidade de Nova York selecionaram a equipe de *design* de *James Corner Field Operations, Diller Scofidio & Renfro e Piet Oudolf*. Elevada a 10 metros acima das ruas de Manhattan, a *High Line* oferece um passeio flutuante com vista para a cultura urbana de Nova York, do horizonte de Midtown até o rio Hudson.

Figura 18 - High Line Park – Implantação em meio a cidade de Nova York



Fonte: <http://www.thehighline.org>, 2018



3.1.1 Conceito

O projeto foi inspirado na beleza melancólica encontrado no *High Line*, em que se reverte um meio de transporte e um instrumento de lazer, vida e crescimento pós-industrial. O ritmo ditado pelas locomotivas é substituído pela distração e lentidão, e, oferece um novo ritmo a *High Line*. A proposta está destinada a permanecer eternamente inacabada, emergindo o crescimento e sustentando a mudança ao longo do tempo. Sua infraestrutura, paisagismo e arquitetura, foi construída em torno de um compromisso apaixonado com o *retrofitting* pós-industrial.

Os materiais utilizados no *High Line Park* foram escolhidos levando em conta a durabilidade. Seu sistema de pavimentação consiste em pranchas individuais de concreto pré-moldado (Figura 19), peças e bancos em madeira ipê (Figura 20), partes do trilho original (Figura 21) e iluminação em LED (Figura 22). Durante a reforma, cada trecho dos trilhos foi identificado, mapeado e removido. Após a recuperação da estrutura, parte dos trilhos retornou ao mesmo lugar de onde foi retirado.

Figura 19 – Pavimentação, pranchas de concreto



Fonte: <http://www.thehighline.org/>, 2018

Figura 20 – Madeiras empilhadas como arquibancada



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018



Figura 21 - Pranchas de concreto intercalados com partes do trilho original



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

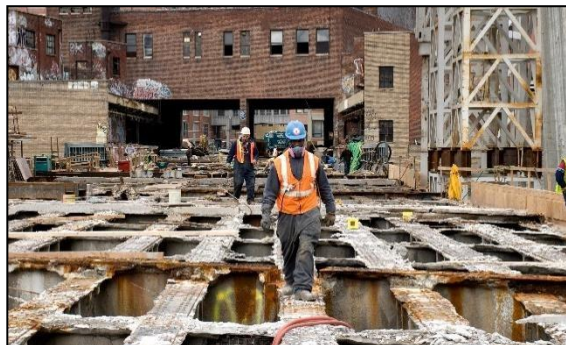
Figura 22 – Iluminação em LED



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

As estruturas de ferro da *High Line* foram lixadas para remoção da pintura original. Partes faltantes foram fabricadas e as partes quebradas foram restauradas (Figura 23). Em seguida aplicada nova base de laje na estrutura (Figura 24). Como acabamento final foram aplicadas três novas camadas de tinta, sendo a última da mesma cor do original (Figura 25).

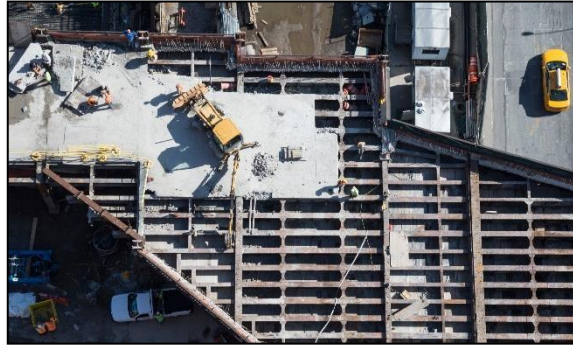
Figura 23 – Restauração da estrutura



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

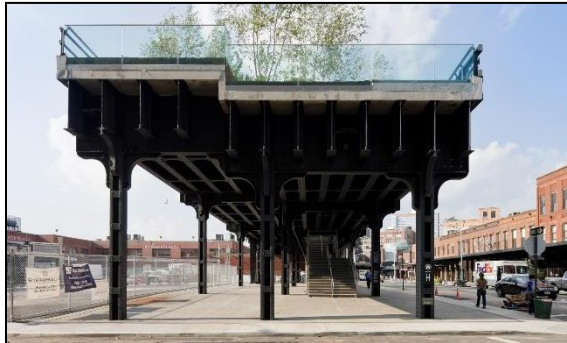


Figura 24 - Nova base de laje sobre a estrutura



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

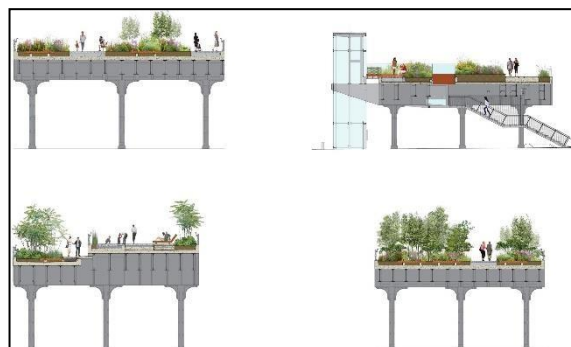
Figura 25 - Pintura na cor original



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

O projeto de paisagismo do parque foi inspirado na biodiversidade que se enraizou durante 25 anos após sua paralização, em uma série de microclimas urbanos específicos do local ao longo do trecho de ferrovia (Figura 26) que incluem espaços ensolarados, com sombra, úmidos, secos, com ventos e sem ventos. Várias espécies de gramíneas, perenes, árvores e arbustos foram todas escolhidas por sua resistência, sustentabilidade e variação de texturas e de cores, formando maciços arbóreos (Figura 27).

Figura 26 – Vegetações diferentes em cada trecho



Fonte: <http://www.thehighline.org>, 2018



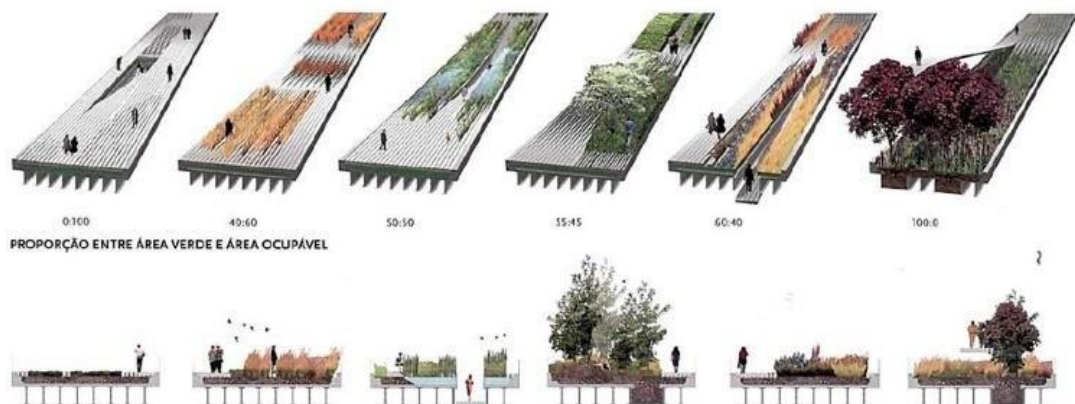
Figura 27 - Maciços arbóreos



Fonte: <http://www.thehighline.org>, 2018

Em certas áreas do parque a relação entre área ocupável e área verde pode ser de até 100% de área verde. Em trechos assim a circulação ocorre por meio de passarelas sobre a vegetação (Figura 28).

Figura 28 – Relação entre área verde e áreas ocupáveis



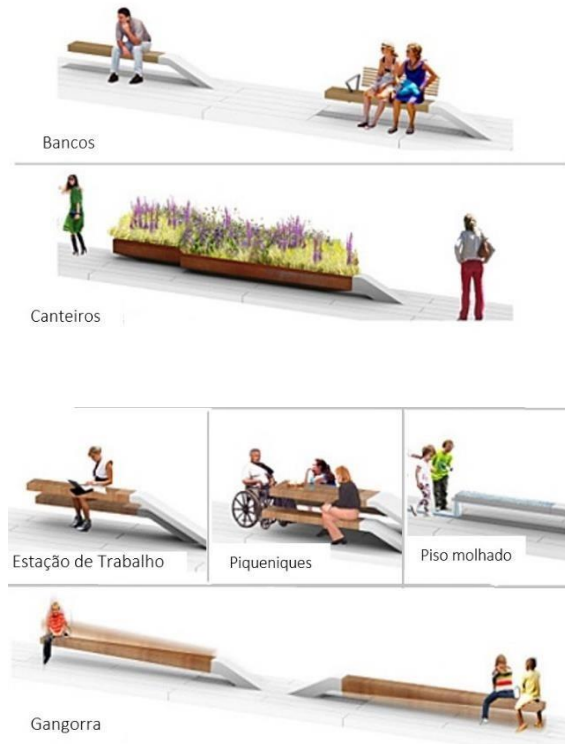
Fonte: <http://www.thehighline.org>, 2018

A acessibilidade e mobiliários, atende a todos os públicos: cadeirantes, portadores de



necessidades especiais, entre outras deficiências (Figura 29).

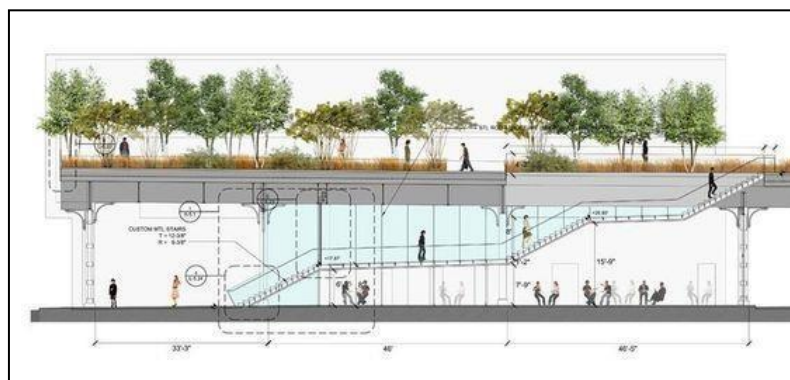
Figura 29 - Tipos de mobiliários



Fonte: <https://dsrny.com>, 2018

Os acessos principais para a *High Line* são por meio de escadas (Figura 30) e em alguns pontos existe o acesso por elevador para atender aos portadores de necessidades especiais (PNE) (Figura 31)

Figura 30 – Circulação principal por escada e corte longitudinal

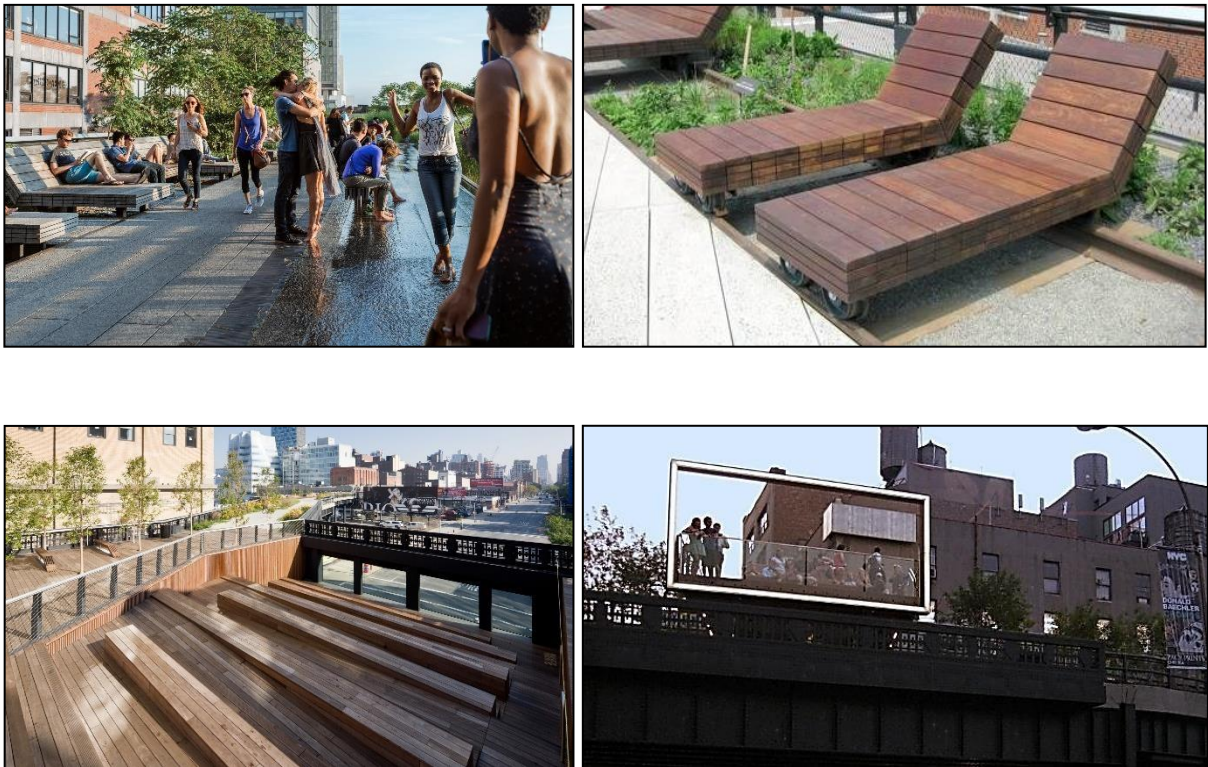


Fonte: www.thehighline.org, 2018



A maior atração ao longo dos quase 2,50km é o cenário recuperado, com o rio Hudson ao seu lado, arranha-céus e um ambiente verde baseado na vegetação que cresceu ao longo do tempo entre os trilhos em desuso. Em algumas seções do trajeto foram instalados bancos posicionados para se observar a paisagem, relaxar ou tomar sol em cadeiras confortáveis que se movimentam sobre os trilhos, piso molhado e anfiteatro. O parque também oferece espaços culturais para shows temporários e espaços projetados para futuras expansões.

Figura 32 – Atrações do parque



Fonte: www.thehighline.org, 2018



Figura 33 - Diagrama conceitual High Line Park



Fonte: Elaborado pelo autor



3.2 Mirante 9 de Julho

Quadro 4
Ficha Técnica *Mirante 9 de Julho*

MIRANTE 9 DE JULHO FICHA TÉCNICA
Cliente: Consórcio Grupo Vegas e Prefeitura Municipal de São Paulo
Local: São Paulo
Data do início do projeto: janeiro de 2015
Data de conclusão da obra: julho de 2015
Área construída: 180m ²
Arquitetura, interiores e luminotécnica: MM18 Arquitetura
Arquitetos: Marcos Paulo Caldeira e Mila Strauss
Colaboradores: Fabiane Sakai, Larissa Burke, Bruna Pires, Thiago Buccieri
Construção e instalações: Potentia Engenharia
Mobiliário: Frank Dezeuxis
Serralheria: Serralheria São Judas
Pedras: Marmoraria São Matheus
Iluminação: Neon 3 Estações
Marcenaria: Caio Stil

Fonte: Elaborado pelo autor

Localizado próximo à região da Avenida Paulista o Mirante 9 de julho (Figura 34) é um importante monumento que ficou abandonado por décadas. O escritório de arquitetura MM 18, foi o responsável pelo projeto de restauro e requalificação do mirante do túnel 9 de julho.

Figura 34 – Complexo do Mirante 9 de Julho



Fonte: www.construtoratecla.com.br, 2018



Por meio de uma parceria público privada entre a prefeitura de São Paulo, o grupo Vegas e o escritório MM 18, foi possível a criação de um plano de revitalização paisagística, urbanística, ambiental e de desenvolvimento sociocultural para o complexo do mirante, formado pelo túnel 9 de julho e seu entorno, localizado atrás do Museu de Artes de São Paulo Assis Chateaubriand (MASP).

O Salão de Baile *Belvedere Trianon* (Figura 35) - o espaço cultural mais importante da capital, ponto de encontro da alta sociedade paulistana, onde nas décadas de 20 e 30, aconteceu a reunião dos modernistas - foi demolido para a construção do Museu de Artes de São Paulo (MASP) no anos 50. O espaço que sobreviveu à demolição, situado atrás do museu, permaneceu abandonado, sofrendo degradação ao longo dos anos.

Figura 35 – Salão de Baile Belvedere Trianon, atualmente MASP



Fonte: www.construtoratecla.com.br, 2018

Por meio do Plano de Avenidas do prefeito Prestes Maia a torre central da entrada principal foi demolida para a construção do Viaduto Professor Benedito Tranchesi sobre o túnel, o que contribuiu para a descaracterização da antiga paisagem (Figura 36).

Figura 36 - Torre do Mirante demolida para construção do viaduto



Fonte: <http://www.mirante.art.br>, 2018



3.2.1 Conceito

O projeto dos arquitetos Marcos Paulo Caldeira e Mila Strauss, sócios do escritório MM18 Arquitetura, teve como ponto de partida o respeito ao valor histórico do complexo com o mínimo de intervenções facilmente removíveis (Figura 37), objetivando o resgate da memória urbanística.

Figura 37 - Antes e depois da intervenção



Fonte: <http://www.mirante.art.br>, 2018

Madeira, ferro, concreto e vidro estão entre os materiais escolhidos. Na calçada da escadaria histórica, foi instalado um bicicletário de aço inox (Figura 38). Houve o restauro de materiais originais, criação de cozinhas e sanitários para atender ao novo uso, e a reabertura do vão da torre que dá acesso à escadaria.

Figura 38 – Bicicletário em aço sustentável



Foram construídos balcões de madeira em cada lado do mirante para serem usados como restaurante e café. Desenvolveu-se um novo projeto de iluminação voltado para destacar os pilares existentes, e a colocação de espelhos nas extremidades que replicam a imagem das



estruturas estimulando a sensação de infinito (Figura 39).

Figura 39 - Balcão em cada lado / Iluminação e espelhos que criam a sensação de infinito



Fonte: www.vitruvius.com.br, 2018

O projeto contemplou ainda em uma segunda etapa, a reabilitação das duas praças laterais com chafarizes (Figura 40) da Avenida 9 de Julho. Até esta etapa de requalificação o investimento foi na ordem de R\$ 840.000,00.

Figura 40 - Chafariz antes e após restauração

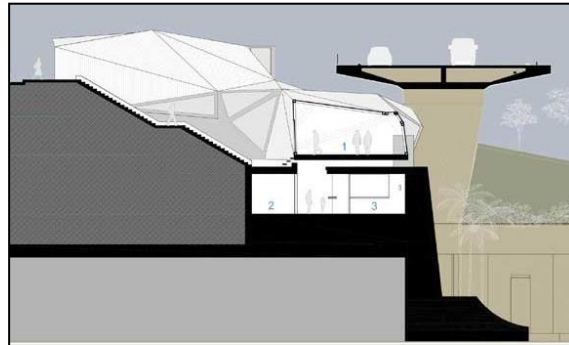


Fonte: www.construtoratecla.com.br, 2018

Uma terceira etapa ainda sem data para começar é a criação de uma galeria na laje do mirante (Figura 41).



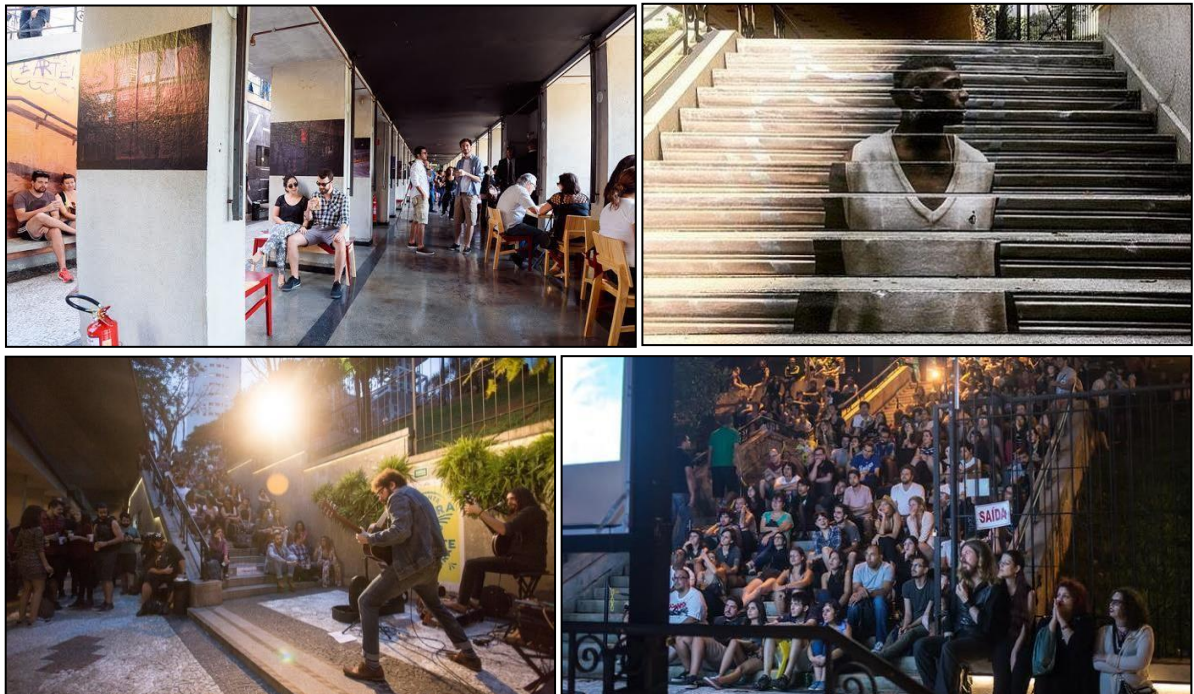
Figura 41 – Projeto de uma galeria em vidro em cima do mirante



Fonte: www.construtoratecla.com.br, 2018

O Mirante 9 de julho foi o primeiro de uma série de projetos aprovado pela Prefeitura de São Paulo com a intenção de viabilizar a recuperação de outros espaços abandonados por meio de parcerias. Como o Mirante foi concedido pela prefeitura de São Paulo, o projeto priorizou espaços flexíveis, para serem usados também como centro cultural, para a realização de exposições, eventos e ocupações públicas sob o controle do curador Akin Bicudo (Figura 42).

Figura 42 – Exposições artísticas, apresentações musicais, filmes



Fonte: <http://www.mirante.art.br>, 2018



Outras atividades são desenvolvidas no mirante como: a cada mês um chef de cozinha é convidado para elaborar um cardápio autoral a preços populares; oficinas gratuitas de atividades manuais de crochê e tricô, tatuagens, artesanato, atividades infantis, apresentações musicais de artistas urbanos, performances artísticas, mostras de arte, feiras independentes, sessões de cinema, coral, feiras de livros, sarau, fotografia, apresentações de poesia e teatro, shows, debates, contações de histórias para crianças, botânica, literatura e moda (Figura 43).

O projeto busca oferecer novos usos e ocupações ao complexo, além de resgatar a memória urbanística da região. O novo espaço cultural, com restaurante e cafeteria, conta com uma extensa programação cultural, todas elas com entrada gratuita. O projeto quer fazer com que o espaço volte a ser um ponto de encontro, entre moradores, turistas, e os trabalhadores da região mais efervescente da capital (Figura 43).

Figura 43 – Atividades realizadas no Mirante



Fonte: <http://www.mirante.art.br>, 2018



Figura 44 - Diagrama conceitual Mirante 9 de Julho



Fonte: Elaborado pelo autor



3.3 Engenho Central de Piracicaba

Quadro 5 –
Ficha Técnica – Teatro Erotides Campos – Engenho Central

TEATRO EROTIDES DE CAMPOS – ENGENHO CENTRAL | FICHA TÉCNICA

Ano do Projeto: início 2009 – conclusão 2012

Local: Piracicaba, SP

Área de Intervenção: 2.850 m²

Arquiteto: Francisco Fanucci, Marcelo Ferraz e Gabriel Grinspum

Colaboradores: André Carvalho, Anne Dieterich, Anselmo Turazzi, Beatriz Marques, Cícero Ferraz Cruz, Fabiana Fernandes Paiva, Felipe Zene, Frederico Meyer, Gabriel Mendonça, Júlio Tarragó, Kristine Stiphany, Laura Ferraz, Luciana Dornellas, Pedro Del Guerra, Rebeca Grinspum, Victor Gurgel e Vinícius Spira

Conselheiros:

Estrutura: FT Oyamada

Instalações elétricas: Energel

Ar Condicionado: TR Thermica

Acústica e cênica: Acústica & S Sônica

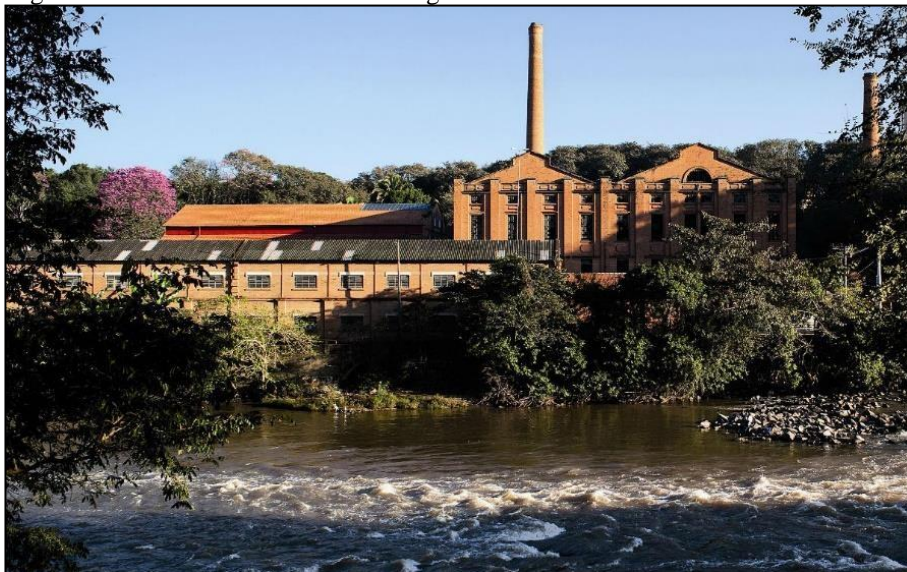
Lumnotécnica: Lux Projetos

Consultoria de restaurante: Gisela Porto

Fonte:www.arcoweb.com.br, 2018

O Engenho Central de Piracicaba (Figura 45) foi construído em 19 de janeiro de 1881 por Estevão Ribeiro de Souza onde abrigou os equipamentos do engenho que foram importados da França. Em Julho de 1882 tomou-se a decisão da construção de uma estrada de ferro margeando o Rio Piracicaba. Desta estrada, 19 km de comprimento era pertencente à usina (Figura 46).

Figura 45 - Rio Piracicaba ao fundo Engenho Central



Fonte:www.arcoweb.com.br, 2018



Figura 46 – Vestígios da linha férrea pertencente ao Engenho Central



Fonte:www.estacoesferroviarias.com.br, 2018

Piracicaba tinha como sua principal riqueza o cultivo do café. Em 1914, com a primeira Guerra Mundial o mercado internacional de açúcar é estimulado e a cultura cafeeira entra em crise. Com a cultura de cana de açúcar se que se espalhou pelo estado de São Paulo, Piracicaba se torna um dos principais municípios produtores, chegou a representar 52% do valor total da produção agrícola local na década de 50 e a 75% na década de 60.

Em 1974 o Engenho Central é desativado e reconhecido como patrimônio histórico. Desapropriado pela Prefeitura, passou a ocupar importante espaço cultural, artístico e recreativo. Sua área construída ocupa 12 mil metros quadrados. Em 1º de agosto de 1975, o Engenho Central de Piracicaba foi tombado pelo CODEPAC. Situado a margem direita do Rio Piracicaba, é o maior conjunto arquitetônico em alvenaria do Brasil com imponentes edificações datadas do século 19 e 20 (Figura 46).

Figura 47 - Maior conjunto arquitetônico em alvenaria no Brasil



Fonte:www.estacoesferroviarias.com.br, 2018

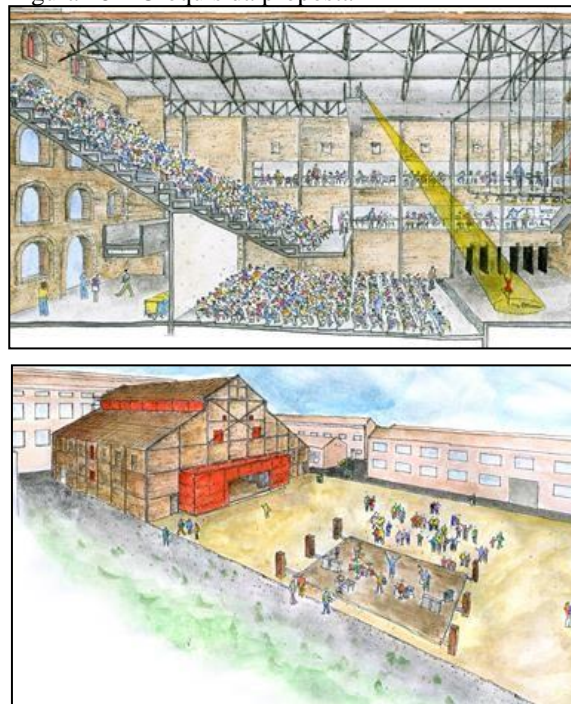


A área de 80.000m² que compunha a propriedade foi loteada, restando apenas a área onde funcionou o engenho central que aos poucos se transformou em um complexo turístico e cultural da cidade. Foi tombado pelo CODEPAC em 1º de Agosto de 1989 e adquirido pela prefeitura em 2008. O Complexo Engenho Central constitui um marco histórico da cidade de Piracicaba, pois dentro da área do Engenho foi erguida a 1ª capela à padroeira Nossa Senhora dos Prazeres, sendo este o marco da fundação do município de Piracicaba e o complexo representou um período de prosperidade econômica local e nacional.

3.3.1 Conceito

Resgate da importância deste patrimônio industrial, agora, porém como um espaço de difusão de cultura, lazer e educação, consolidar como patrimônio da cidade, de sua população e contribuir para o seu crescimento. Um antigo local de trabalho, transformado em fábrica de criação, diversão, convivência e celebração, sem apagar sua importância histórica (Figura 48).

Figura 48 – Croquis da proposta



Fonte:www.arcoweb.com.br, 2018

Materialidade: Tijolo, Estrutura: Concreto. Para acompanhar o volume do elemento externo do palco, a escada de acesso ao pavimento superior é conformada por volume metálico,



pintado de vermelho (Figura 49). Houve o restauro e adaptação de galpão no Engenho Central de Piracicaba para abrigar teatro, salas de ensaio e restaurante.

Figura 49 – Intervenção com acréscimo em vermelho



Fonte: www.arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/brasil-teatro-piracicaba
Acessado em 06/05/2018

A criação de um centro de cultura e lazer, com atividades e mecanismos de desenvolvimento autossustentável, integra eventos, comércio e outros serviços que permitem a geração de recursos. O Programa seguiu a diretriz de respeito aos usos já existentes e buscou soluções versáteis para ampliar sua utilização, de forma mais racional e eficiente. Tem-se uma arquitetura que vai pelas entranhas do edifício transformando vazios em hall público, salas acusticamente equipadas, plateia, palco, restaurante, camarins, salas técnicas e de apoio. Com um palco que se abre também para a praça central, o teatro multiuso, contemporâneo e investido de história, é um importante equipamento de apoio às festas ao ar livre (Figura 50).

Figura 50 – Palco que se abre para a praça central em apoio as apresentações ao ar livre, auditório com capacidade para 422 lugares



Fonte: www.arcoweb.com.br, 2018



No antigo galpão com seu pé direito de dimensões industriais e com seu grande vão central, funcionava um grande depósito de tonéis e uma destilaria de álcool (Figura 51)

Figura 51 - Antigo depósito de tonéis, agora o *foyer* do teatro



Fonte: www.arcoweb.com.br, 2018

O novo teatro está localizado estrategicamente no entorno da região central, onde comumente são sediadas as festas e eventos populares. As fachadas frontal e posterior foram invertidas (Figura 52). A entrada acontece pela parte de trás do galpão e a parede do fundo do palco é voltada para a praça. A ideia era expandir a possibilidade de uso do palco, abrindo o espaço cênico para a praça através de um elemento retangular na cor vermelha.

A bilheteria e o *foyer* são delimitados pela parede de concreto que vedam as plateias superior e principal, e ocupam uma área qualificada pelo pé-direito elevado e pela farta iluminação natural. As paredes longitudinais ganharam aberturas, por onde se dá a circulação do público. Nas laterais do galpão foram inseridos, de um lado, restaurante e área técnica e do outro lado, a sala de ensaios e o camarim, que estão localizados no pavimento superior. O galpão



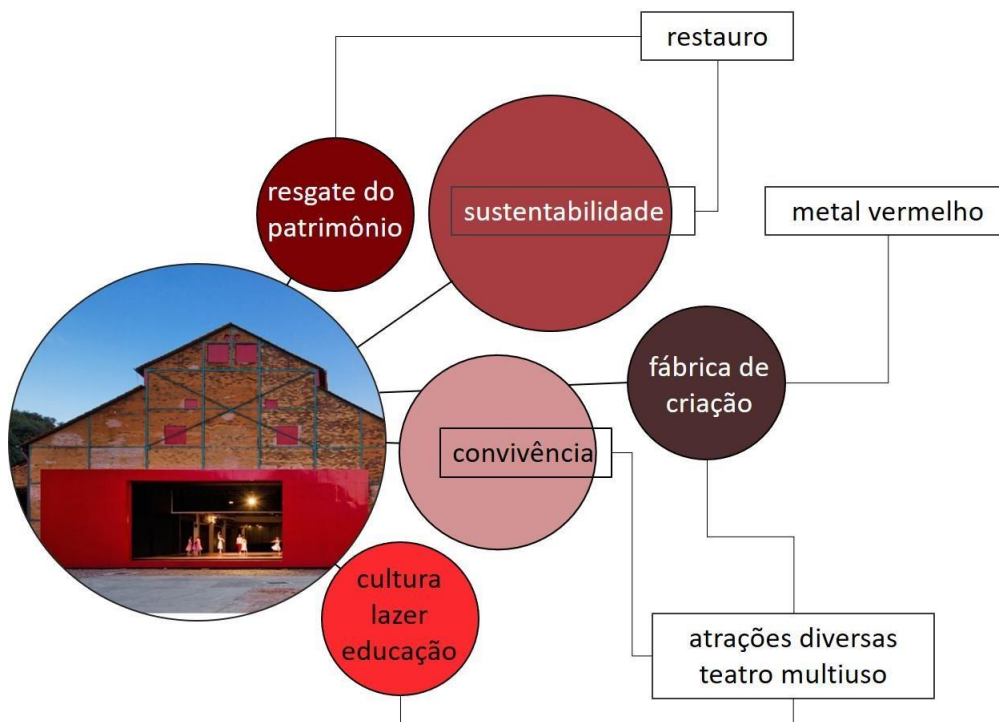
com quase 3 mil m² de área construída, possibilitou a distribuição dos espaços, através da circulação vertical e a inserção confortável de um programa de necessidades denso para a escala do galpão. A figura 53 sintetiza o conceito e partido adotados, por meio de um diagrama conceitual.

Figura 52 - Os fundos do galpão é a entrada principal do público para o teatro



Fonte:www.arcoweb.com.br, 2018

Figura 53 - Diagrama conceitual Teatro Erotides de Campos - Engenho Central



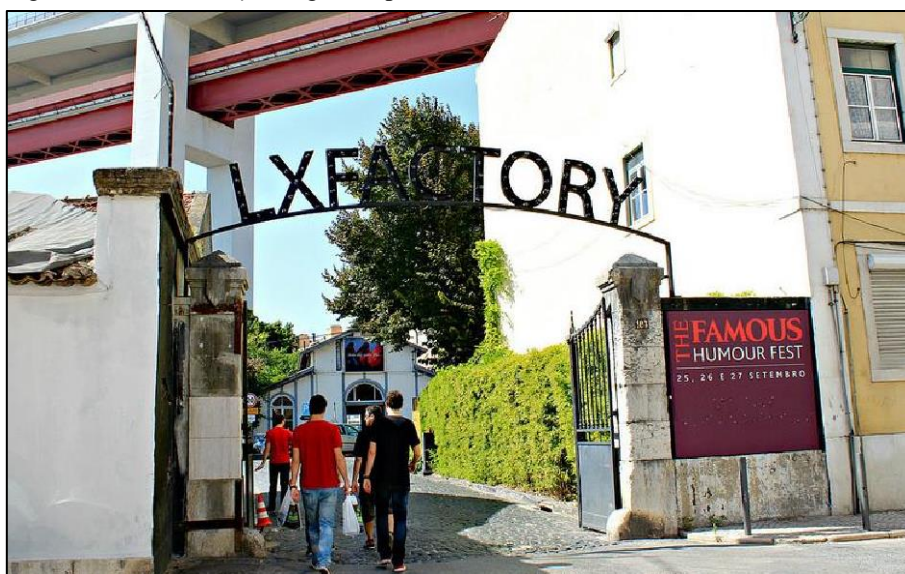
Fonte: elaborado pelo autor



3.4 Estudo de caso - *LX Factory*

Uma experiência de requalificação muito bem-sucedida, acontece na *LX Factory* (Figura 54) conhecida como "ilha criativa" que se tornou referência mundial em requalificação de estruturas de fábricas. O complexo (Figura 55) foi criado em meados de século XIX para sediar a Companhia de Fios e Tecidos Lisbonense, uma das maiores indústrias da época. Em 1917 passou por uma séria crise econômica e no local passou a funcionar a Companhia Industrial de Portugal e Colónias (1918), e em seguida a Tipografia Anuário Comercial de Portugal e Gráfica Mirandela. O espaço abrigou diferentes tipos de uso e por meio das dinâmicas de algumas empresas, o lugar ganhou um forte cunho cultural.

Figura 54 - *LX Factory*, antigo complexo fabril



Com 23.000 metros quadrados o espaço acolhe várias empresas ligadas a criatividade e cultura, entre eles: *design*, restauração, comércio e lazer, publicidade, moda, artes plásticas, artes performativas, música, novas tecnologias, comunicação/marketing, cafés, escritórios de arquitetura, oficinas de artes, estúdios de tatuagem, de fotografia, restaurantes, livrarias e escritórios de *coworking* que é um modelo de trabalho baseado no compartilhamento de espaço e recursos de escritório, reunindo pessoas que trabalham em áreas diferentes, geralmente profissionais liberais, empreendedores e usuários independentes. Também abriga atividades de áreas mais convencionais, como contabilidade e advocacia (Figura 56).

A *LX Factory* se localiza em Alcântara, um bairro característico por suas edificações



obsoletas, antigos armazéns e fábricas que remetem a um período em que a principal atividade em Lisboa era a industrial.

Figura 55 - Mapa do complexo fabril com 23.000 m²



Fonte: www.efe.com, 2018

Figura 56 – Manifestações artísticas e atividades diversas



Fonte: www.fitadeasfalto.blogspot.com.br, 2018



A estrutura do complexo possui uma rua principal e outras secundárias, que instiga o usuário a percorrer os seus labirintos ricos em arte urbana nos muros e a visitar cada estabelecimento com estéticas e experiências muito diferenciadas, de estilos *vintage* (Figura 57) ao *underground* (Figura 58). O clima parece ser caótico, mas tudo funciona muito bem e faz com que a pessoa descubra o que o espaço oferece.

Figura 57 - Vintage



Fonte:www.efe.com, 2018

Figura 58 - Underground



Fonte:www.efe.com, 2018

Aos domingos recebe o mercado *LXMarket* e duas vezes por ano realiza o *Open Day* com concertos, exposições, instalações, intervenções de arte urbana, gastronomia, feiras



vintage, exposições, festas, encontros literários, *workshop* e concertos.

Os edifícios são constituídos apenas por um piso térreo com exceção do edifício sete com dois pisos e o edifício seis com cinco pisos. Em alguns dos edifícios os equipamentos das antigas instalações permaneceram no espaço (Figura 59). O estado de conservação das edificações é razoável. Sobre a vegetação, apenas algumas árvores e canteiros.

Figura 59 - Livraria "Ler Devagar", rotativa da antiga gráfica em meio aos livros



Fonte: www.lisbonshopping.pt, 2018

3.5 Considerações das análises projetuais

As análises das três referências projetuais e do estudo de caso, é a base para o desenvolvimento da proposta deste estudo. Em todos os casos o conceito em comum é a sustentabilidade, valorização e resgate do patrimônio histórico, parcerias públicos privada e o desenvolvimento cultural, de lazer e da educação. A partir da aplicação destes conceitos, desenvolveu-se soluções como espaços multiusos para estimular o uso e a permanência, ao mesmo tempo em que o patrimônio histórico, resgata a cidadania e conta parte da história da origem do município. Tais preceitos nortearão o desenvolvimento do projeto de requalificação da área que hoje abriga a Estação Ferroviária de Varginha.



Diretrizes identificadas:

- Programas voltados para atividades culturais de convivência e lazer
- Valorização dos espaços
- Espaços públicos para integração das pessoas
- Valorização da memória e identidade local



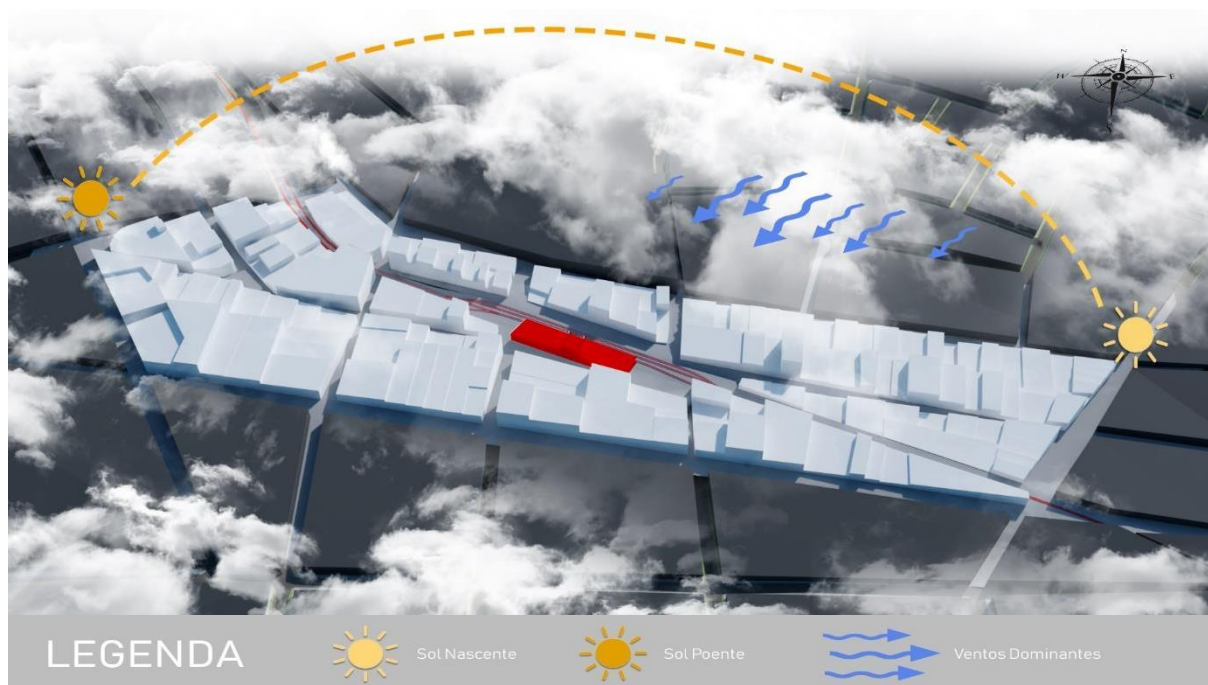
4 DIAGNÓSTICO

4.1 Delimitação da área de estudo

A escolha da área de estudo e da área de intervenção (Figura 60, 61 e ANEXO A) se deu com base na concentração de edificações arquitetônicas que, por seu estilo e características, remetem a um determinado período do tempo e da importância que este representa por seu registro histórico. Por seu sistema construtivo e por sua arquitetura, remetem a um estilo característico, entre eles o Eclético e o Art Deco, que datam do início do desenvolvimento da cidade. Esta área representa o Centro Histórico de Varginha.

A área que determina o objeto de estudo é compreendida pelas ruas: Dr. Wenceslau Braz, Rua Presidente José Paiva, Rua Rio de Janeiro, Rua Tiradentes, Praça Quintino Bocaiuva, Rua Deputado Ribeiro de Resende, Rua São Paulo, Rua Alves e Silva, Rua Monte Castelo, Rua Presidente Álvaro Costa, Rua Domingos de Resende, Rua Coronel João Urbano, Rua delfim Moreira.

Figura 60 – Mapa 3D da área de estudo



Fonte: o autor

Os ventos no município de Varginha, são predominantemente vindos da direção nordeste (NO), mas com variações do seu fluxo devido as edificações. Observou-se durante as



visitas *in loco* ventos vindos da direção norte . O sol nasce 06:31 e se põe as 17:25.

Figura 61 - Mapa 2D - área de estudo

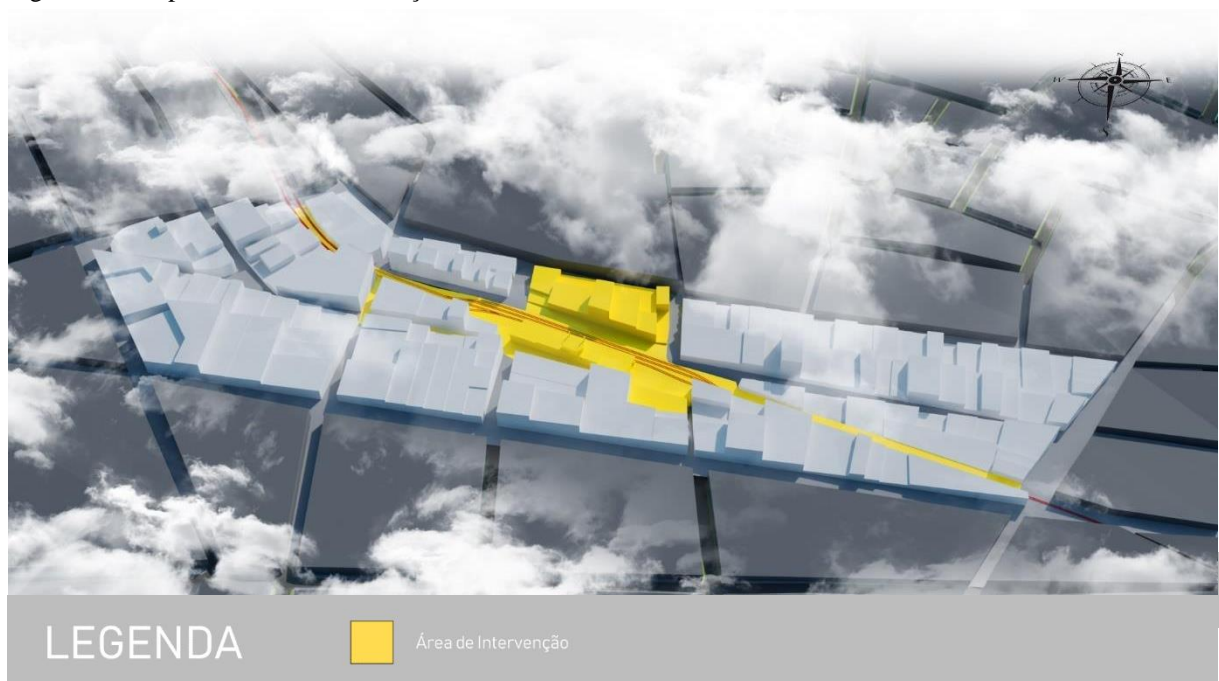


Fonte: o autor

4.2 Área de intervenção

A área de intervenção (Figuras 62, 63 e ANEXO B) é a área do entorno imediato que abriga a Estação e é constituída pelas seguintes ruas: Rua Monte Castelo, Rua Alves e Silva, Rua Deputado Ribeiro de Resende, Rua São Paulo e Rua Presidente Álvaro Costa. Inclui a quadra em frente a plataforma da estação que será desapropriada e os prédios antigos do Banco do Brasil e do Banco do Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais, que possuem grande valor histórico e datam do início do desenvolvimento da cidade.

Figura 62 - Mapa 3D área de intervenção



Fonte: o autor



Figura 63 - Mapa 2 D - Área de estudo e intervenção

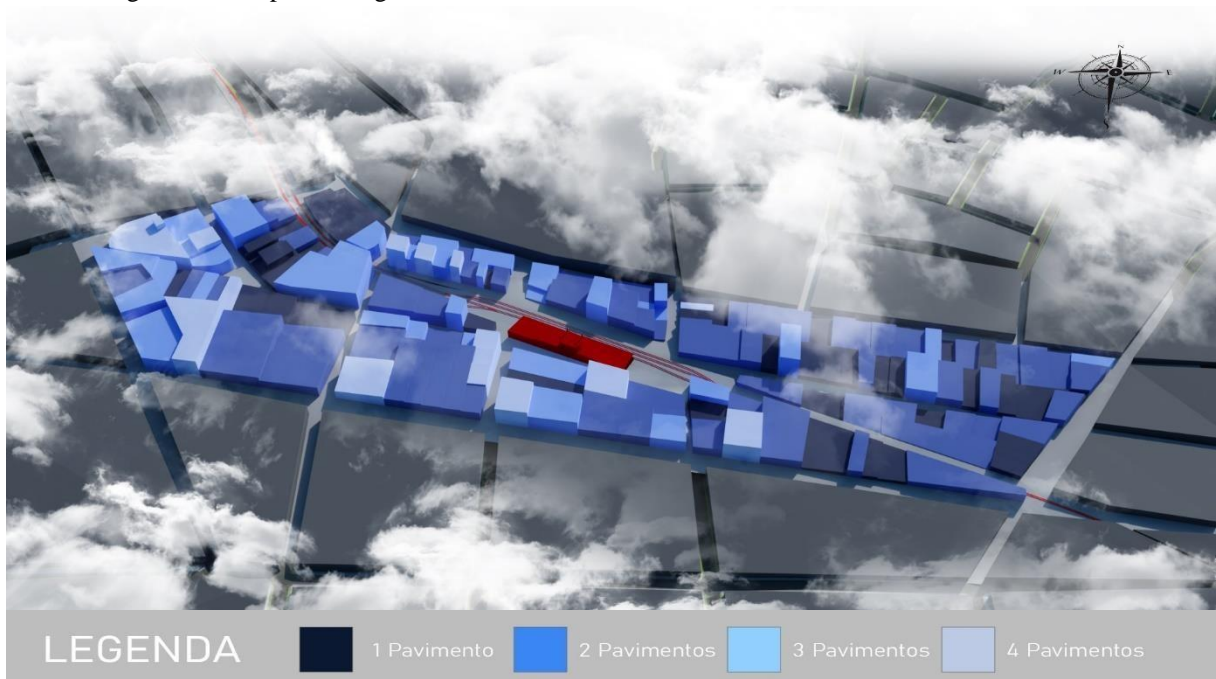


Fonte: o autor

4.3 Aspectos socioculturais Gabarito

O centro histórico de Varginha é formado por edificações de diferentes gabaritos (Figuras 64, 65 e ANEXO C). Foram registrados os gabaritos da área de estudo, sendo eles compreendidos como segue abaixo: 8,6% de 1 pavimento, 59,3% de 2 pavimentos, 23,5% de 3 pavimentos e 8,6% de 4 ou mais pavimentos (Figura 66). Pelo fato de que 91,4% das edificações serem de até 3 pavimentos, é fator gerador de sensação de segurança, pois não criam grandes sombras no período diurno, além de favorecer a salubridade.

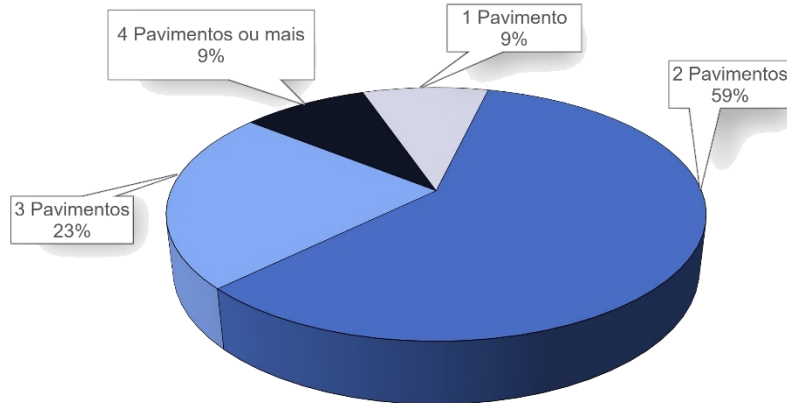
Figura 64 – Mapa 3D do gabarito



Fonte: o autor



Figura 66 - Gráfico do gabarito



Fonte: o autor

4.4 Aspectos socioculturais Gabarito

O centro é composto por edificações na sua maioria de uso comercial e misto (Figuras 67, 68 e ANEXO D), moradia na parte superior e comércio na parte inferior. Em sua maioria os comércios são de lojas de calçados, vestuário, lojas de departamento, utilidades domésticas e serviços. Esta característica favorece a compreensão da dinâmica do centro da cidade, onde durante o horário comercial observa-se um intenso fluxo de pessoas que se dirigem ao centro para as atividades comerciais ou de serviços; após o horário comercial e nos finais de semana ocorre o esvaziamento do centro, que faz aumentar a sensação de insegurança.

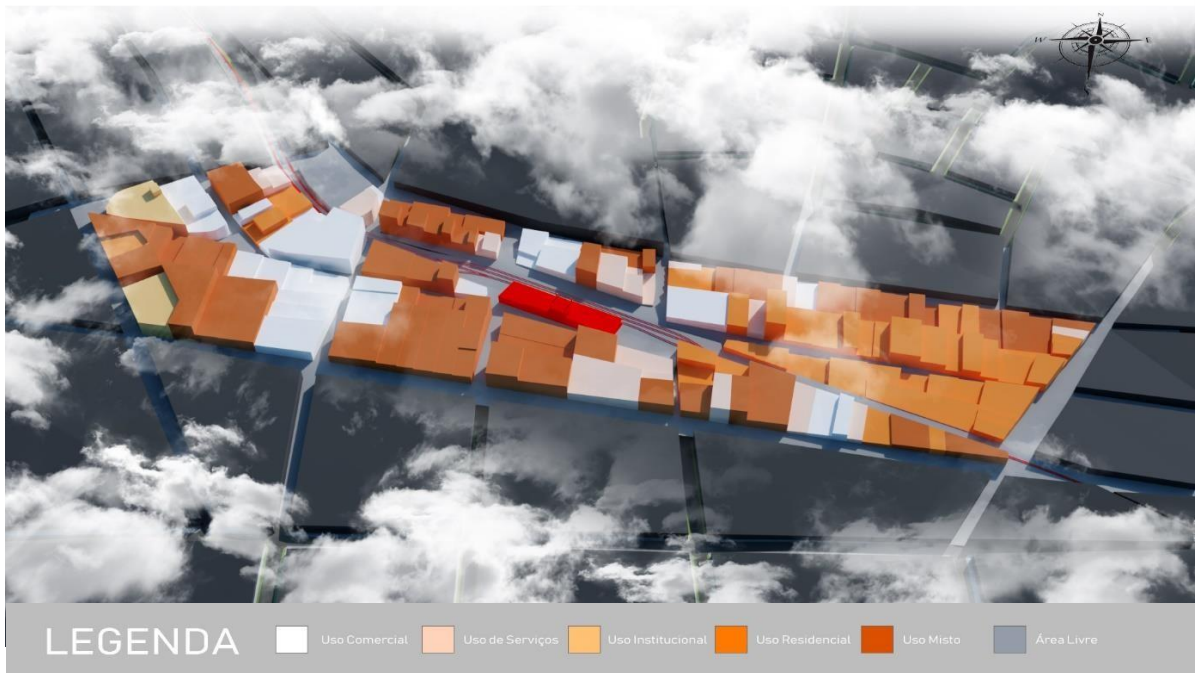
Figura 67 - Mapa 2D de uso e ocupação



Fonte: o autor



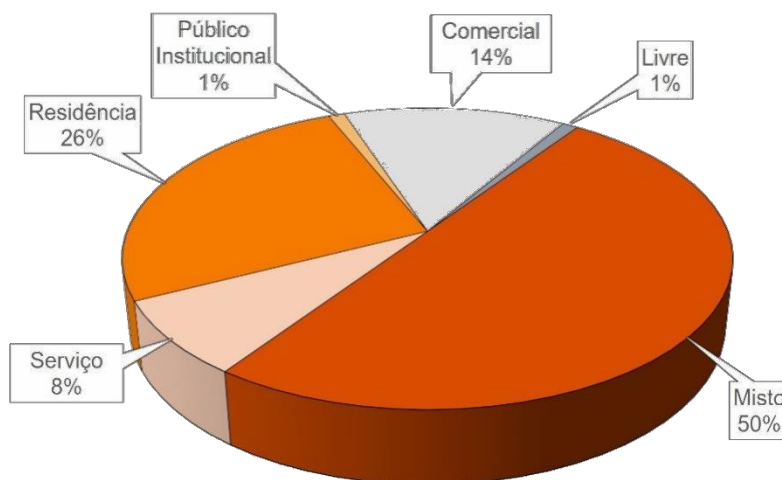
Figura 68 - Mapa 3D de uso e ocupação



Fonte: o autor

Nota-se pelo baixo percentual de edificações destinadas a residências (Figura 69) que é de 26%, o pouco movimento fora do horário comercial. Nenhuma atividade se observa nesta área que estimule o uso e ocupação nos períodos noturnos. A única exceção se limita a eventos esporádicos nas quintas feira, onde na antiga Estação Ferroviária acontece um evento chamado de “Quinta da boa música” (Figura 70).

Figura 69 – Gráfico de uso e ocupação



Fonte: o autor



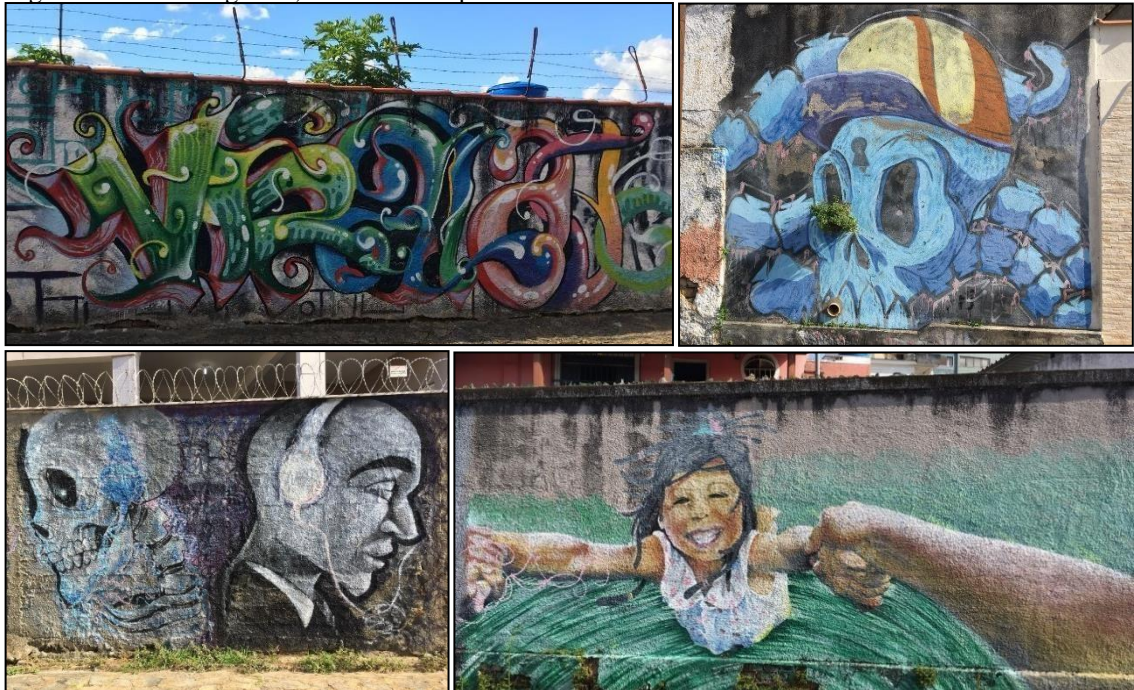
Figura 70 - Quinta da boa música



Fonte: www.varginha.mg.gov.br, 2018

Uma atividade cultural espontânea surgiu próximos aos trilhos no sentido Leste. O corredor por onde passam os trilhos dividiu espaço para arte em grafite nos muros (Figura 71). Por se tratar de um corredor por onde passava somente o trem, a maioria das casas estão com suas fachadas posteriores voltadas para este corredor. Os muros do fundo das casas, serviu então como tela para os artistas urbanos expressarem sua arte. Potencial que será explorado.

Figura 71 - Arte em grafite, movimento espontâneo



Fonte: arquivo pessoal

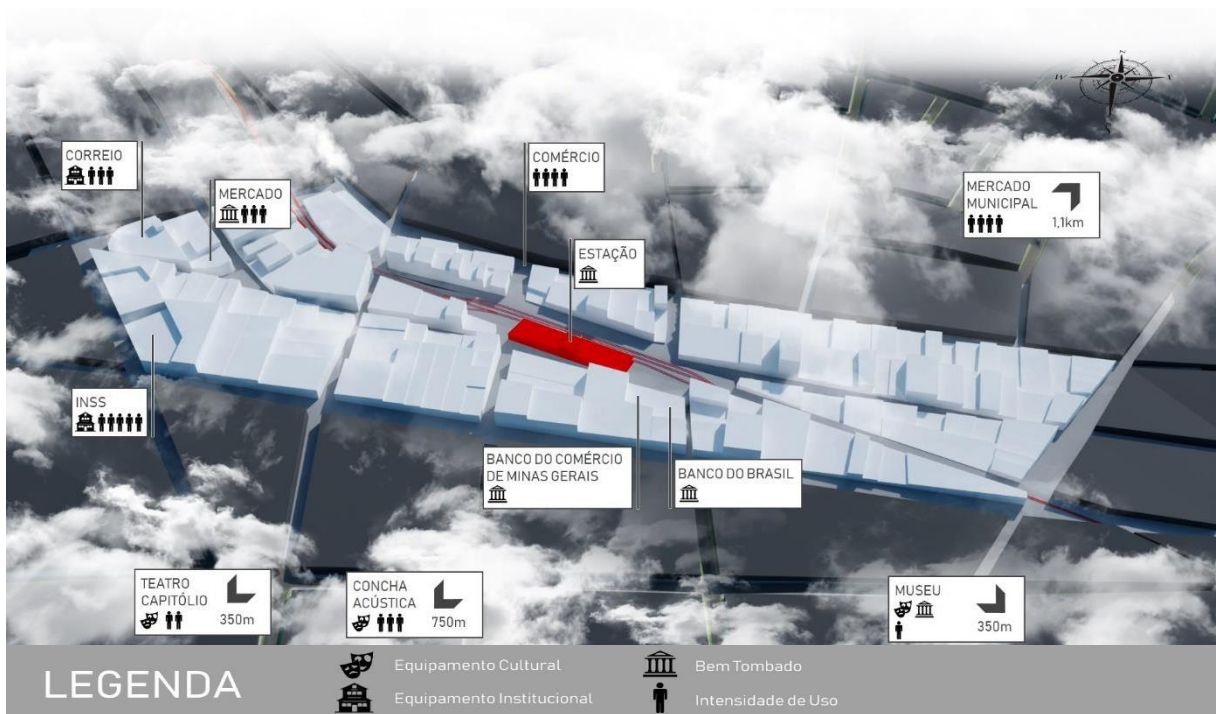


4.5 Uso e permanência

Por não ter nenhum espaço público destinado ao lazer e atividades culturais, e ser uma área com grande número de comércio, a permanência nestas áreas é somente durante o horário comercial, se mantendo desertificado no período noturno.

Para um pouco além da área de estudo, foram identificados os Bens Tombados mais próximos, as distâncias a partir da Estação e a intensidade de uso (Figuras 72, 73 e ANEXO E).

Figura 72 - Mapa 3D de uso e permanência e Bens Tombados do entorno



Fonte: o autor

Figura 73 – Mapa 2D de uso e permanência e Bens Tombados do entorno



Fonte: o autor

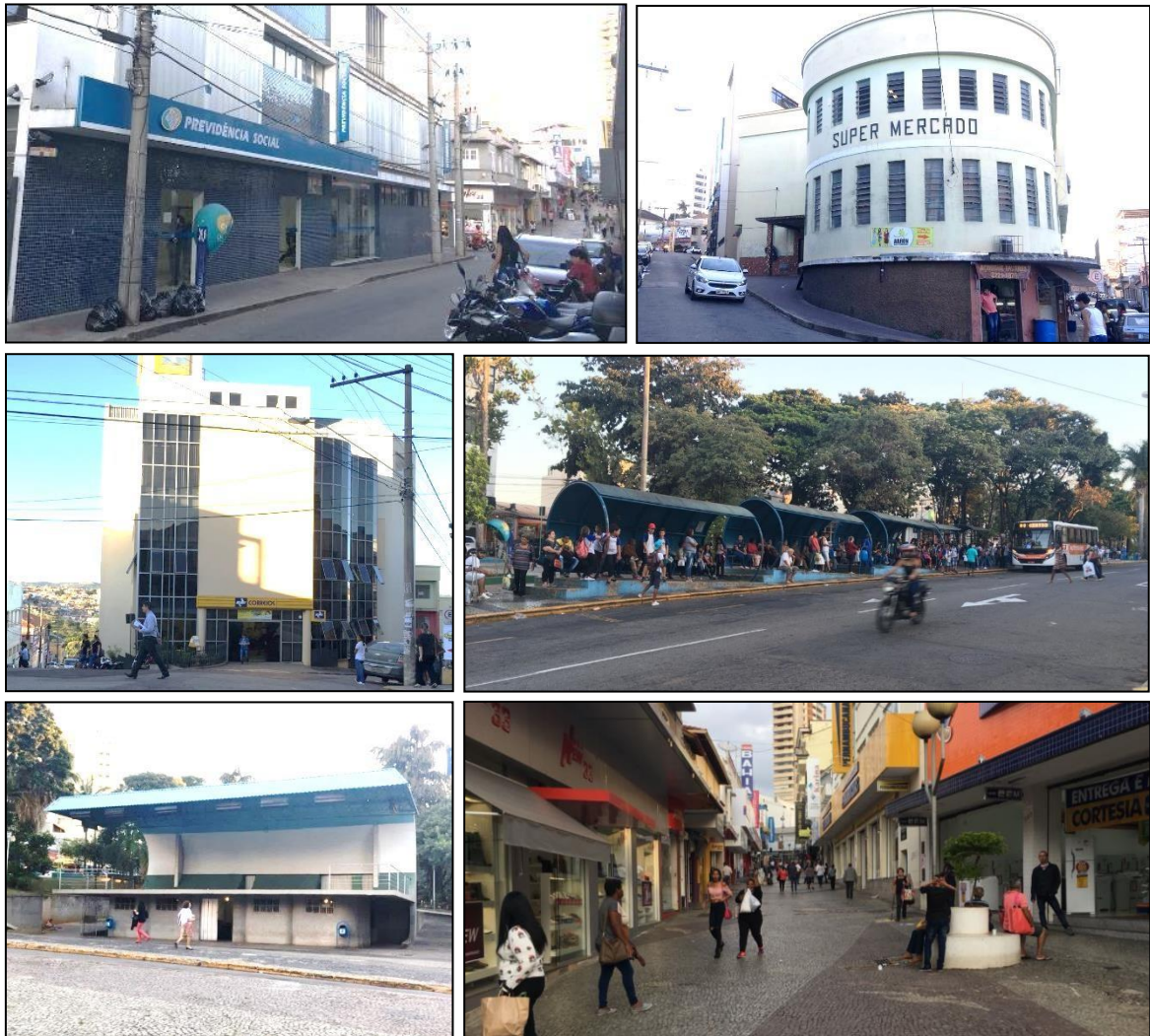
Embora tais espaços estejam fora da área de estudo, suas atividades estão relacionadas



com as atividades que serão ofertadas com a requalificação da área que abriga a Estação. Como o Mercado Municipal relacionado com a feira e a Concha Acústica relacionado com as apresentações culturais. As atividades que serão desenvolvidas na área de requalificação visam complementar e fortalecer tais atividades, e em nada prejudicam as atividades existentes.

As áreas onde ocorre a maior concentração de uso e permanência, em ordem decrescente, respectivamente são: o INSS (Figura 74a), o comércio da Rua Rio de Janeiro, o Mercado Municipal (Figura 74b) e o Correio (Figura 74c). Outras áreas de intensa permanência próximo a área de estudo, são: ponto de ônibus central (Figura 74d), concha acústica (Figura 74e) e o calçadão da Wenceslau Braz como indicado no mapa (Figura 74f).

Figura 74 - Pontos com maiores usos e permanência



Fonte: arquivo pessoal



4.6 Bens Tombados

Várias edificações da área de estudo, fazem parte da lista de bens tombados do município de Varginha (Figuras 72 e 73). Entre eles estão o antigo Banco do Brasil (Figura 75), Banco do Comercio do Estado de Minas Gerais (Figura 76) e Estação Ferroviária (Figura 77).

Figura 75 - Antigo Banco do Brasil



Fonte: arquivo pessoal

Figura 76 - Antigo Banco do Desenvolvimento do Estado de MG



Fonte: arquivo pessoal

Figura 77 - Estação Ferroviária

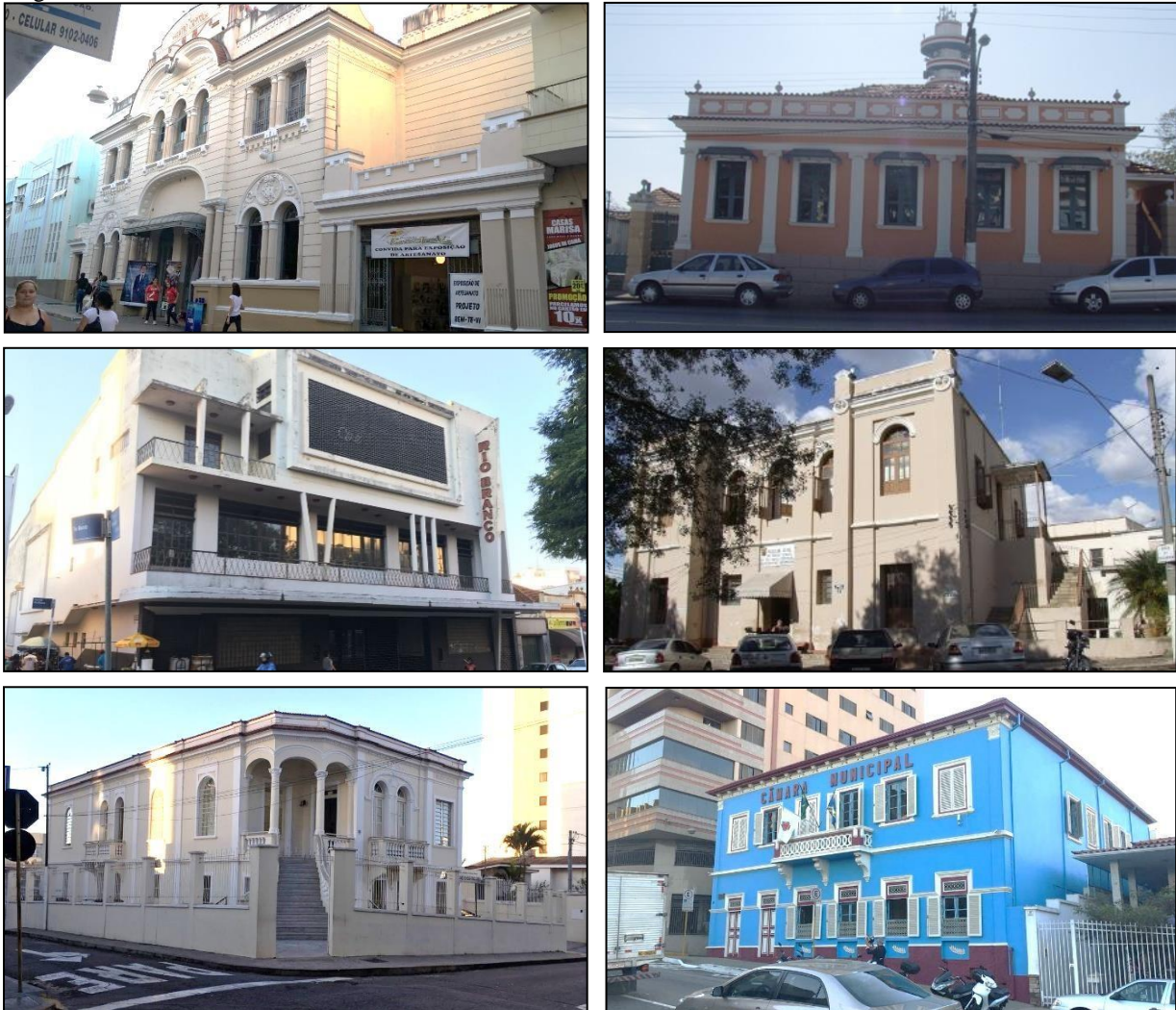


Fonte: arquivo pessoal



Outros imóveis tombados de grande importância para a história do município e que estão próximos à área de estudo, Teatro Capitólio (Figura 78 a), Residência Dona Vica Frota (Figura 78 b), Cine Rio Branco (Figura 78c), Antiga Cadeia Pública (Figura 78d), Palacete Dona Vica (Figura 78e) e Câmara Municipal (Figura 78d).

Figura 78 - Bens Tombados



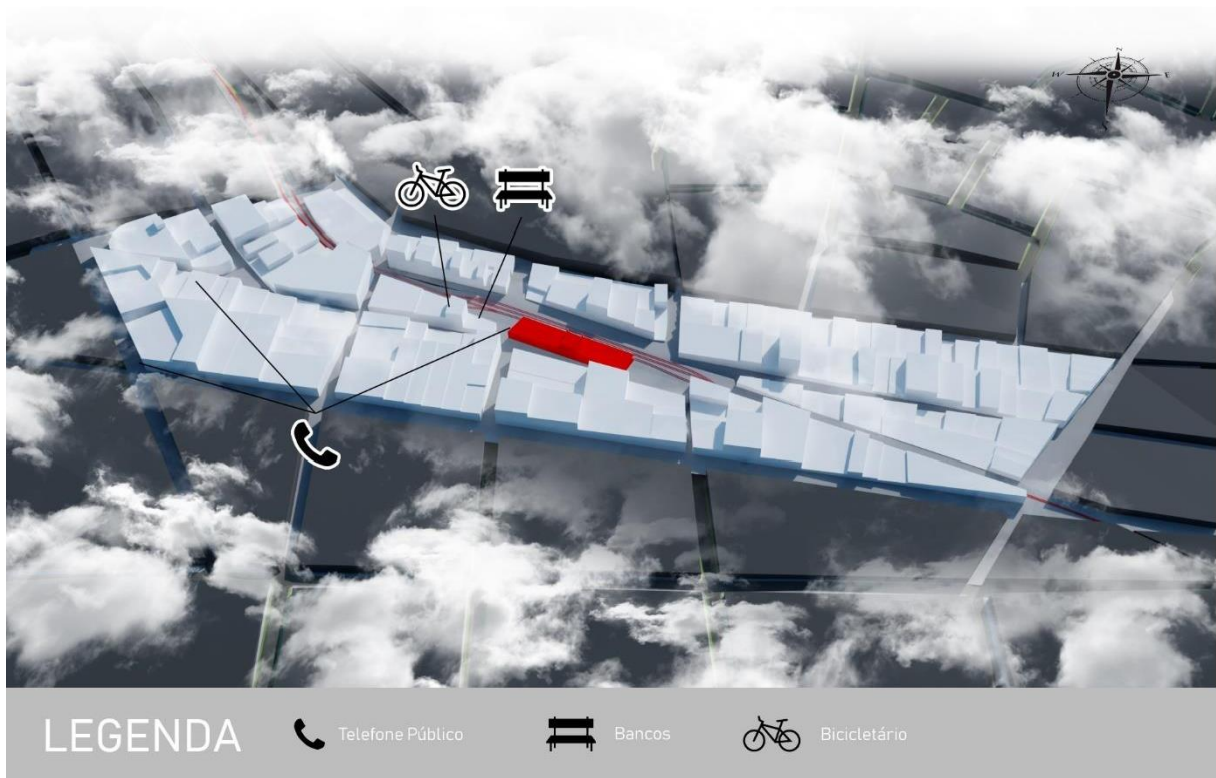
Fonte: o autor

4.7 Aspectos urbanos Mobiliários

São poucos os mobiliários identificados na área (Figuras 79, 80 e ANEXO F). Três telefones público, dez bancos em condições precárias e dois bicicletários em aço inox (Figura 81). Os demais mobiliários urbanos importantes para qualidade do espaço como lixeiras, câmeras de segurança e hidrantes, inexistem na área de estudo.

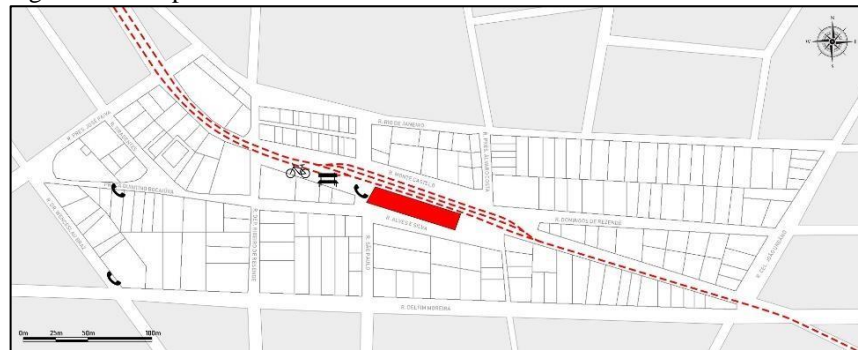


Figura 79 – Mapa 3D do mobiliário urbano



Fonte: o autor

Figura 80 – Mapa 2D do mobiliário urbano



Fonte: o autor

Figura 81 - Bancos em condições precárias de conservação e bicicletário



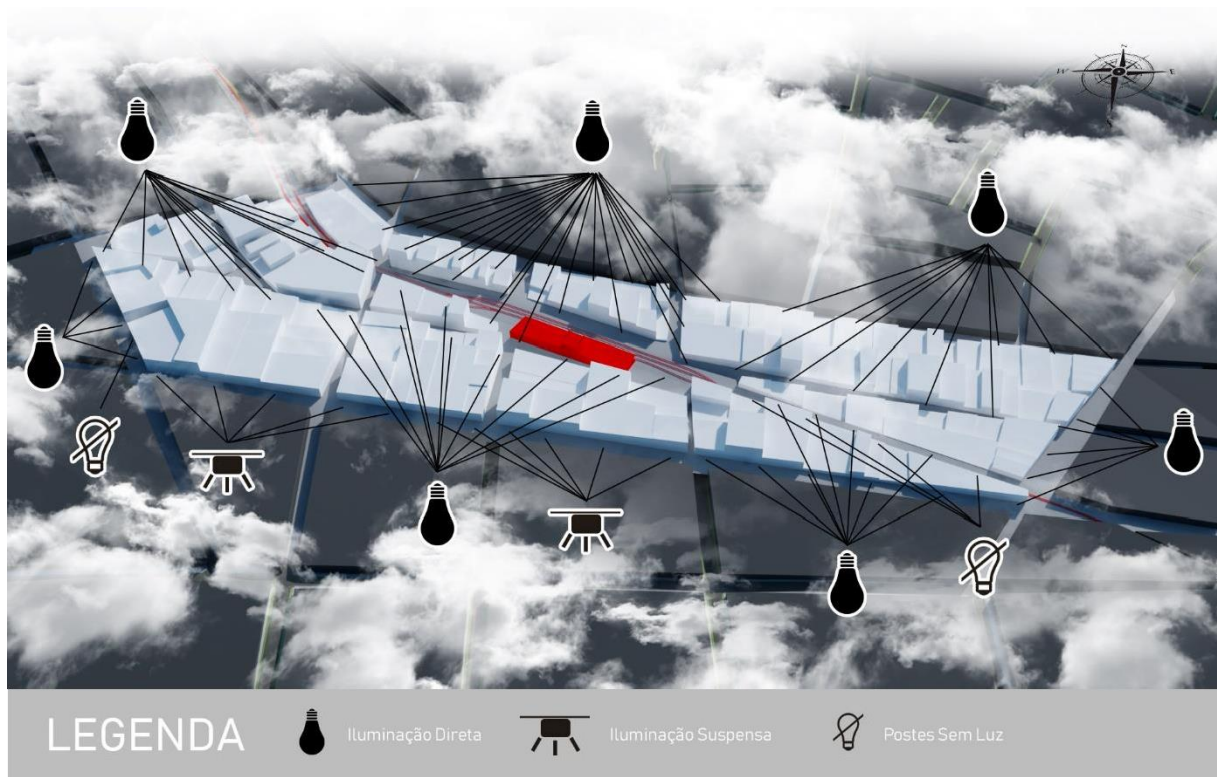
Fonte: arquivo pessoal



4.8 Iluminação

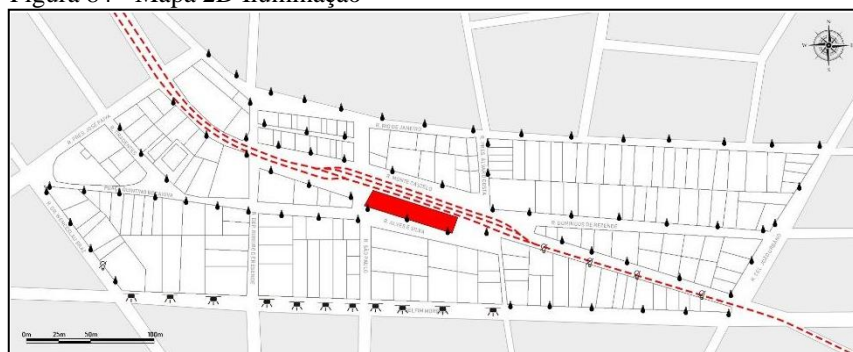
Na área de estudo encontram-se dois tipos de iluminação direta, suspensa e convencional em postes (Figuras 83, 84, 85 e ANEXO G). Não foram encontradas nenhuma iluminação em escala humana. O sistema de iluminação atende de forma razoável, podendo ser melhorado eliminando alguns pontos escuros.

Figura 83 - Mapa de iluminação



Fonte: o autor

Figura 84 - Mapa 2D Iluminação



Fonte: o autor

Figura 85 - Iluminação direta suspensa e convencional em postes



Fonte: arquivo pessoal

4.9 Equipamentos

Os equipamentos são compostos por pontos de taxi, parada de ônibus, rampas de acesso, estacionamento preferencial para idosos, estacionamento preferencial para portadores de necessidades especiais (PNE), área para carga e descarga e estacionamento para motos. Neste estudo foram identificados alguns equipamentos bem identificados e sinalizados, porém são insuficientes para a demanda (Figuras 86, 87 e ANEXO H). Em especial os equipamentos direcionados a PNE, são escassos e totalmente fora da norma (Figura 88) da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR9050, Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

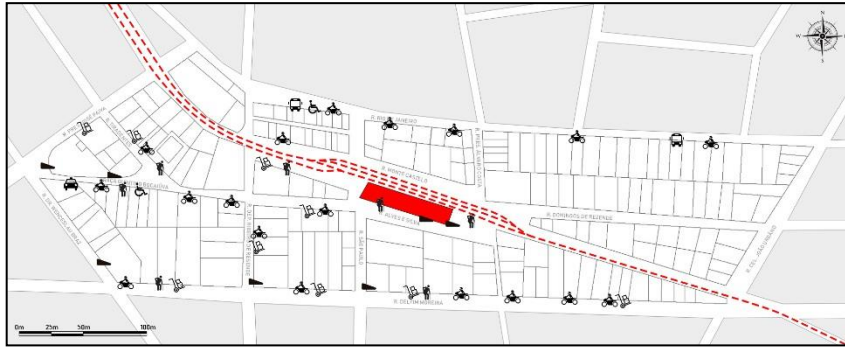
Figura 86 - Mapa 3D de equipamentos



Fonte: o autor



Figura 87 – Mapa 2D de equipamentos urbanos



Fonte: o autor

Figura 88 - Rampa de acessibilidade fora da norma de acessibilidade

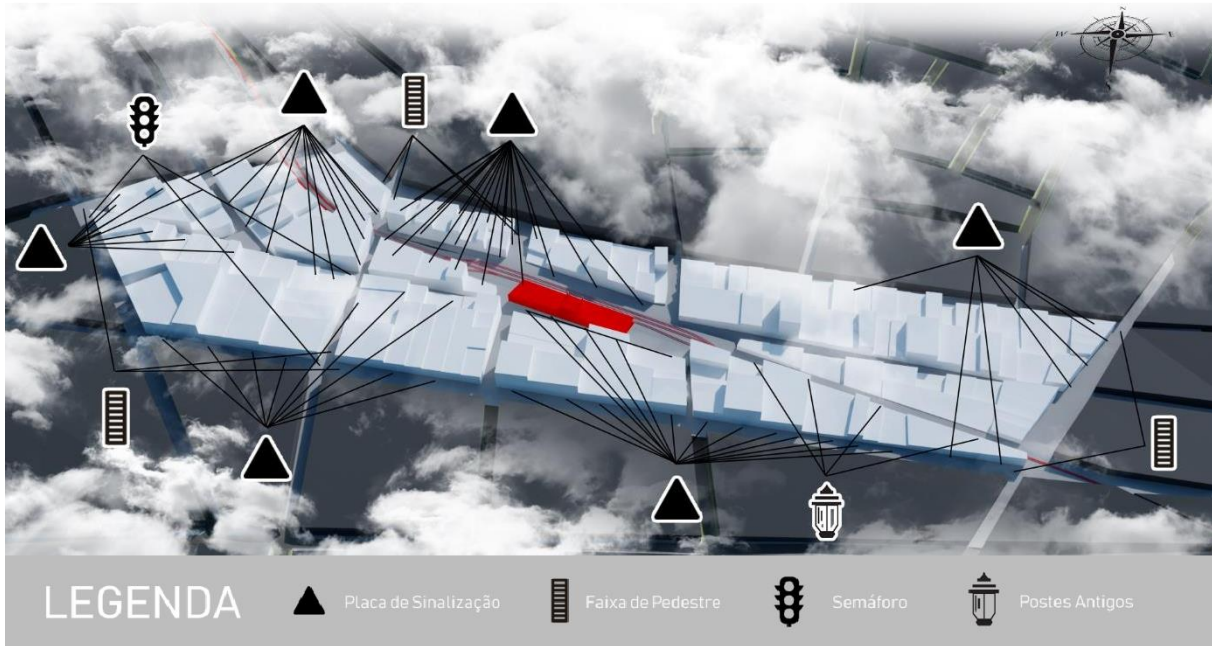


Fonte: o autor

4.10 Sinalização de trânsito

Placas de sinalização visual, faixa de pedestres e semáforos estão bem distribuídos em toda área (Figura 89, 90 e ANEXO I). Algumas em bom estado de conservação, uma pequena parte requer manutenção (Figura 91). Não foi identificado nenhuma sinalização sonora.

Figura 89 - Mapa 3D de sinalização



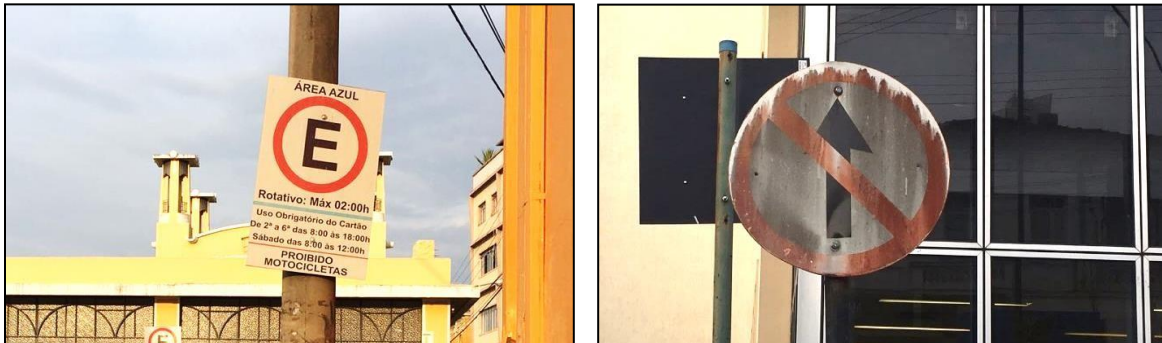
Fonte: o autor

Figura 90 - Mapa 2D de sinalização



Fonte: o autor

Figura 91 – Placas que necessitam de manutenção



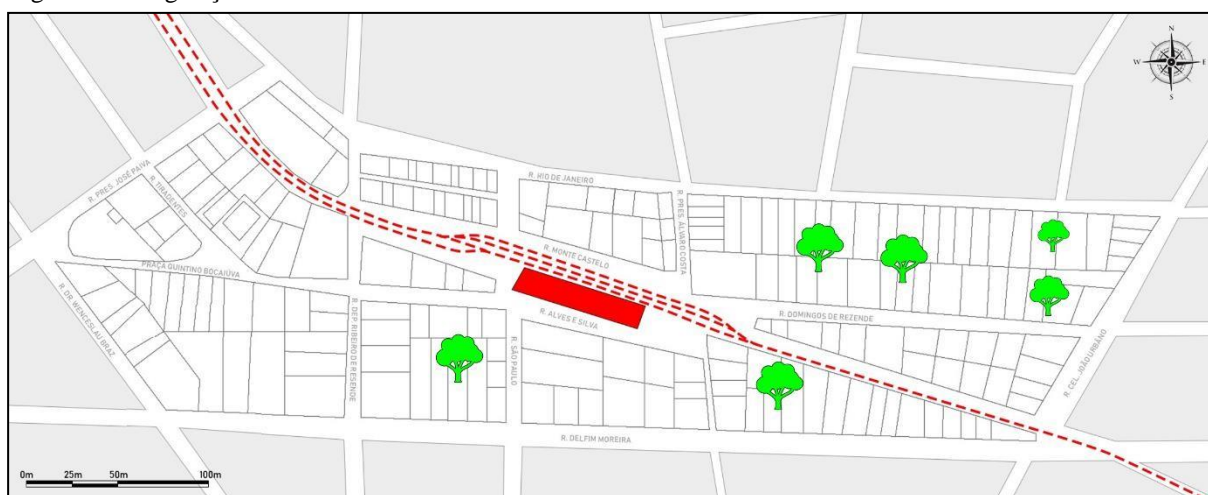
Fonte: o autor



4.11 Vegetação

Vegetação inexistente no espaço público da área de estudo. As únicas vegetações identificadas foram em seis quintais de algumas casas.

Figura 92 - Vegetação



Fonte: o autor

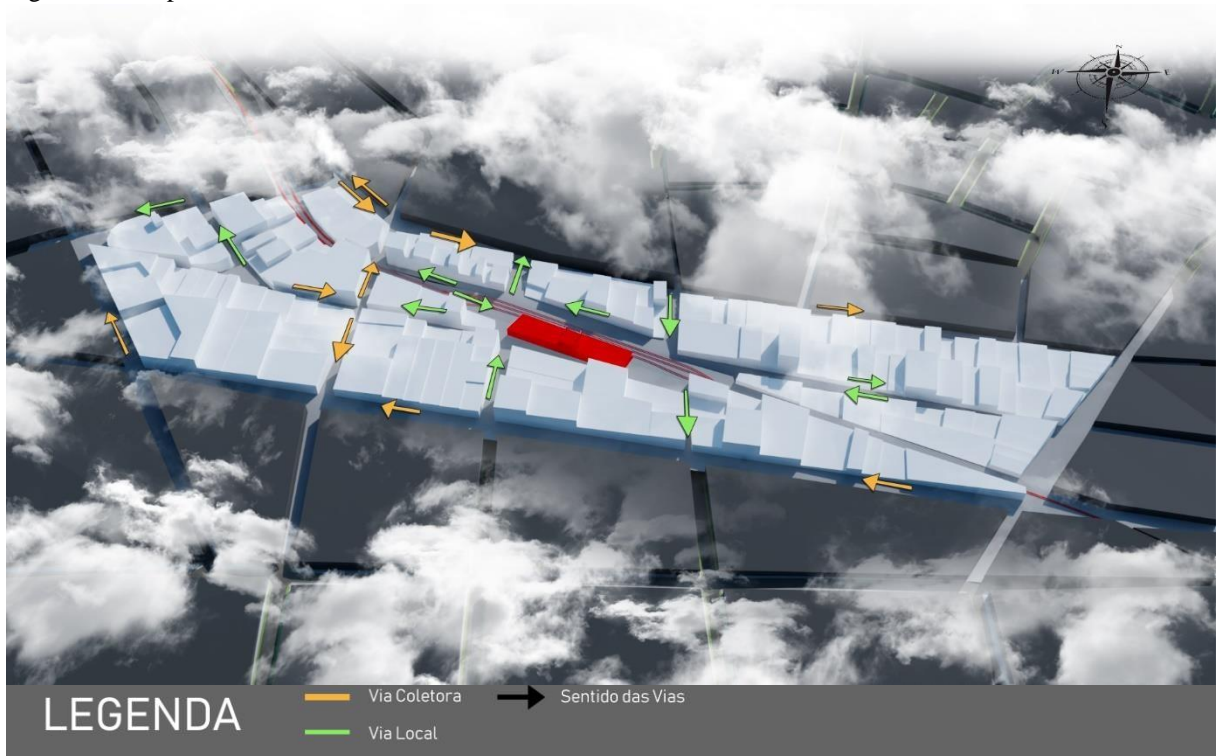
4.12 Vias urbanas e calçadas

As vias que compõem a área de estudo, se resumem em vias coletoras e locais. As vias coletoras, com finalidade de coletar e distribuir o trânsito, e vias locais, destinada a acessos locais e áreas restritas (Figuras 93, 94 e ANEXO J). O acesso a Estação Ferroviária, a partir do centro, se dá pelas ruas, São Paulo, Praça Quintino Bocaiuva e Rua Rio de Janeiro. Para quem vem dos bairros Barcelona e Campos Elísios, o acesso a Estação acontece pelas Ruas Rio de Janeiro, Presidente Álvaro Costa e Deputado Ribeiro de Resende. A rua mais estreita dentro da área de estudo é a Travessa Manoel Joaquim de Carvalho com 3,66 metros. As demais ruas variam entre 5,50 metros e 8,70 metros.

A Praça Quintino Bocaiuva e a Rua Rio de Janeiro, são vias com importante movimento, pois dão acesso a muitos bairros do lado Leste da cidade, sendo uma opção de trajeto, para quem está no centro, acessar os bairros Barcelona, Santa Maria, Sion, Santana, Padre Vitor bem como uma das opções de saída do município para a Rodovia Fernão Dias.



Figura 93 - Mapa 3D do sistema viário



Fonte: o autor

Figura 94 - Mapa 2D do sistema viário

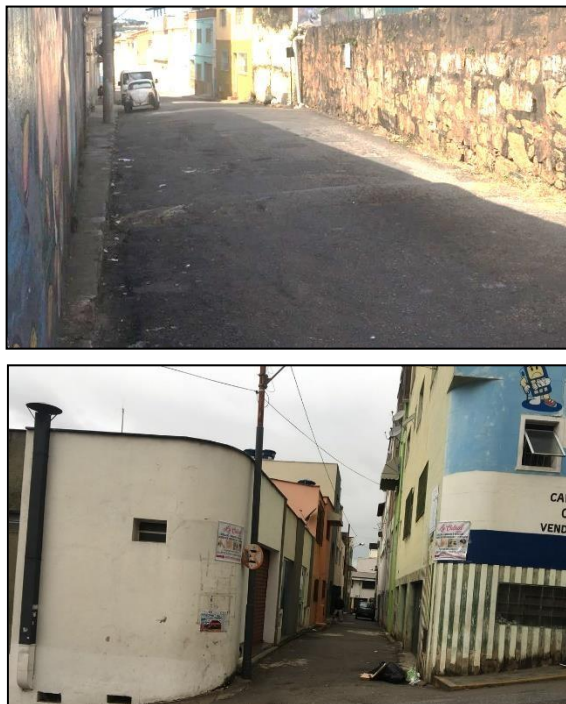


Fonte: o autor

Sem planejamento, as calçadas no centro da cidade são estreitas, o que dificulta o caminhar. Em alguns pontos, não existe calçada, em outros, as medidas variam de 0,00 a 1,20 metros em condições regular de conservação (Figura 95). Devido ao fluxo elevado de pedestres, as calçadas não atendem a demanda e as dimensões mínimas da legislação atual do município. Não atendem a nenhum tipo de acessibilidade aos PNE, estabelecido na norma NBR 9050.



Figura 95 - Sem calçada - Rua Domingos de Resende / Rua com 3,66 metros de largura



Fonte: arquivo pessoal

Com o estudo deste diagnóstico pode-se comprovar que o Centro Histórico do Município de Varginha, abriga todos os problemas e virtudes da grande maioria dos municípios que tiveram rápida expansão sem o devido planejamento e cuidado com as edificações que contam sua história. O projeto que se segue, busca resgatar o valor e importância do patrimônio histórico industrial, por meio de uma proposta de requalificação do entorno que abriga a Estação Ferroviária de Varginha.

4.14 Impactos

Espera-se que a requalificação do entorno que abriga a Estação gere impactos sociais, econômicos e ambientais. Tais impactos positivos e negativos são esperados. Nos casos de impactos negativos, medidas mitigatórias deverão ser implantadas. Abaixo quadro com os impactos positivos (Quadro 6) e quadro com impactos negativos e as respectivas medidas mitigatórias (Quadro 7).



Quadro 6
Impactos Positivos

Aspecto	Impactos Positivos
Social	Lazer, cultura e educação
	Uso e ocupação em diferentes períodos do dia
	Valorização e preservação do património industrial
	Melhoria da Infraestrutura
	Aumento do bem-estar e segurança
Económico	Geração de empregos
	Geração de renda
	Fomento ao turismo e setores relacionados
	Destinação adequada aos vendedores ambulantes
	Valorização imobiliária
Ambiental	Implantação de praças e jardins em uma área sem nenhuma vegetação
	Aumento de área permeável
	Conforto térmico e acústico

Fonte: elaborado pelo autor

Quadro 7
Impactos Negativos e ações mitigatórias

Aspecto	Impactos Negativos	
Social	Não identificado	Ações Mitigatórias
Económico	Não identificado	
Ambiental	Aumento do fluxo de veículos e pedestres	Acessos adequados e melhoria das calçadas
	Aumento da poluição sonora	Garantir a lei do silêncio, estabelecendo horários de funcionamento
		Implantação de maços arbóreos
	Aumento de resíduos	Destinação correta e coleta seletiva

Fonte: elaborado pelo autor



5. PROPOSTA

A proposta a seguir é de um projeto de requalificação da área que abriga a estação ferroviária de Varginha por meio da criação de uma feira livre de artes, artesanatos, cultura e lazer.

O desenvolvimento do estudo da proposta projetual para requalificação da área que abriga a Estação Ferroviária de Varginha, se deu a partir da análise dos elementos teóricos conceituais, da análise das três referências projetuais e do estudo de caso, e, da leitura do diagnóstico da área de estudo. Os referenciais projetuais trouxeram soluções para questões que se repetem no contexto da área de estudo e de intervenção. As seguintes diretrizes serão seguidas:

- Programas voltados para atividades culturais de convivência e lazer Valorização dos espaços
- Espaços públicos para integração das pessoas Valorização da memória e identidade local

O programa de necessidades consiste em oferecer espaços que atenda a demanda do município por áreas urbanas de qualidade, que consigam atrair os cidadãos em diferentes horários do dia.

Quadro 8
Programa de Necessidades

Programa de necessidades		
Atividades culturais	Espaço para exposições	260m ²
	Corredor Cultural	1017m ²
	Biblioteca	236m ²
	Memorial do Café e da Estação Ferroviária	200m ²
	Palco Multiuso	180m ²
Convivência e Lazer	Circulação	1242m ²
	Espaço para o comércio de ambulantes	300m ²
	Espaço para feiras de Artes e Artesanato	380m ²
	Praça seca	2000m ²
	Arquibancada	200m ²
	Espaço para Feiras Hortifrutigranjeiros	557m ²
	Espaço para Convivência	1936m ²
	Praça de Alimentação	1190m ²
Capacitação	Oficina de Artes	140m ²
	Oficina de Artesanato	140m ²
	Oficina Culinária	250m ²
Administração	Administração Geral	80m ²
		Área total 10.308m ²

Elaborado pelo autor



A base do conceito do projeto (Figura 96 e ANEXO K) é o resgate da identidade histórico cultural do município. Oferecer condições de compreender o processo de formação da história e cultura do varginhense. Os pensamentos, as aspirações de quem idealizou e viveu na época, do que representou o início do desenvolvimento de Varginha.

Figura 96 - Diagrama conceitual



Fonte: elaborado pelo autor

O resgate a identidade, para que o cidadão compreenda a importância e o valor da sua cultura, da sua origem, assim despertar o sentimento reprimido ou não de pertencimento, para assim se orgulhar, valorizar e perpetuar sua história.

Da mesma forma como a Estação representou um novo começo para Varginha, a requalificação do seu entorno, tem como objetivo, enobrecer a Estação trazendo novos usos acessíveis e flexíveis que estimule o uso e permanência neste espaço, e assim representar uma nova era na cultura varginhense. Oferecer a oportunidade de expressão dos seus anseios e desejos para o futuro. Conhecer o passado para planejar o futuro.

Todo este resgate em forma de atrações culturais, de lazer e educação e em parceria do município com empresários que desejam investir no espaço, criando um comércio voltado para a geração de sustentabilidade e que promova a integração das pessoas com o espaço urbano. (Figura 97 e ANEXO L)



Figura 97 – Plano de massas



Fonte: elaborado pelo autor

A plataforma será ampliada em mais 4 metros, no sentido transversal, em estrutura metálica com piso em madeira até o segundo trilho, o que possibilita a reversão, por se tratar de intervenção em um bem tombado. Dois módulos de pérgolas serão criados para abrigar entre eles o trecho da plataforma que servirá de palco para as apresentações. Os pergolados servirão de apoio para instalações de sistemas de som e iluminação, bem como de bastidores durante as apresentações. A ampliação da plataforma vai possibilitar o acúmulo de duas funções. Primeiro, para abrigar o palco multiuso. Este acréscimo na plataforma terá em suas extremidades rampas acessíveis até o nível dos trilhos, que seguirá em sentido longitudinal até o termino da área de intervenção, delimitando uma via, com piso em madeira, que integra todos os espaços, convidando o usuário a percorrê-la, sendo esta sua segunda função. Nas extremidades da plataforma existente, a instalação de degraus até o nível dos trilhos (Figura 98 e ANEXO M).

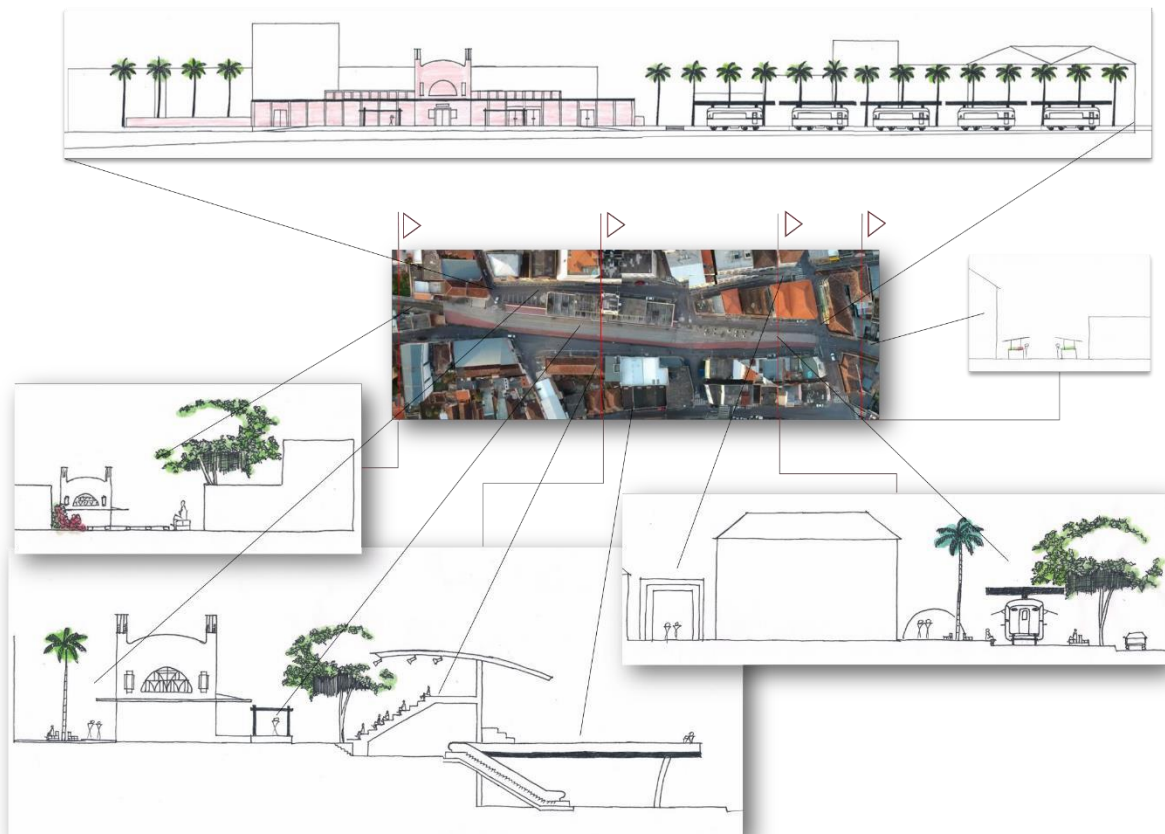
As edificações que estão em frente a plataforma da estação serão desapropriadas para a abrigar uma praça seca, com piso de vidro e jatos de águas interativos, e o mercado. No centro da praça seca, um piso de vidro trará ao usuário a sensação de “pisar no vazio”, ao mesmo



tempo em que proporciona iluminação ao mercado. Jatos de águas interativos, vão proporcionar aos usuários a experiência de circular entre eles, convidando para brincadeiras e interatividade. Entre a praça seca e a plataforma, uma circulação adicional, para evitar o isolamento de áreas para as ocasiões em que a plataforma ficará fechada para as apresentações, não comprometendo os usos dos espaços. Esta circulação adicional será no nível dos trilhos, sendo, portanto, abaixo da plataforma, permitindo a circulação mesmo durante as apresentações. Em baixo da praça, o mercado abrigará o comércio ambulante que hoje funciona na Rua São Paulo, o mercado hortifrutigranjeiro orgânico e uma praça de alimentação.

Instalado ao lado da praça, o telescópio digital, uma vez apontado para os prédios antigos, mostrarão em sua tela detalhes e técnicas construtivas, bem como a história dos prédios históricos do entorno.

Figura 98 – Croquis iniciais



Fonte: elaborado pelo autor

Em sentido longitudinal aos trilhos, vagões de alimentação (*Food Trains*), terão frente para os trilhos e para a Praça Mateus Tavares, que terá a implantação de um calçadão, como



extensão da praça de alimentação, área de convivência e fachada ativa, que abrigará o Portal da Estação Urbana (número dois), símbolo de atrações culturais, gastronômicas e de lazer. Neste calçadão, o desnível que varia de 0,40mts a 0,70mts entre o nível dos trilhos e o nível da rua, servirá de assento, para quem desejar aguardar o atendimento nos quiosques. Nesta praça, mobiliários em madeira de dormente e iluminação em escala humana vão proporcionar conforto e segurança.

Outro calçadão será criado na Rua Alves e Silva. Esta praça irá abrigar o Portal da Estação Urbana, próximo ao Clube Botafogo, antigo reduto boêmio da cidade. Nesta praça, outro Portal da Estação Urbana (número um) em aço, vai emoldurar a Estação, onde que, deste ponto, pode ser vista a entrada principal do prédio da Estação. O Portal vai instigar e convidar a todos que descem da Praça Quintino Bocaiuva, a percorrer a praça que terá como atração, jatos de água interativos, que vão permitir que o usuário atravesse por debaixo de arcos de água até a estação. Nos intervalos entre um conjunto de jatos interativos e outro, bancos em dormentes com jardineiras laterais. O elemento água, remete a um passado saudosista em que na antiga Praça da Fonte, funcionava uma fonte luminosa que era atração turística no município e programa obrigatório para as famílias nos finais de semana.

Na Estação, o espaço nobre da proposta, será reservado para uma biblioteca e para exposições que se estendem para a plataforma. Na sua entrada principal, a rua será transformada em um calçadão, que se unirá com as duas praças lineares, com paisagismo e bancos em dormente e concreto, como área de contemplação, descanso e leitura.

No antigo prédio do Banco do Brasil, irá funcionar a administração do complexo cultural e o Memorial da Estação Ferroviária contando a história do município, a história da Estação e dos personagens que tornaram possível a passagem dos trilhos por Varginha, e o Museu do Café.

No prédio do antigo Banco do Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais, funcionará em sistema de cooperativas, como cursos de capacitação, as de artes e artesanato, e os envolvidos no processo de produção terão a oportunidade de comercializar seus produtos tanto na feira de hortifrutigranjeiros como na feira de artesanatos.

Na extremidade Leste da área de intervenção o corredor cultural, incentivando e valorizando a atividade espontânea de arte em grafite, que surgiu no corredor por onde passam os trilhos. Os muros das fachadas posteriores das casas, receberão reparo no reboco, para servirem de tela da arte urbana em grafite. O corredor cultural receberá artistas que criarão suas artes, ficando expostas por determinado período, sendo substituídas por outras artes e outros artistas. O calçamento neste trecho será a continuação da via em madeira numa largura de 4



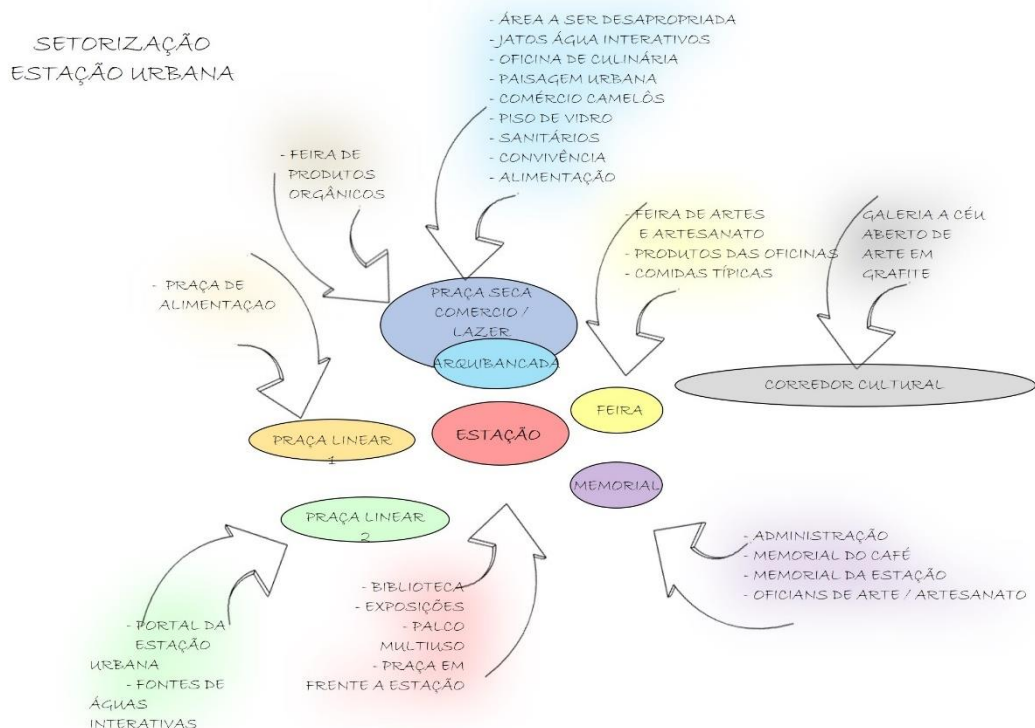
metros e as laterais da via, em pedras portuguesas, com bancos em dormentes intercalados com pequenas ilhas de jardim que mostrarão trechos do antigo trilho.

As praças serão de pedras portuguesas. O acesso a carro nas duas praças, será restrito para ocasiões e situações que se fizerem necessários. O trecho da Rua Deputado Ribeiro de Resende, que cruza os trilhos, terá o nível elevado na altura do piso do calçada, por uma distância de 25 metros. Esta medida vai contribuir para a redução da velocidade dos automóveis na via, oferecendo mais conforto aos usuários, e estimulando os motoristas a conhecerem o espaço. (Figura 99 e ANEXON)

Um projeto de iluminação dará destaque a Estação, valorizando ainda mais o bem tombado e que contribuirá para a preservação. Iluminação em escala humana será instalada em todas a praças e iluminação indireta nos mobiliários.

O Fluxograma (Figura 100 e ANEXO O) e o Organograma (Figura 101 e ANEXO P), visam auxiliar a concepção e organização do programa de necessidades, facilitador para o raciocínio organizacional.

Figura 99 - Setorização



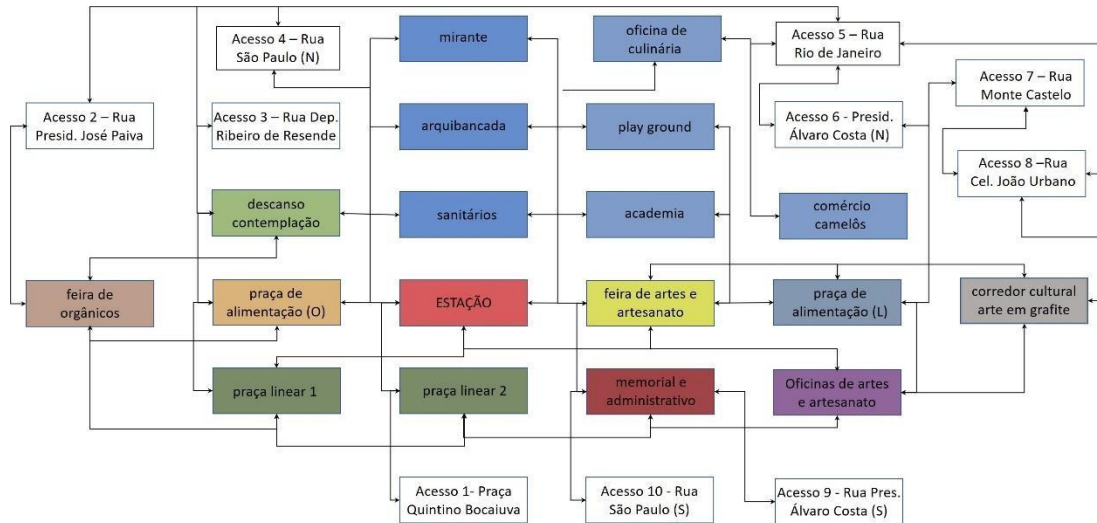
Fonte: elaborado pelo autor

Uma fachada ativa para a integração entre o público e o privado se dará no térreo das



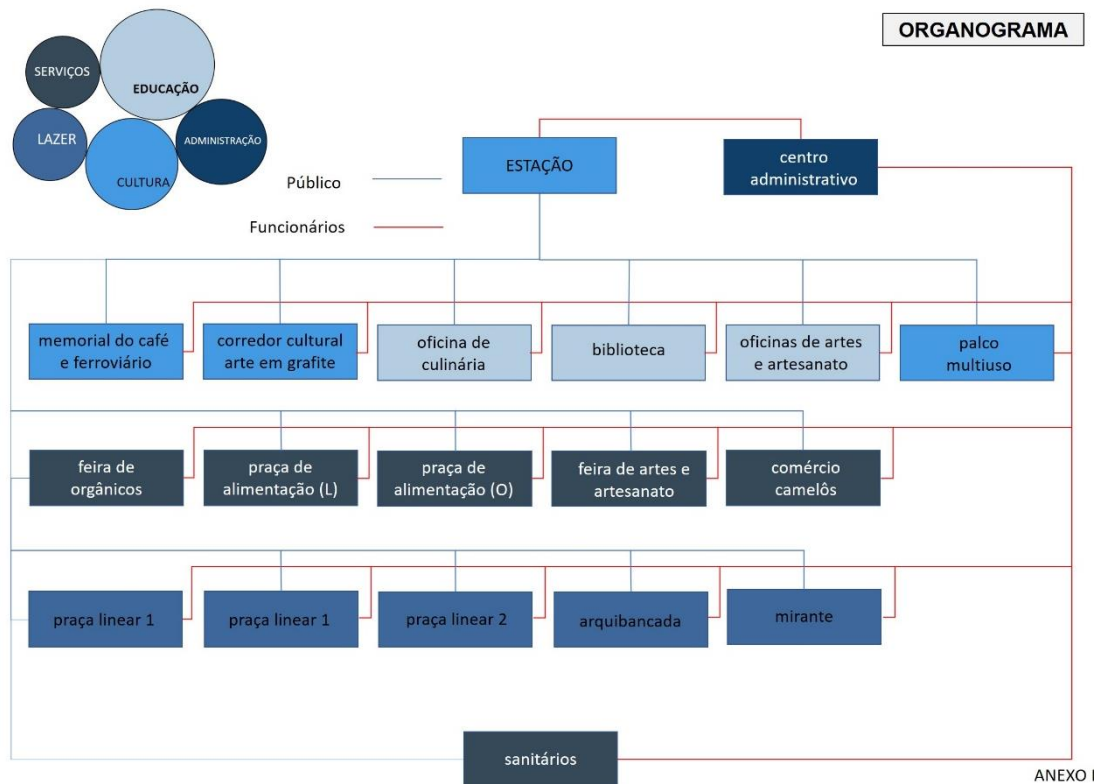
edificações do lado Oeste em frente aos trilhos. Serão promovidas atividades, para consolidar a vida urbana neste espaço, em diferentes períodos do dia, e em especial no período noturno.

Figura 100 – Fluxograma (ANEXO O)



Fonte: elaborado pelo autor

Figura 101 – Organograma (ANEXO P)



Fonte: elaborado pelo autor



Figura 102 – Perspectivas



Fonte: elaborado pelo autor



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo das referências projetuais mostram que o problema da degradação da região central é um fenômeno vivenciado por grande parte dos municípios, senão sua maioria. De um outro viés, a especulação imobiliária favorece a exclusão da região central a população de menor renda, potencializando o fenômeno da degradação e esvaziamento dos centros urbanos.

O Patrimônio Industrial, tem se tornado nos últimos anos, alvo de grande interesse de preservação dado sua riqueza de ordem histórica, tecnológica, social, arquitetônico e científico (CARTA de Nizhny Tagil, 2003). Suas estruturas, sistemas e métodos são responsáveis pela transformação da paisagem urbana e contam a história da gênese das cidades.

A reutilização destas estruturas, por conferir a elas novas funções, vem de encontro com a necessidade reprimida ou não de espaços com qualidades urbanísticas e proporciona a população lazer, cultura e educação. Por meio de ferramentas de urbanização, são possíveis transformações significativas nos espaços públicos, favorecendo a qualidade de vida da população.

A proposta de requalificação da área que abriga a Estação Ferroviária de Varginha, pretende estimular a apropriação dos espaços públicos, por meio de atividades que geram a integração das pessoas e resgata o espírito de comunidade e o sentimento de pertencimento.

Requalificar o Patrimônio Industrial, é unir passado, presente e futuro, o antigo e o novo. Trazer para o subconsciente coletivo que o passado vale a pena ser revivido, que o antigo tem o seu valor e que pode também surpreender e nos ensinar.



7. CRONOGRAMA

Descrição das atividades	2018										
	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	
Elaboração do Projeto de Pesquisa	■										
Pesquisa bibliográfica	■	■	■	■	■						
Análise e diagnóstico da área do objeto de estudo		■									
Análise e diagnóstico da área de intervenção		■									
Pesquisa de referências projetuais			■								
Identificação e estudo da legislação pertinente			■								
Análise dos impactos urbanísticos e ambientais				■							
Conceito e partido arquitetônico				■							
Defesa pública – TCC 1					■						
Correção do TCC 1						■	■			■	
Orientações							■	■	■	■	
Desenvolvimento projeto arquitetônico						■	■	■	■	■	
Entrega e apresentação do projeto											■



REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Ivo Tiago Teixeira. **Os jardins da cidade: do jardim privado aos espaços verdes enquanto elementos estruturantes do espaço urbano**. 2013. Dissertação de Mestrado.

CATAFESTA, Manuela. **Habitar a indústria**. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano**. Ática, 1989.

DE LUCENA, Thiago Isaias Nóbrega; DA SILVA CRUZ, Dalcy. **Lugares que educam: o aprendizado nas feiras livres**. Revista Inter-Legere, n. 8, 2013.

FERREIRA, Natânia Silva. **A formação da cidade de Varginha/MG e a chegada dos serviços urbanos (1882-1920)**. Cultura histórica & patrimônio, v. 4, n. 1, p. 120- 145, 2017.

FERREIRA, Natânia Silva. **Elite agrária e processo de urbanização: o município de Varginha-MG (1882-1920)**. 2017. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

FERREIRA, NATÂNIA SILVA. **A cidade de Varginha (MG) Atividades Econômicas e a chegada da Estrada de Ferro (1882-1920)**.

FRANÇA, Carolina Rebouças; REZENDE, Vera. **A permanência e o desaparecimento dos mercados municipais e feiras livres nos espaços urbanos centrais das cidades do Rio de Janeiro e de Salvador, Brasil**. Seminário Internacional Urbicentros, Salvador, 2012.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**; tradução Anita Di Marco. 2013. INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Assembleia do CIAM. **Carta de Atenas, 1933**. Disponível em: . Acesso em: 4 out. 2014a.

INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Carta de Veneza, 1964**. Disponível em: . Acesso em: 4 out. 2014b.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. Revista do IEEE América Latina, Brasília, v. 4, p. 1-10, 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos**. Revista CPC, n. 1, p. 16-40, 2006

KUHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos do restauro**. Ateliê Editorial, 2008.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. Arq. urb, n. 3, p. 23-30, 2010.

ÜHL, Beatriz Mugayar et al. **Seminário de estudos sobre restauração arquitetônica: " temas recentes no restauro na Itália"**, FAU-Maranhão. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, n. 27, p. 208-268, 2010.

LEMOS, Maria Fernanda Rodrigues Campos. **Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental: o caso do High Line Park no contexto**



do PlaNYC. 2012. Tese de Doutorado. PUC-Rio.

LIMA, Bruno Avellar Alves de; ZANIRATO, Silvia Helena. **Requalificação urbana e meio ambiente: a inserção da temática ambiental nas propostas de intervenção sobre centros antigos.** 2016.

LOPES, Francisco Willams Ribeiro. **As políticas de requalificação face aos usos de espaço urbano: o Passeio Público de Fortaleza.** In: XI CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS. Anais... Salvador: UFBA. 2011.

MENDES, José Amado. **Uma nova perspectiva sobre o patrimônio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais.** Gestão e Desenvolvimento, v. 9, p. 197-212, 2000.

NASCIMENTO, José Clewton. **(Re)descobriram o Ceará? Representações dos sítios históricos de Icó e Sobral: entre areal e patrimônio nacional.** Salvador. EDUFBA. 2011.

PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. **As Ferrovias em Minas Gerais.** SESC Minas Gerais, 2003.

RODRIGUES, Marly. **Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória.** Arq. urb, v. 3, p. 31-40, 2010. Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo

ROMANO, Leonora; CASTRO, Gabriela; HUBER, Maiara. **Intervenção no Patrimônio Urbano: o Caso da Disciplina de Ateliê de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo IX-Cau/UFMS.** 2013.

SANTOS, Maria Aparecida Bezerra dos. **A feira livre do município de Itapororoca- PB: um perfil, por seus feirantes e consumidores.** 2013.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. **Requalificação urbana: o exemplo da intervenção Polis em Leiria.** 2011. Dissertação de Mestrado.

SILVA, Marcel Pereira da. **De gado à café: as ferrovias no sul de Minas Gerais (1874-1910).** 2012. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

SOUZA, Carolina Rezende de. **As feiras livres como lugares de produção cotidiana de saberes do trabalho e educação popular nas cidades: alguns horizontes teóricos e analíticos no campo trabalho-educação.** Trabalho Necessário, ano, v. 13, 2015.

SOUZA, Daline Maria de. **Gestão de centros históricos: uma avaliação da política de requalificação urbana de Natal/RN.** 2013.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável.** Editora Perspectiva SA, 2016.

VARGAS, Heliana Comin; DE CASTILHO, Ana Luisa Howard. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Editora Manole, 2015.

VELOSO, Luciana Bracaense Coimbra. **Uma abordagem conceitual e numérica para a reabilitação arquitetônica e estrutural da rotunda do complexo ferroviário do município de Ribeirão Vermelho-MG.** 2016.



ZIGNANI, Clarice Eckert; DE SOUZA SILVA, André. **Relações entre linhas férreas e vazios urbanos.** Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 4, n. 25, 2016.



