

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

CADERNO DE RESUMOS



VERA REGINA TÂNGARI
(ORG.)

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS
estudos em áreas atravessadas por linhas férreas
CADERNO DE RESUMOS

Rio de Janeiro
Coleção Proarq
1ª. Edição
2018

C O L E Ç Ã O
PROARQ
PÓS-GRADUAÇÃO
EM ARQUITETURA FAU-UFRJ

A668 I Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas urbanas atravessadas por linhas férreas. Vera Regina Tângari *et al.* (Org.) Rio de Janeiro: PROARQ-FAU/UFRJ, 2018.

112p. Il. 21 x29,7 cm (Coleção Proarq).

ISBN

Inclui Bibliografia.

Território Ferroviário 2. Paisagem 3. Espaços Livres 4. Planejamento Urbano I. TÂNGARI, Vera R. II. ALMEIDA, Daniel Athias de. III. ISIDORO, Inês de Azevedo IV. PABÓN, Tatiana Rivera V. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura-PROARQ, UFRJ.

CDD 710

Reitor: Roberto Leher

Decano do Centro de Letras e Artes: Flora de Paoli Faria

Diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Andrea Queiroz Rego

Programa de Pós-graduação em Arquitetura: Mônica Salgado

I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e paisagens ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

23 e 24 de outubro de 2018

Programa de Pós-graduação em Arquitetura/Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Cidade Universitária da UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil

FICHA TÉCNICA:

Coordenação editorial:

Vera Regina Tângari: Grupo SEL-RJ – PROARQ-FAU/UFRJ

Rubens de Andrade: Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas – GPPH/EBA-UFRJ

Imagem de capa: Inês de Azevedo Isidoro

Projeto gráfico: Rubens de Andrade

Copyright 2018:

Grupo SEL-RJ – PROARQ-FAU/UFRJ



FAU

PROARQ

SELRJ



UEL

LabPAISAGEM



FAPERJ

O conteúdo dos resumos incluindo textos, imagens, gráficos e tabelas é de responsabilidade dos autores indicados em cada resumo.

ORGANIZAÇÃO

COMISSÃO ORGANIZADORA E DE APOIO

Profa. Dra. **Vera Regina Tângari** | COORDENAÇÃO GERAL

Alex Assunção Lamounier

Aydam de Paula

Bruno Ragi Eis Mendonça

Daniel Athias de Almeida

Elizabeth Sá Lopes Nogueira

Felipe Sacramento

Flora Olmos Fernandez

Gabriel de Souza Parreira

Giulia Figueiredo Ferreira

Inês de Azevedo Isidoro

José Landy Giorio do Vale

Nathália Rocha Barros Costa

Rubens de Andrade

Tatiana Rivera Pabón

COMITÊ CIENTÍFICO

Prof. Dr. *Alex Lamounier*

Profa. Dra. *Danielly Aliprandi*

Profa. Dra. *Denise de Alcântara*

Prof. Dr. *Humberto Yamaki*

Dra. *Inês de Azevedo Isidoro*

Prof. Dr. *Jonathas Magalhães Pereira da Silva*

Prof. Dr. *Rogério Goldfeld Cardeman*

Prof. Dr. *Rubens de Andrade*

Profa. Dra. *Teresa Marat-Mendes*

Profa. Dra. *Vera Regina Tângari*

REALIZAÇÃO

Grupo de Pesquisas Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro – PROARQ-FAU/UFRJ

APOIOS E PARCERIAS

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pós-graduação em Arquitetura

Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas – GPPH/EBA-UFRJ

Grupo de Pesquisas Qualidade do Lugar e Paisagem – PROARQ-FAU/UFRJ

Grupo de Pesquisas Ambiente e Educação - PROARQ-FAU/UFRJ

Dinamía'CET-IUL – Instituto Universitário de Lisboa -ISCTE-IUL

Laboratório de Paisagem, Universidade Estadual de Londrina-PR

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro



FAU

PROARQ

SERJ



UEL

LabPAISAGEM



FAPERJ

Sumário

9	O Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas urbanas atravessadas por linhas férreas. <i>Vera Regina Tângari</i>
10	Apresentação <i>Vera Regina Tângari, Daniel Athias de Almeida, Inês de Azevedo Isidoro e Tatiana Rivera Pabón</i>
11	Resultados esperados Palestras, mesas-redondas e sessões de comunicação de trabalhos <i>Vera Regina Tângari, Daniel Athias de Almeida, Inês de Azevedo Isidoro e Tatiana Rivera Pabón</i>
12	Programação
18	EIXO 1: A MORFOLOGIA DOS TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS: METODOLOGIAS DE ABORDAGEM E ESTUDOS DE CASO. <i>Inês de Azevedo Isidoro</i>
19	<i>Planificação territorial e a implantação do sistema ferroviário: estudo de caso de Porto Esperança-Corumbá/MS.</i> Alessandra Cristina Santos
20	<i>Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná – uma aplicação metodológica à avaliação do caráter.</i> Alex Lamounier e Humberto Yamaki
23	<i>Paisagem e infraestrutura ferroviária: estudo cartográfico sobre a morfologia urbana do território da Zona Oeste.</i> Vinícius Ferreira Mattos, Marcela da Silva Maciel, Ciça Kaline Cruz Rosa e Leonardo Issamu Quadros Uemura
25	<i>Entre o ferro e a água: uma análise urbana do território ferroviário de Além Paraíba e seu impacto na morfologia.</i> Fernanda Silva Freitas e João Pedro Otoni Cardoso
27	<i>Análise de dinâmicas socioespaciais em territórios cindidos por ferrovias: o caso das ramblas de Manguinhos.</i> Éric Alves Gallo
30	<i>Barra do Piraí: a ferrovia como permanência e sua relação com a cidade.</i> Jéssica de Fátima Rossone Alves

32 *Paisagem urbana ferroviária e cidade (in)formal em Campos dos Goytacazes/RJ: limites e possibilidades da comunidade margem da linha.*

Maria Castilho Maron Pettersen e Daniela Bogado Bastos de Oliveira

34 *Presença e ausência de uma linha férrea em uma comunidade rural dos Andes Colombianos*

Samuel Ávila

36 *El ferrocarril estructura el territorio – el caso argentino.*

Graciela María Viñuales

38 *Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento.*

Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e Virginia Vasconcellos

41 **EIXO 2: IDENTIDADES CULTURAIS E APROPRIAÇÃO DOS TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS.**

Vera Regina Tângari

42 *A situação do patrimônio ferroviário da cidade de Corinto (MG).*

José Eustáquio Machado de Paiva, René Lommez Gomes e Henrique Vianna Lopes Teixeira

44 *Territórios ferroviários, rompimentos e reconexões.*

Orlando Gonçalves Faya Junior

46 *A preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos.*

Claudiana Cruz dos Anjos

48 *Lugar, tempo e cenário: o encontro com a estação ferroviária em um município fluminense.*

Andréa Relva da Fonte Endlich, Ramon Silva Carvalho e Vera Maria Ramos Vasconcellos

51 *A potencialidade do território ferroviário como território unificador.*

Gabriel de Souza Parreira

53 *Memória e identidade: um olhar sobre os conflitos ferroviários urbanos em Juiz de Fora (MG).*

Thais de Almeida Gonçalves

55 *Apropiación y resignificación del patrimonio ferroviario en Colombia - restauración Estación.*

Férrea de Suarez Cauca, Miguel Dario Cardenas Angarita e Maria Sabina Montaña Manrique

58 *Configuraciones y representaciones identitarias en los nuevos paisajes férreos colombianos.*

Aída Rodríguez Leuro

60 *Estação Férrea de Chiador: novas apropriações e o potencial de recuperação do patrimônio ferroviário.*

Thaís Motta do Nascimento.

63	EIXO 3: HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: LEGADOS, PERMANÊNCIAS, TRANSFORMAÇÕES. <i>Daniel Athias de Almeida</i>
64	<i>Estradas de ferro: os novos caminhos do Recife oitocentista.</i> André Luiz Rocha Cardoso
66	<i>A fragilidade da memória em Anápolis vista através de audiovisuais, fotos e reportagens de jornais.</i> Ana Caroline Caixeta Silva e Milena d'Ayala Valva
68	<i>Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso.</i> Ananda Soares Rosa e Nilson Ghirardello
70	<i>Da modernidade à obsolescência: a ferrovia e suas áreas lindeiras na cidade de Maringá/PR.</i> Talita Rezende Torcato Pereira e Fabíola Castelo de Souza Cordovil
72	<i>Limpeza urbana no oitocentos na cidade do Rio de Janeiro: o transporte de lixo pela Estrada de Ferro Rio do Ouro.</i> Éric Alves Gallo, Inês El-Jaick Andrade
74	<i>As estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo.</i> Júlio Cláudio da Gama Bentes
76	<i>Ferrovia-parque: possibilidades para três cidades médias.</i> Lucas Martins de Oliveira e Eugenio Fernandes Queiroga
78	<i>Museu Ferroviário de Juiz de Fora: a intervenção arquitetônica em parceria da permanência da memória.</i> Ludmila Albuquerque da Costa
80	<i>Os tempos de uma paisagem: estudo do caminho de ferro entre Maceió e Rio Largo, em Alagoas/Brasil.</i> Rosemary Lopes Rodrigues
82	<i>Logicas posibilitantes para la visibilización del valor patrimonial de una ciudad ferroviaria: Oncativo, Córdoba.</i> Néstor Fabián García e Laura Inês Maita
86	<i>Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim: turismo, sustentabilidade econômica e patrimônio.</i> Emanuela Nogueira Fabres e Virginia Vasconcellos
88	<i>O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro.</i> Douglas Lima, José Eustáquio Machado de Paiva e Vanessa Kellen Xavier do Couto.

90	EIXO 4: PAISAGENS FERROVIÁRIAS: AGENTES CONFORMADORES, CONSTRUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE <i>Tatiana Rivera Pabón</i>
91	<i>Micropaisagens ferroviárias: a competência estética do grafite urbano carioca.</i> Ivaldo Lima
93	<i>Transformações na paisagem: o loteamento industrial do Jaguaré.</i> Mariana Matheus Tinoco Argondizio, Sophia Maria Gomide Luz e Ana Cecília Mattei de Arruda Campos
95	<i>O complexo ferroviário de Sorocaba e a produção dialética da paisagem.</i> Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho e Gilberto Cunha Franca
97	<i>Território-parque educativo de Bento Ribeiro.</i> Felipe Sacramento e Vitor Silveira
99	<i>Soluções de mobilidade em Santa Cruz: o passado ferroviário, o recente BRT e suas implicações na apropriação do espaço livre público e nos deslocamentos urbanos.</i> Gabriela Mesquita
100	<i>A ferrovia e a rede de estradas na gênese e evolução territorial da Baixada Fluminense.</i> Marcelo Lyra de Souza Brasil, Alex Lamounier e Thereza Christina Couto Carvalho
102	<i>O transporte sobre trilhos como agente transformador da Barra Funda/SP.</i> Rodrigo Morganti Neres
104	<i>De espaço residual a espaço livre público: potencial das linhas férreas desativadas como oportunidade projetual.</i> Maini Perpétuo
106	<i>À margem da linha: transformações na paisagem e os conflitos no setor geográfico oeste de Campos dos Goytacazes/RJ.</i> Antônio Leandro Crespo de Godoy, Elisa Araujo Crispim e Maria Lis Paula de Moraes dos Santos
108	<i>Ramal Japeri: impactos das estações ferroviárias nos espaços de uso livre de edificação e suas potencialidades.</i> Natália Silva de Oliveira
110	Índice remissivo

O Colóquio Territórios e Paisagens Ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

VERA REGINA TÂNGARI

Os territórios ferroviários constituem-se por espaços atravessados ou caracterizados pela presença, imediata ou não, de linhas férreas. Como perceber esse espaço através da sua forma? Convidamos à discussão sobre as possibilidades e os limites da percepção destes espaços, seja através da morfologia dos territórios e das paisagens ou de estudos com perspectivas sensoriais e emocionais sobre esses espaços. Esse Caderno reúne os resumos aprovados para comunicações orais e apresentações em pôsteres, conforme enviados pelos autores, e revela a diversidade associada à temática central do *I Colóquio Territórios e Paisagens ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas*.

APRESENTAÇÃO

VERA REGINA TÂNGARI, DANIEL ATHIAS DE ALMEIDA, INÊS DE AZEVEDO ISIDORO E TATIANA RIVERA PABÓN

O I Colóquio Territórios e Paisagens ferroviárias: estudos em áreas atravessadas por linhas férreas busca promover o debate conceitual e metodológico aplicado ao estudo das cidades e das paisagens atravessadas por linhas férreas. Está orientado para consolidar um intercâmbio científico nacional e, possivelmente internacional, sobre questões ferroviárias e urbanas, consolidando a o fator de resiliência desses sistemas como meios sustentáveis de transporte urbano e interurbano. Os territórios ferroviários constituem-se por espaços atravessados ou caracterizados pela presença, imediata ou não, de linhas férreas. Como perceber esse espaço através da sua forma, da sua história e de seu patrimônio? Convidamos à discussão sobre as possibilidades e os limites da percepção destes espaços, seja através da morfologia dos territórios e das paisagens ou de estudos com perspectivas infraestruturais, sensoriais e emocionais sobre esses espaços. A partir do tema geral são orientados quatro eixos temáticos, a serem discutidos nas sessões paralelas.

Eixo 1	A morfologia dos territórios ferroviários: metodologias de abordagem e estudos de caso Coordenação: Inês de Azevedo Isidoro Apoio: Giulia Figueiredo Ferreira
Eixo 2	Identities culturais e apropriação dos territórios ferroviários Coordenação: Vera Regina Tângari Apoio: Gabriel de Souza Parreira
Eixo 3	História e patrimônio Ferroviário: legados, permanências, transformações Coordenação: Daniel Athias de Almeida Apoio: Felipe Sacramento
Eixo 4	Paisagens ferroviárias: agentes conformadores, construção e transformação da cidade Coordenação: Tatiana Rivera Pabón Apoio: Nathalia Rocha Barros Costa

O objetivo do Colóquio é criar um espaço de discussão sobre as temáticas abordadas. Para a participação e apresentação oral será requerido o envio de resumo expandido, em português ou em espanhol, com o máximo de 3.000 caracteres segundo modelo fornecido, e os resumos/*resumés* aprovados serão publicados em formato de Caderno de Resumos para distribuição durante o evento. Os participantes, cujos resumos expandidos forem aceitos, poderão opcionalmente enviar também artigos completos, que serão posteriormente divulgados em publicação especial a ser organizada pela coordenação, após a realização do evento.

PALESTRAS, MESAS-REDONDAS E SESSÕES DE COMUNICAÇÃO DE TRABALHOS

O Colóquio será composto por: palestras e mesas-redondas com pesquisadores convidados; sessões de comunicação com os autores dos trabalhos cujos resumos expandidos forem aceitos, organizados pelos eixos temáticos; e exposição de pôsteres. As comunicações orais poderão ser feitas em português ou espanhol. Espera-se que as discussões promovidas pelos participantes fomentem o debate sobre o papel atual da ferrovia em meio urbano ou rural, seja através de estudos patrimoniais, de pesquisas relacionadas com o território ferroviário ou de diretrizes de planejamento estabelecidas pelos órgãos públicos ou privados responsáveis pela gestão das infraestruturas ferroviárias e espaços dominiais. Salienta-se ainda o nosso interesse em viabilizar a presença de todos os pesquisadores de forma presencial e à distância. Para tanto, planeja-se que as palestras e mesas redondas possam ser acompanhadas através de *webstreaming*, e que, caso necessário, os palestrantes convidados possam participar através de videoconferência.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

PROGRAMAÇÃO

23 DE OUTUBRO DE 2018, 3 ^a . feira	
13h30 - 14h30	RECEPÇÃO E REGISTRO
14h30 - 15h00	SESSÃO DE ABERTURA
	PALESTRAS Prof^a. Dra. Teresa Marat-Mendes Dinamia'CET-IUL – Instituto Universitário de Lisboa -ISCTE-IUL <i>Infraestruturas e relações sociedade-natureza através do tempo e espaço</i> Prof. Dr. Humberto Yamaki Laboratório de Paisagem, Universidade Estadual de Londrina- UEL/ PR <i>Paisagem e Ferrovia nas Terras do Norte - Moldando Frentes Pioneiras</i>
17h30	MEDIAÇÃO E DEBATES Moderadora: Vera Regina Tângari (PROARQ-FAUFRJ)

24 DE OUTUBRO DE 2018, 4 ^a . feira	
	MESA-REDONDA I <i>Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação</i>
09h00 - 10h30	Humberto Yamaki (UEL) Jonathas Magalhães Pereira da Silva (PUC-Campinas) Aída Patricia Rodriguez Leuro (Universidad de Buenaventura)
	MODERADORES Alex Lamounier (UFRJ) Tatiana Rivera Pabón (UFRJ)



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Comunicações | Sessão Temática 1 | Sala 443– PROARQ

10h30 – 12h00	<p><i>Planificação territorial e a implantação do sistema ferroviário: estudo de caso de Porto Esperança-Corumbá/MS</i> Alessandra Cristina Santos</p>
	<p><i>Paisagem Ferroviária no Norte do Paraná – uma aplicação metodológica à avaliação do caráter</i> Alex Lamounier e Humberto Yamaki</p>
	<p><i>Paisagem e infraestrutura ferroviária: estudo cartográfico sobre a morfologia urbana do território da Zona Oeste</i> Vinícius Ferreira Mattos, Marcela da Silva Maciel, Ciça Kaline Cruz Rosa e Leonardo Issamu Quadros Uemura</p>
	<p><i>Entre o ferro e a água: uma análise urbana do território ferroviário de Além Paraíba e seu impacto na morfologia</i> Fernanda Silva Freitas e João Pedro Otoni Cardoso</p>
	<p><i>Análise de dinâmicas socioespaciais em territórios cindidos por ferrovias: o caso das ramblas de Manguinhos</i> Éric Alves Gallo</p>
	<p><i>Barra do Piraí: a ferrovia como permanência e sua relação com a cidade</i> Jéssica de Fátima Rossone Alves</p>
	<p><i>Paisagem urbana ferroviária e cidade (in)formal em Campos dos Goytacazes/RJ: limites e possibilidades da comunidade margem da linha</i> Maria Castilho Maron Pettersen e Daniela Bogado Bastos de Oliveira</p>
	<p><i>Presença e ausência de uma linha férrea em uma comunidade rural dos Andes Colombianos</i> Samuel Ávila</p>
	<p><i>El ferrocarril estructura el territorio. el caso argentino</i> Graciela María Viñuales</p>
12h00 – 12h30	Debates



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Comunicações | Sessão Temática 2 | Sala 445 – PROARQ

10h30 - 12h30	<i>A situação do patrimônio ferroviário da cidade de Corinto (MG) - José Eustáquio Machado de Paiva, René Lommez Gomes e Henrique Vianna Lopes Teixeira</i>
	<i>Territórios ferroviários, rompimentos e reconexões</i> Orlando Gonçalves Faya Junior
	<i>A preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos</i> Claudiana Cruz dos Anjos
	<i>O subúrbio ferroviário e suas peculiaridades</i> Bruno Ragi Eis Mendonça
	<i>Lugar, tempo e cenário: o encontro com a estação ferroviária em um município fluminense</i> Andréa Relva da Fonte Endlich, Ramon Silva Carvalho e Vera Maria Ramos Vasconcellos
	<i>A potencialidade do território ferroviário como território unificador</i> Gabriel de Souza Parreira
	<i>Memória e identidade: um olhar sobre os conflitos ferroviários urbanos em Juiz de Fora (MG) Thais de Almeida Gonçalves</i>
	<i>Apropiación y resignificación del patrimonio ferroviario en Colombia - restauración Estación Férrea de Suarez Cauca - Miguel Dario Cardenas Angarita</i>
<i>Configuraciones y representaciones identitarias en los nuevos paisajes férreos colombianos</i> Aída Rodríguez Leuro	
12h00 – 12h30	Debates
12h30 - 13h30	Intervalo de almoço



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

13h30 - 14h30	Mesa-redonda II <i>História e patrimônio: concessão, regulamentação e gestão</i>
	Jeanne Crespo (IPHAN) Rui Vaz Alves (Universidade de Coimbra) Isabel Cristina Junqueira (AENFER) Moderadores: Inês Isidoro (UFRJ) Daniel Athias de Almeida (UFRJ)

Comunicações Sessão Temática 3 Sala 445 – PROARQ	
15h0 - 16h30	<i>Estradas de ferro: os novos caminhos do Recife oitocentista</i> André Luiz Rocha Cardoso e Mariana Zerbone A. de Albuquerque
	<i>A fragilidade da memória em Anápolis vista através de audiovisuais, fotos e reportagens de jornais</i> Ana Caroline Caixeta Silva e Milena d'Ayala Valva
	<i>Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso</i> Ananda Soares Rosa e Nilson Ghirardello
	<i>Da modernidade à obsolescência: a ferrovia e suas áreas lindeiras na cidade de Maringá/PR</i> Talita Rezende Torcato Pereira e Fabíola Castelo de Souza Cordovil
	<i>Limpeza urbana no oitocentos na cidade do rio de janeiro: o transporte de lixo pela Estrada de Ferro Rio do Ouro</i> Éric Alves Gallo, Inês El-Jaick Andrade
	<i>As estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo</i> Júlio Cláudio da Gama Bentes
	<i>Ferrovia-parque: possibilidades para três cidades médias</i> Lucas Martins de Oliveira e Eugenio Fernandes Queiroga
	<i>Museu Ferroviário de Juiz de Fora: a intervenção arquitetônica em parceria da permanência da memória</i> Ludmila Albuquerque da Costa
	<i>Os tempos de uma paisagem: estudo do caminho de ferro entre Maceió e Rio Largo, em Alagoas/Brasil</i> Rosemary Lopes Rodrigues
<i>Logicas posibilitantes para la visibilización del valor patrimonial de una ciudad ferroviaria: Oncativo, Córdoba</i> Néstor Fabián García e Laura Inês Maita	
16h40-17h00	Debates



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Comunicações | Sessão Temática 4 | Sala 443 – PROARQ

15h0 - 16h30	<p><i>Micropaisagens ferroviárias: a competência estética do grafite urbano carioca.</i> Ivaldo Lima</p>
	<p><i>Transformações na paisagem: o loteamento industrial do Jaguaré.</i> Mariana Matheus Tinoco Argondizio, Sophia Maria Gomide Luz e Ana Cecília Mattei de Arruda Campos</p>
	<p><i>O complexo ferroviário de Sorocaba e a produção dialética da paisagem.</i> Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho e Gilberto Cunha Franca</p>
	<p><i>Território-parque educativo de Bento Ribeiro</i> Felipe Sacramento e Vitor Silveira</p>
	<p><i>Soluções de mobilidade em Santa Cruz: o passado ferroviário, o recente BRT e suas implicações na apropriação do espaço livre público e nos deslocamentos urbanos.</i> Gabriela Mesquita</p>
	<p><i>A ferrovia e a rede de estradas na gênese e evolução territorial da Baixada Fluminense.</i> Marcelo Lyra de Souza Brasil, Alex Lamounier e Thereza Christina Couto Carvalho</p>
	<p><i>O transporte sobre trilhos como agente transformador da Barra Funda/SP</i> Rodrigo Morganti Neres</p>
	<p><i>De espaço residual a espaço livre público: potencial das linhas férreas desativadas como oportunidade projetual.</i> Maini Perpétuo</p>
	<p><i>À margem da linha: transformações na paisagem e os conflitos no setor geográfico oeste de Campos dos Goytacazes/RJ.</i> Antônio Leandro Crespo de Godoy, Elisa Araujo Crispim e Maria Lis Paula de Moraes dos Santos</p>
16h30-17h00	Debates
17h30 - 18h30	Sessão de Encerramento



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

EXPOSIÇÃO DE PÔSTERES

Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento
Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e Virginia Vasconcellos

Estação Férrea de Chiador: novas apropriações e o potencial de recuperação do patrimônio ferroviário
Thaís Motta do Nascimento

Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim: turismo, sustentabilidade econômica e patrimônio
Emanuela Nogueira Fabres e Virginia Vasconcellos

O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro
Douglas Lima, José Eustáquio Machado de Paiva e Vanessa Kellen Xavier do Couto

Ramal Japeri: impactos das estações ferroviárias nos espaços de uso livre de edificação e suas potencialidades
Natália Silva de Oliveira



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

EIXO 1:

A MORFOLOGIA DOS TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS: METODOLOGIAS DE ABORDAGEM E ESTUDOS DE CASO

Coordenação: **Inês de Azevedo Isidoro**

Apoio: Giulia Figueiredo Ferreira

Desde o seu início, a construção ferroviária tem transformado, caracterizado e criado áreas urbanas condicionadas a este meio de transporte. Esta infraestrutura, de caráter rígido e linear, impõe o desenvolvimento de áreas urbanas lindeiras, que muitas vezes se constituem como importantes centralidades. As leituras urbanas destas áreas devem buscar captar as suas características e a transformação das mesmas ao longo dos tempos. Desta maneira, o eixo em questão visa contribuir para o debate sobre métodos e estudos de caso de áreas urbanas atravessadas por linhas férreas. Tem como objetivo discutir abordagens metodológicas de leitura morfológica que poderão ser aplicadas a estes territórios. Busca, finalmente, questionar padrões urbanos evolutivos similares de territórios ferroviários e próprios a cada contexto. Este eixo temático convida à discussão de temas que se enquadram na construção ferroviária ao longo dos tempos em áreas urbanas e de métodos de estudo sobre estas áreas num espectro temporal desde o início da construção ferroviária até aos dias de hoje. O escopo geográfico é igualmente amplo, sendo debatidos trabalhos que abordam essas questões por meio de perspectivas comparativas e transnacionais.

PLANIFICAÇÃO TERRITORIAL E A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO: ESTUDO DE CASO DE PORTO ESPERANÇA-CORUMBÁ/MS.

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO: UN ESTUDIO DE CASO DE PUERTO ESPERANZA-CORUMBA/MS.

SANTOS, Alessandra Cristina

Doutora; Profa. Adjunta III/UFMT | urb.acsantos@gmail.com

O presente estudo teve início como parte integrante de uma grande pesquisa intitulada "Do Conhecimento à Construção do Território Moderno" cujo escopo comparativo seguiu dois movimentos como forma de explicitar a dinâmica e/ou o descompasso da implantação desse sistema na sua totalidade. O primeiro pôs em relevo a estratégia político-econômica de cada ramal na sua individualidade, e o segundo, o agrupamento de cidades por décadas, à luz da conjuntura econômica e política mais ampla. Dentro de uma perspectiva mais ampla, enriquecida por materiais de arquivos nacionais e internacionais, a ferrovia aparece como modalidade de transporte que propiciara o "aparelhamento técnico do país" a partir da construção de várias obras de engenharia que causaram uma integração parcial do território brasileiro polarizado por São Paulo. Neste cenário, o café figura como suporte econômico para a construção de um projeto que previra a ligação não somente entre os dois oceanos Atlântico e Pacífico, mas de um projeto mundial tendo como suporte o sistema ferroviário. Buscou-se atualizar a análise desenvolvida por Mombeig sobre o avanço da franja pioneira com a implantação do sistema ferroviário, a partir de uma abordagem morfológica, na sua natureza histórica, geográfica e também arquitetônica. E também, analisar comparativamente a formação e transformação das cidades, a partir da implantação dos quatro ramais ferroviários: Alta Paulista, Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, até a década de 1950, quando o transporte pelas ferrovias é quase totalmente substituído. A contribuição deste trabalho para a pesquisa mais ampla foi tratar especificamente da ocupação do território com a implantação do sistema ferroviário no Estado de Mato Grosso do Sul, por meio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Analisando comparativamente a formação e a transformação das cidades ao longo do eixo ferroviário, abordando problemáticas distintas que remontam tempos e escalas diferenciadas permitindo indagações sobre os fatores que determinaram o desenho da ocupação do próprio território, o florescimento ou definhamento de algumas cidades, a prosperidade ou estagnação de outras, a presença dos edifícios e suas relações urbanas, assim como a própria noção de Oeste. O recorte temporal considerou o período entre o início da construção da ferrovia no antigo Estado de Mato Grosso até os dias atuais. Para uma análise mais detalhada dos aspectos urbanísticos e arquitetônicos realizou-se um estudo de caso de Porto Esperança-Corumbá durante o período de construção do ramal no trecho que atravessa o pantanal mato-grossense.

PALAVRAS-CHAVE: ocupação do território; desenvolvimento urbano; sistema ferroviário.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

PAISAGEM FERROVIÁRIA NO NORTE DO PARANÁ – UMA APLICAÇÃO METODOLÓGICA À AVALIAÇÃO DO CARÁTER.

PAISAJE FERROVIARIO EN EL NORTE DE PARANÁ - UNA APLICACIÓN METODOLÓGICA A LA EVALUACIÓN DEL CARÁCTER.

LAMOUNIER, Alex Assunção

Doutor em Arquitetura e Urbanismo; Professor da FAU/UFRJ | alex.a.lamounier@gmail.com

YAMAKI, Humberto

Doutor em Planejamento Ambiental; Professor do Programa de Pós Graduação em Geografia/UEL, Coordenador do Lab Paisagem/UEL | yamaki@ymail.com

Estudos sobre paisagem cultural apontam à importância das paisagens cotidianas, consideradas comuns. Segundo Meinig (1979, p. 165), algumas representações de paisagem são reconhecíveis por remeter a um tipo particular de lugar. Considera essencial a esse reconhecimento a “conotação de continuidade” de determinadas cenas, que mantêm visível a ligação entre um passado importante e os dias atuais, e conotações de “estabilidade, prosperidade tranquila, coesão e intimidade”. Conduz a discussões sobre o caráter de paisagens simbólicas. Cartas patrimoniais como a de Machu Pichu, de 1977, de Washington, de 1986, Recomendação R(95)9, de 1995 (CURY, 2004) e dos Itinerários Culturais (CIIC-ICOMOS, 2008), entre outras, envolvem tais discussões. Os estudos sobre paisagens ferroviárias se inserem nesse contexto de valorização de paisagens cotidianas e seus significados.

Estudando paisagens ferroviárias no Norte do Paraná, Yamaki (2011) desenvolve um método de avaliação do caráter que transcende a escala da cidade, incluindo o entorno não urbano dos trilhos. Define quatro categorias analíticas inter-relacionadas: Componentes (relevo, vegetação, hidrografia, traçado urbano, edificações, caminhos, ferrovia); Atributos (contraste, visuais, ordem, camadas); Estrutura (limites, território, sentido); e Caráter (profundidade de tempo, legibilidade, aspectos culturais).

No Norte do Paraná a implantação das cidades acompanhava o avanço dos trilhos. Estações e paradas eram definidas obedecendo ao memorial descritivo da ferrovia. Um trecho plano e em linha reta, tendo na proximidade uma área salubre com água em abundância e estradas de acesso, indicava a localização da estação e respectivo patrimônio. Sua localização e da igreja matriz definia eixos importantes, onde se desenvolvia o comércio principal, as edificações e os espaços significativos. A relação relevo/estação/cidade garantia uma boa primeira visada da cidade na chegada e desembarque do trem. Este trabalho apresenta uma aplicação da metodologia de Yamaki (2011) tomando, como objeto, o ponto de transposição ferroviária do Rio Tibagi, no município de Jataizinho-PR. Analisa elementos de estruturação, vistas, panoramas e contrastes (Figura 1), entre outros fatores, como definidores do caráter.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Paisagens reconhecíveis, nostálgicas, repletas de carga simbólica caracterizam a paisagem ferroviária norte paranaense como uma paisagem de preferência, pelo simbolismo (MEINIG, 1979) e pela atratividade visual (KAPLAN, KAPLAN e RYAN, 1998). O relevo se destaca como elemento de resiliência e componente essencial à manutenção de vistas significativas do entorno. Enquanto o conjunto da linha férrea define a paisagem ferroviária de modo geral, as características naturais do terreno configuram a paisagem regional. As formas de implantação e práticas de uso da terra expressam valores, costumes e atribuições de simbolismos que definem uma paisagem etnográfica e cultural. A manutenção da paisagem ferroviária do Norte do Paraná envolve, portanto, a definição e a manutenção do próprio Caráter da região.

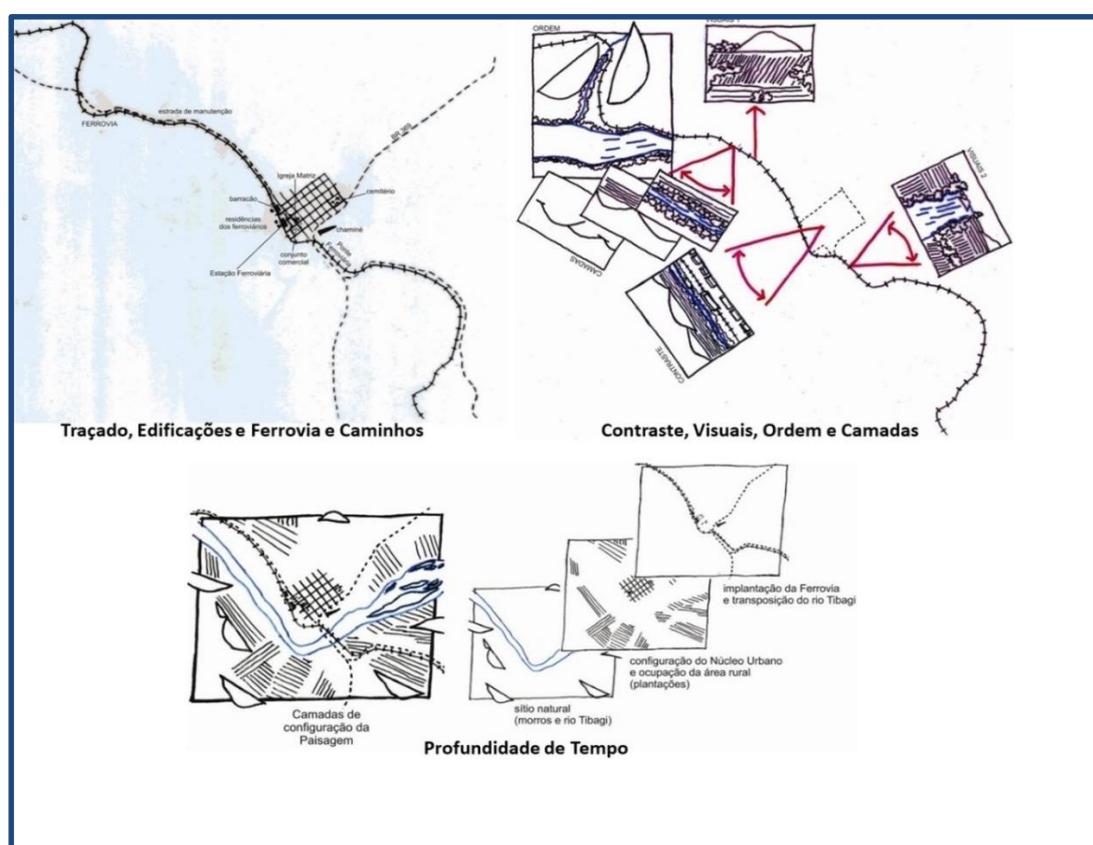


Figura 1: Avaliação Caráter Paisagem Ferroviária Norte do Paraná
 Fonte: o autor (2012)

PALAVRAS-CHAVE: paisagem ferroviária; paisagem cultural; paisagem de preferência; caráter da paisagem; Norte do Paraná



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- CIIC-ICOMOS – COMITÊ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DOS ITINERÁRIOS CULTURAIS-CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. “Carta dos Itinerários Culturais”. **16ª Assembleia Geral do ICOMOS**. Quebec: CIIC-ICOMOS, 04/10/2008. Disponível em: http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_Itinerarios_Culturais_2008.pdf>. Acesso em: 17/02/2012.
- CONSELHO DA EUROPA – COMITÊ DE MINISTROS. Recomendação nº R (95) 9 – sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas. 1995. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, Edições do Patrimônio, 2004. 3ª edição revista e aumentada. p. 329-346.
- ENCONTRO INTERNACIONAL DE ARQUITETOS. Carta de Machu Pichu. 1977. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, Edições do Patrimônio, 2004. 3ª edição revista e aumentada. p. 235-245.
- ICOMOS – CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. Carta de Washington – carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas. Washington: 1986. In: CURY, Isabelle (org.). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, Edições do Patrimônio, 2004. 3ª edição revista e aumentada. p. 281-284.
- KAPLAN, Rachel; KAPLAN, Stephen; RYAN, Robert. **With People in Mind**: design and management of everyday nature. Washington: Island Press, 1998.
- LAMOUNIER, Alex; YAMAKI, Humberto. **A Ferrovia e o Norte do Paraná**: métodos para identificação de paisagens e estratégias à preservação. Monografia desenvolvida através do 2º Edital de Pesquisa IPHAN – A Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN. Rio de Janeiro, 2012.
- MEINIG, Donald. Symbolic Landscapes: some idealizations of American Communities. In: MEINIG, Donald (org.). **The Interpretation of Ordinary Landscapes**: geographical essays. Oxford: Oxford University Press, 1979. Part III: American Expressions, p. 164-192.
- YAMAKI, Humberto. **Paisagem Cultural**: notas de aula. Disciplina do Programa de Pós Graduação em Geografia – Dinâmica Espaço Ambiental – Universidade Estadual de Londrina-UEL. Londrina, 2011.



PAISAGEM E INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA: ESTUDO CARTOGRÁFICO SOBRE A MORFOLOGIA URBANA DO TERRITÓRIO DA ZONA OESTE FERROVIÁRIA DO RIO DE JANEIRO

PAISAJE E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA: ESTUDIO CARTOGRÁFICO SOBRE LA MORFOLOGÍA URBANA DEL TERRITORIO DE LA ZONA OESTE FERROVIARIA DEL RÍO DE JANEIRO

MATTOS, Vinícius Ferreira

Mestre em Arquitetura Paisagística, PROURB -UFRJ; Estudante de Doutorado em Urbanismo PROURB-UFRJ, Professor de Urbanismo e Paisagismo na UNISUAM e na UNESA | vinicius.ferreira.mattos@ufrj.br

MACIEL, Marcela da Silva

Estudante de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UNISUAM | marcela_smaciel@hotmail.com

ROSA, Ciça Kaline Cruz

Estudante de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UNISUAM | ckalinecruz@gmail.com

UEMURA, Leonardo Issamu Quadros

Estudante de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na UNISUAM | Uemura.arq@gmail.com

O processo de urbanização da região metropolitana do Rio de Janeiro apresenta como um dos elementos estruturantes de sua forma urbana a infraestrutura ferroviária. O presente trabalho procura compreender as relações morfológicas geradas através dos conflitos entre a paisagem, a infraestrutura ferroviária e a estrutura urbanizada, tendo como recorte de estudos a área de planejamento 5 da Cidade do Rio de Janeiro, chamada pelo trabalho de Zona Oeste Ferroviária, e o bairro de Campo Grande em especial.

Assim, busca-se compreender algumas hipóteses através de um conjunto de relações morfológicas que existem no território: que a malha urbana do território é resultante das relações paisagísticas existentes antes do processo de urbanização; que a infraestrutura ferroviária representou um dispositivo de intensificação da relação hierárquica entre a região e o núcleo da metrópole e estimulador do processo de urbanização do território; e que o aumento da utilização dos modais rodoviários, principalmente do automóvel individual, não modificou a forma da ocupação urbana, orientadas pela paisagem e pela ferrovia. Além disso, analisa-se a formação da hierarquia de centralidades através da relação entre paisagem e infraestrutura.

O trabalho apresenta como referencial teórico: A teoria da urbanização articulada à estrutura de mobilidade do urbanista italiano Bernardo Secchi através dos conceitos de Dutos e Esponjas; A análise da evolução dos artefatos urbanos de Aldo Rossi; E as possibilidades de cartografias analíticas e especulativas enunciadas pelo paisagista James Corner.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Procura-se apresentar, em uma sequência morfológica histórica, estas relações, através de levantamentos cartográficos obtidos a partir da análise de mapas políticos e turísticos da Cidade do Rio de Janeiro do fim do século XIX ao início do século XXI; através da sobreposição e exploração gráfica dos conteúdos destes mapas sobre uma base aerofotogramétrica contemporânea e a partir da observação empírica da paisagem urbana do território. Este trabalho faz parte de um estudo urbanístico para a região da Zona Oeste Ferroviária.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia Urbana; Paisagem Urbana; Infraestrutura Ferroviária; Área de Planejamento 5 da Cidade do Rio de Janeiro; Campo Grande.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

CORNER, James. Representation and landscape: Drawing and making in the landscape médium. **Word & Image: A Journal of Verbal/Visual Enquiry**. Londres: Taylor & Francis Group, Vol 8, 1992, pp 243-275.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SECCHI, Bernardo. **Primeiras Lições de Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva. 2006.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

ENTRE O FERRO E A ÁGUA: UMA ANÁLISE URBANA DO TERRITÓRIO FERROVIÁRIO DE ALÉM PARAÍBA E SEU IMPACTO NA MORFOLOGIA CONTEMPORÂNEA

ENTRE EL HIERRO Y EL AGUA: UN ANÁLISIS URBANO DEL TERRITORIO FERROVIARIO DE ALÉM PARAÍBA Y SU IMPACTO EN LA MORFOLOGÍA CONTEMPORÁNEA

FREITAS, Fernanda S.

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)

[|fernanda.freitas@arquitetura.ufjf.br](mailto:fernanda.freitas@arquitetura.ufjf.br)

OTONI, João P.

Mestrando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável; Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) | otoni.joaop@gmail.com

A inserção da ferrovia no final do século XIX e início do século XX em muitos casos foi fator definidor para a conformação de várias cidades brasileiras, principalmente aquelas inseridas no interior dos estados. Este foi o caso de Além Paraíba, no estado de Minas Gerais, que, além dos trilhos teve o rio Paraíba do Sul como dois elementos (ou limites) que por muito tempo definiram seu desenvolvimento e conseqüente desenho urbano. O objetivo deste trabalho é, portanto, dialogar a morfologia urbana do município desde suas primeiras ocupações até os dias atuais, revelando impactos da ferrovia na conformação da cidade e que hoje definem o circular, os usos e ocupações do solo da cidade.

Essa relação será evidenciada através de uma análise urbana de um recorte específico da cidade: o complexo de oficinas e Rotunda de Além Paraíba, um dos últimos sobreviventes ferroviários da cidade. Esta análise terá como referencial teórico os elementos propostos por Hélio Novak (s.d.) e Kevin Lynch (2011) para entender a dinâmica urbana, especialmente inserida em território ferroviário.

Inicialmente propõe-se contextualizar a história de Além Paraíba dentro do desenvolvimento das ferrovias no país e no estado de Minas Gerais ressaltando a importância deste período para a definição da morfologia urbana atual da cidade. Posteriormente será detalhado o recorte da pesquisa, que se insere em um território ferroviário específico localizado no coração do município. Com isso, apresenta-se os mapas de análise urbana da área onde busca-se interpretar a união de características de uma cidade contemporânea de pequeno porte, fortemente marcada pela ferrovia, e as complexidades das dinâmicas urbanas e sociais atuais.

Assim, tendo em vista as múltiplas camadas e redes que formam as cidades atualmente, através da ilustração e análise apresentada, examina-se sobre as mesmas no contexto da cidade de Além Paraíba, MG. Exemplos de redes e camadas que coabitam as cidades são muitos, tanto tangíveis - ruas, avenidas, linhas de trem, redes de infraestrutura -, como intangíveis - redes sociais humanas, camadas do tempo. Estas análises serão pautadas principalmente pelos autores Neil Brenner (2014, 2016), Bauman (2001, 2005, 2013) e David Harvey (2012).



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Conclui-se que o espaço urbano, formado por redes e conexões que extrapolam os limites físicos, passa a ter uma abrangência de influência em que se torna impossível definir seus limites. Não existem mais muralhas, fossos, limites que tracem, ao contrário das antigas cidades, os limites de uma cidade. A urbe que antes fora valorizada por sua capacidade de proteção e inacessibilidade, passa a ser vista e vangloriada por suas conexões. Entretanto, as marcas dos elementos formadores da cidade ainda se fazem presentes, como os trilhos de trem e o curso de um rio, ambos podendo serem vistos como limites ou conexões. Aponta-se, ao final do artigo, indicações de sobre atuações na cidade de Além Paraíba - MG, tendo em vista as observações feitas.

PALAVRAS-CHAVE: morfologia urbana; ferrovia; análise urbana; contemporaneidade

¹ Material utilizado e disponibilizado durante as aulas de Projeto de Arquitetura VI na FAU-UFJF, como metodologia de projeto.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **A cultura no mundo líquido moderno**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. – 1.ed. – Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

_____. **Modernidade Líquida**. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro, Zahar, 2001.

_____. **Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi**. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

BRENNER, Neil. Teses sobre a urbanização. **Revista e-metropolis**. Rio de Janeiro, n.19, dez. 2014.

_____. A hinterlândia urbanizada? **Revista e-metropolis**. Rio de Janeiro, n.25, jun. 2016.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola Jesuítas, 2012

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. – 3ª. Ed. – São Paulo: Editora WWF Martins Fontes, 2011

NOVAK, Hélio. Grandes Equipamentos Urbanos: Conceituação e Exemplos; Sua Inserção nas Cidades. **Análise Urbana**. s.d., Disponível em:<<https://www.scribd.com/document/367009758/Novak>>¹

SILVEIRA, C. Processos de gentrificação: A (re) organização espacial nas cidades, a construção de territórios e a questão do espaço como um sistema informacional. **Anais do VIII Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação**, Salvador, ENANCIB, p. 14, 2007.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**, Brasília: Universidade Federal de Brasília, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/15345>> - Acesso em 23 de outubro de 2017.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **História e Memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba**. 2015. Tese de Doutorado em Memória Social. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro–UNIRIO.179f.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **Oficina de memória: a construção do espaço de trabalho nas narrativas dos ferroviários de Porto Novo**. 2009. Dissertação de Mestrado em Memória Social. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro–UNIRIO.167f.

CARVALHO, Maria Cecília de Alvarenga. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba**. 2010. 161 f. 2010.. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte.



ANÁLISE DE DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS EM TERRITÓRIOS CINDIDOS POR FERROVIAS: O CASO DAS RAMBLAS DE MANGUINHOS

ANÁLISIS DE DINÁMICAS SOCIOESPAZIALES EN TERRITORIOS CORTADOS POR FERROVIAS: EL CASO DE LAS RAMBLAS DE MANGUINHOS.

GALLO, Éric Alves

Graduando em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário Augusto Motta | ericgallo@hotmail.com

O presente trabalho é parte de uma ampla pesquisa sobre os impactos sociambientais gerados pela implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Manguinhos, na cidade do Rio de Janeiro, e conta com material de pesquisas etnográficas desenvolvidos junto à comunidade. Têm como objetivo fornecer bases de reflexões à partir de investigações sobre as dinâmicas socioespaciais em territórios cindidos por linhas férreas, formadas a partir de expansões das cidades ao longo dos trechos ferroviários. Busca-se compreender as metodologias de projetos adotadas nessas regiões, usando como estudo de caso as Ramblas propostas pelo PAC Manguinhos.

A intensificação do processo de ocupação do subúrbio carioca se deu pela criação das linhas férreas, ainda no século XIX. O bairro de Manguinhos é uma região desenvolvida a partir dos referidos eixos ferroviários e que sofreu com a ocupação, irregular, das áreas periféricas aos tecidos urbanos formais. Configurando-se como um território majoritariamente favelizado, possui treze aglomerados subnormais. Durante muitos anos o território ficou conhecido nas mídias por possuir a ‘Faixa de Gaza’¹, um dos lugares que as pessoas mais evitavam na cidade, por conta das intensas trocas de tiros entre as comunidades divididas pela linha férrea. A segregação da comunidade se dava em diferentes escalas, além da física, causando uma vulnerabilidade social, e em maior escala pela ausência de infraestrutura, escassa mobilidade urbana, carência de espaços de esporte, lazer e cultura, e sobressalente violência urbana. O PAC foi criado com o intuito de promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Em 2008, o Governo Federal iniciou o PAC em algumas Favelas da cidade do Rio de Janeiro, dentre elas Manguinhos.

Em Manguinhos, o Parque Metropolitano, inspirado nas Ramblas de Barcelona, foi o grande destaque. Para seu desenvolvimento foram necessárias obras de infraestrutura onerosas para elevação da linha férrea, com justificativa de integrar as comunidades, reduzindo as barreiras físicas e estimulando novas dinâmicas sociais no espaço. A elevação foi considerada uma ‘obra de arte a céu aberto’ pelo governo do Estado do Rio de Janeiro, tal como justificado por Jauregui (2018) ao considerar sua representatividade como um espaço conectivo, multifuncional e de qualidade estética.

¹Em alusão ao território palestino.



Entretanto, a região permanece em destaque mais pelo agravamento da violência urbana do que por suas superações socioespaciais propostas no projeto, que deveriam ter sido reduzidas, ou até mesmo sanadas. Assim é possível verificar que os argumentos propostos pelo autor do projeto não foram alcançados em suas vertentes urbanísticas, sociais, tampouco para redução dos tradicionais problemas de segurança e acesso a moradia verificados.

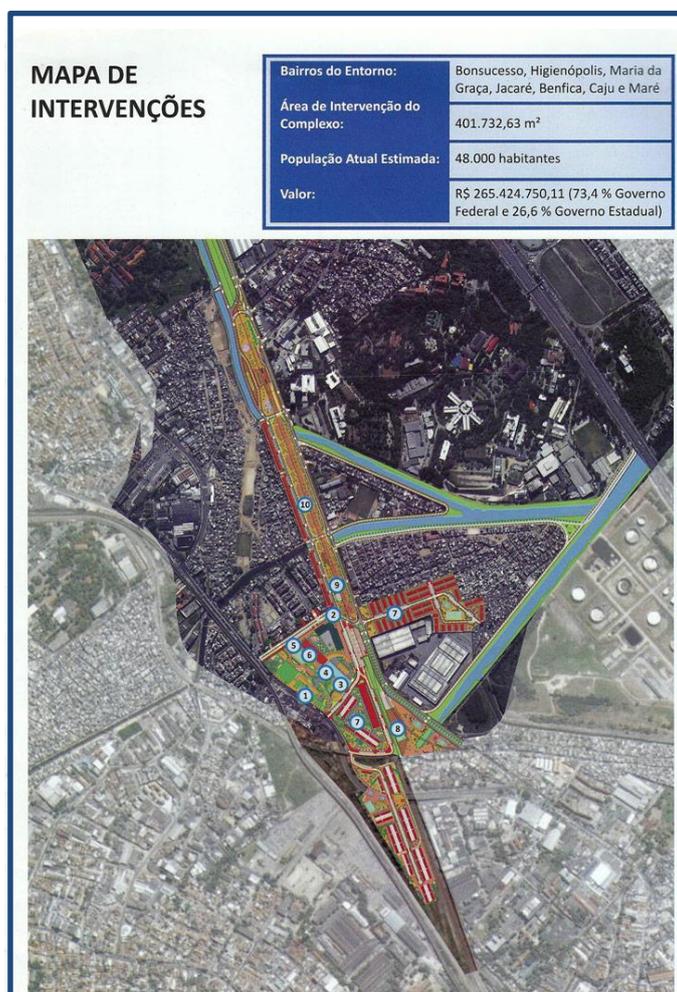


Figura 1: Masterplan PAC Manguinhos
Fonte: Jáuregui (2018)

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias; PAC Manguinhos; Favelas; Projeto urbano.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

BARTHOLL, Timo. **Movimento social urbano e PAC-Manguinhos (Rio de Janeiro): Mobilização de baixo, desmobilização e repressão de cima.** In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Pernambuco, 2013.

BRASIL. **Discurso do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de assinatura de ordem de início das obras do PAC na comunidade de Manguinhos, Secretaria de Imprensa da Presidência da República.** Disponível em: <<http://bit.ly/20ATXQK>>. Acesso em ago.2018.

CARDOSO, André L. Carvalho; GALLO, Éric Alves. **O abismo entre a cidade projetada e a cidade construída: O PAC Manguinhos.** In: IV Seminário Internacional da Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa. Belo Horizonte: AEAULP, vol.5, pp. 315-328.

FERNANDES, Tania Maria; COSTA, Renato Gama-Rosa. **Histórias de pessoas e lugares: memórias das comunidades de Manguinhos.** Fiocruz, Rio de Janeiro, 2009.

JÁUREGUI, Jorge Mario. **Broken City - Manguinhos Complex | Territorial Scale.** Disponível em: <http://www.jauregui.arq.br/broken_city.html>. Acesso em ago.2018.

PIVETTA, Fatima, ZANCAN, Lenira, GUIMARÃES, Gleide. **PAC Manguinhos: um relato fotográfico, 2008-2010.**,ENSP/ FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2012.

PIVETTA, Fatima, org. **PAC Manguinhos: Problemas não resolvidos – o que dizem os moradores.** ENSP/ FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2016.

ROCHA, Aline. **Complexo de Manguinhos, no Rio de Janeiro, ganhará nova área de lazer.** Disponível em: <<http://bit.ly/2m8aoWw>>. Acesso em: mar.2017.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** Edusp, São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem.** Edusp, São Paulo, 2007.

TRINDADE, Claudia Peçanha. **"Não se faz omelete sem quebrar os ovos" Política Pública e Participação Social no PAC Manguinhos.** UFF, Rio de Janeiro, 2012.



BARRA DO PIRAÍ: A FERROVIA COMO PERMANÊNCIA E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE

BARRA DO PIRAÍ: LA FERROVIA COMO PERMANENCIA Y SU RELACIÓN CON LA CIUDAD

ALVES, Jéssica de Fátima Rossone

Arquiteta e Urbanista, Mestranda em Ambiente Construído; Universidade Federal de Juiz de Fora

jessica_rossone@hotmail.com

O despontar das ferrovias no Brasil a partir do final do século XIX foi fundamental na composição das cidades por onde passavam e assinala um momento integrador, com relações sociais e culturais inéditas em grande parte do país. Na região sudeste, em particular no Vale do Paraíba, o trem consolidou-se como principal meio de transporte entre os centros de produção agrícola e os portos. Barra do Piraí, na época ainda um simples povoado, foi escolhida para situar o ponto estratégico da malha ferroviária brasileira que ligaria os estados de Minas Gerais e São Paulo ao centro da cidade do Rio de Janeiro graças à sua localização geográfica. Após a inauguração das primeiras linhas, a conformação urbana e territorial se transformou rapidamente.

Da mesma forma, a percepção do observador se modificou em função da chegada da linha férrea, que permitiu outros olhares e apropriações. Entretanto, as construções da época áurea das ferrovias presenciaram os anos de sua decadência e estagnação a partir da desativação de cada uma das linhas de trens de passageiros, fato que ocorreu na segunda metade do século XX, simultaneamente ao incentivo ao rodoviarismo e à nova política instaurada no país.

A partir do final daquele século, circulariam somente trens de carga na malha ferroviária existente. Esta pesquisa é paralela à dissertação de mestrado da autora intitulada “Barra do Piraí e a ferrovia: cidade, modernidade, identidade”, e é desenvolvida desde 2016. Pretende demonstrar a situação atual da conformação urbana do município nas áreas lindeiras à linha férrea, descrevendo a nova relação entre cidade e ferrovia. Nesse contexto, observa-se que a relativa estabilidade da forma se sobrepõe à impermanência das funções, o que permite encadear o estudo a partir das reflexões de Aldo Rossi. De acordo com ele, “do ponto de vista da ciência urbana, pode ser esse o significado a dar às permanências: elas são um passado que ainda experimentamos” (ROSSI, 2011, p.52). Para Carlo Aymonino, ao observar a relação “mutável, mas constante no tempo, entre a tipologia dos edifícios e a morfologia urbana”, compreende-se o potencial de cada edifício como uma autêntica expressão do seu tempo e de um todo que é a cidade (AYMONINO, 1984, p.7 11).



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Este estudo é orientado a partir destas reflexões e de dados básicos das áreas como densidade demográfica, infraestrutura urbana, e zoneamento, presentes no Plano Diretor Municipal revisto recentemente. No que se refere à convergência da ferrovia com a dinâmica urbana foram considerados a presença de equipamentos urbanos, pontos de conflito e acessibilidade. Como conclusões, tem-se que, de fato, a implantação da ferrovia contribuiu significativamente para a delimitação e crescimento urbanos da localidade. Entretanto, nas últimas décadas, sua permanência se apresenta como um limite, causador de estagnação urbana e de pontos de conflito na cidade, indicando a necessidade de maior planejamento urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Barra do Piraí, ferrovia, cidade, permanências, morfologia urbana.

REFERÊNCIAS

AYMONINO, Carlo. **O Significado das Cidades**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARRA DO PIRAÍ. **Lei Complementar n.º 001 de 11 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

_____. **Lei Complementar n.º 001 de 17 de abril de 2018**. Institui a Revisão do Plano Diretor Participativo de Barra do Piraí.

ROSSI, Aldo. **L'Architettura della città**. Macerata: Quodlibet Abitare, 2011.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

PAISAGEM URBANA FERROVIÁRIA E CIDADE (IN)FORMAL EM CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ: LIMITES E POSSIBILIDADES DA COMUNIDADE MARGEM DA LINHA

PAISAJE URBANO FERROVIARIO Y CIUDAD (IN)FORMAL EN CAMPOS DE LOS GOYTACAZES / RJ: LÍMITES Y POSIBILIDADES DE LA COMUNIDAD MARGEN DE LA LÍNEA

OLIVEIRA, Daniela Bogado Bastos de

Doutora em Sociologia Política; Instituto Federal Fluminense | dbogado@iff.edu.br

PETTERSEN, Maria Castilho Maron

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; Instituto Federal Fluminense | mariacmpetteresen@gmail.com

O artigo visa realizar uma leitura da paisagem urbana estabelecida de maneira informal à margem da linha férrea desativada, localizada no município de Campos dos Goytacazes/RJ, considerando os conceitos de paisagem que compreendem um campo relativo não só a morfologia, mas também às dimensões sociais, econômicas e culturais em que a mesma está inserida. Busca-se assim, identificar e discutir os diversos limites deste espaço - relativos tanto ao contexto de segregação socioeconômica, manifestados através de elementos espaciais que funcionam como barreiras físicas e subjetivas, quanto às leis que restringem o uso do solo -, bem como as possibilidades caracterizadas nas apropriações, sociabilidades e heterotopias.

Para a análise foram utilizadas a revisão bibliográfica e documental, os registros fotográficos, reportagens midiáticas e a vivência com os moradores realizada durante o desenvolvimento dos projetos de pesquisa e extensão do Programa “Arquitetura, Inclusão e Cidadania” do IFF, que permitiu o entendimento do local pelo viés da diversidade e do direito à cidade. A localidade estudada, conhecida como Comunidade Margem da Linha - ML, enfrentou um processo de remoção em 2014, com a justificativa da localização em área de risco, faixa não edificante de domínio da ferrovia. Em paralelo, seu entorno passou por um significativo processo de valorização imobiliária, intensificado entre 2004 e 2015, onde a maior parte dos investimentos que ocupam o local são condomínios residenciais urbanísticos de alto padrão e empresas de base imobiliária. Nesse sentido, surge um cenário urbano repleto de dicotomias, reflexo do contexto de convívio e exclusão espacial em que a ML se insere, em relação ao seu entorno imediato e também à urbe.

Assim, no campo das limitações identificadas, estão os muros que separam os condomínios da comunidade, e, conseqüentemente, um grupo social do outro, bem como a interpretação da legislação urbana com maior rigidez, de acordo com os interesses econômicos e políticos, sem a flexibilização necessária para a regularização fundiária prevista no Plano Diretor. Já no âmbito das possibilidades de ocupações verificadas nas cenas de rua, estão as várias apropriações e heterotopias que proliferam ao longo do perímetro desta estrutura ferroviária, que é utilizada pelos moradores ora como extensão da residência, ora como espaço de recreação e lazer e, dessa forma, as fronteiras da vida pública e privada se misturam, os laços comunitários são fortalecidos, assim como as relações de pertencimento e identidade em relação ao local.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Por fim, a conclusão aborda o quanto as possibilidades de ocupação auxiliam no processo de resistência da ML no cotidiano urbano, inclusive pela vida pública que permite relações sociais mais estreitas entre os vizinhos, gerando o suporte necessário para realização das atividades diárias, que criou uma "rede de ajuda" mútua, que os auxilia a se manterem na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, cidade, Campos e Goytacazes, morfologia urbana.

REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Zahar, 2016.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- MARICATO, Ermínia. Autoconstrução, a arquitetura possível. In: MARICATO, Ermínia (Org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo. Editora Alfa-Ômega, 2a ed., 1982.
- MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. **Planejamento urbano no Brasil**. In O. Arantes, C. Vainer & E. Maricato, A cidade do pensamento único. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.
- MOTHÉ, Natália Guimarães. **Dinâmica socioespacial em zona de expansão urbana. Os impactos da implantação de novos empreendimentos na área ao entorno da Avenida Silvío Bastos Tavares em Campos dos Goytacazes/RJ**. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais). Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, UENF, 2011.
- OLIVEIRA, F. N.; ALIPRANDI, D. C. ; GODOY, A. L. C. ; OLIVEIRA, D. B. B. ; PETERSEN, M. ; ARAUJO, K. A paisagem como espelho do contexto socioeconômico: mapeamento e análise da transformação na paisagem urbana do entorno da Comunidade Margem da Linha, Campos dos Goytacazes/RJ. In: **XIII Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura | ENEPEA: paisagismo necessário | verde social**, 2016, Salvador. Anais [do] XIII Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura | ENEPEA: paisagismo necessário | verde social, 2016. p. 856-871.
- SCHLEE, Mônica Bahia *et al.* **Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras: um debate conceitual**. Paisagem e Ambiente, São Paulo, n. 26, 2009.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

PRESEÇA E AUSÊNCIA DE UMA LINHA FÉRREA EM UMA COMUNIDADE RURAL DOS ANDES COLOMBIANOS

PRESENCIA Y AUSENCIA DE UNA LÍNEA FÉRREA EN UNA COMUNIDAD CAMPESINA DE LOS ANDES COLOMBIANOS

ÁVILA, Samuel

Antropólogo. Docente investigador. Universidad del Magdalena. Colombia | samuelavila77@hotmail.com

La ponencia es un relato auto-etnográfico y etnográfico a la vez. Registra desde la experiencia del autor, y la experiencia a su vez como concepto antropológico, la influencia y la vivencia de un lugar rural andino cerca de Bogotá cuya historia cuyo paisaje, cuyas costumbres, cuya memoria está atravesada por la línea del ferrocarril pero también por los tipos de máquinas que la transitaban así como las edificaciones construidas a su alrededor. Desde su construcción, esa línea del ferrocarril que atravesó las veredas La Estación en el municipio de Fúquene y la vereda Punta de Cruz en el municipio de Susa, en el departamento de Cundinamarca, distante dos horas de la capital del país, ha marcado con su presencia, o con su ausencia (porque la vía del ferrocarril fue desmontada hace 20 años) las vidas de tres generaciones de pobladores que se asientan a lo largo de la misma. La ponencia entonces reconstruye desde la memoria personal –autoetnografía – y desde la memoria de algunos de sus habitantes, testimonios recopilados a lo largo de los años de trabajo etnográfico, la experiencia de lo que significó y de lo que significa la presencia de esta vía férrea (la vía que atraviesa el territorio pero que también atraviesa sus vidas, y es a la vez un reflejo de lo que es, o ha sido su relación con el estado colombiano) en un mundo de campesinos dedicados a la agricultura, la pesca y la ganadería.

PALABRAS-CLAVE: experiencia, campesinos, Andes, Colombia, ferrocarril

REFERENCIAS

- ARIAS, G. **La segunda mula de hierro**: Historia de los ferrocarriles colombianos a través de sus locomotoras. Bogotá: Panamericana formas e impresos. 2006
- BATEMAN, A. **Historia de los Ferrocarriles de Colombia**. Bogotá: Sociedad Colombiana de Ingenieros. Página Maestra editores. 2005.
- BETANCURT, B; ZULUAGA, C. **El tren y sus gentes**. Los ferrocarriles en Colombia. Bogotá: Bancafé, 1995.
- BOZZANO, Horacio. **Territorios reales, Territorios pensados, Territorios posibles**. Aportes para una teoría Territorial del Ambiente. Espacio Editorial, Buenos Aires, 2000.
- CUEVAS, Pilar. “Canales del saber regional, oralidad y memoria”, **Memoria y Sociedad**, Bogotá, Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Universidad Javeriana, Agosto 1998, Numero 5, V. 3. p. 7-25
- KALMANOVITZ, Salomom. “El desarrollo histórico del campo”. En: MELO, Jorge Orlando. **Colombia hoy**. Bogotá, 1995.
- MAHECHA, Ovidio. **Espacio y territorios, razón, pasión e imaginarios**, Universidad Nacional de Colombia, 2001
- MILTON, Santos. **Metamorfosis del espacio habitado**. Oikos-tau. Barcelona, 1996.
- NIETO, G. **El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país**. Apuntes 24 (1), 2011.p. 62-75.
- PECAUT, Daniel. **Crónica de dos décadas de política colombiana 1968 - 1988**. Siglo Veintiuno Editores, Bogotá, 1989.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

PÉREZ MARTÍNEZ, Manuel Enrique. La conformación territorial en Colombia: entre el conflicto, el desarrollo y el destierro. **Cuadernos de Desarrollo Rural**, número 51, 2004. p. 61-90

SUHNER, Stephan. **Resistiendo al olvido**. Tendencias recientes del movimiento social y de las organizaciones campesinas en Colombia, Taurus, 2002.

TIRADO MEJÍA, Álvaro. **Introducción a la historia económica de Colombia**. Áncora Editores, 1982.

VALDERRAMA, Mario; MONDRAGÓN, Héctor. Desarrollo y equidad con campesinos. **Misión rural**, vol. II. IICA - TM Editores, Bogotá, 1998.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

EL FERROCARRIL ESTRUCTURA EL TERRITORIO. EL CASO ARGENTINO

A ESTRADA DE FERRO ESTRUTURA O TERRITÓRIO. O CASO ARGENTINO

VIÑUALES, Graciela María

Doctora Arquitecta: CEDODAL, Buenos Aires | cenbarro@interserver.com.ar

Con la irrupción del ferrocarril al promediar el siglo XIX se daría paso a una nueva estructura territorial que hoy, que los trenes casi no funcionan, esa estructura perdura de diversas maneras tanto en lo físico como en el imaginario colectivo y hasta incide en ciertas políticas. La historia nos muestra que lo que es en la actualidad la República Argentina fue parte de una región marginal tanto del imperio incaico cuanto de los dominios hispánicos. Sin embargo, en tiempos precolombinos existían sistemas viarios delineados y reconocidos en todo el noroeste y que se extendían hasta la zona de Cuyo en el centro oeste argentino. Por otra parte, diversas rutas que luego fueran apodadas “rastrilladas”, cruzaban la pampa y la Patagonia. Finalmente, había “picadas” por las que los aborígenes se desplazaban por las zonas de bosques. A ello se sumaba el tránsito fluvial, sobre todo en los grandes ríos como el Paraná y el Uruguay y en no pocos afluentes.

La llegada del español amplió estas rutas pero no alteró mayormente los trazados básicos, sino que las proveyó de comodidades de paso y de descanso. Así aparecieron nuevos puentes, posadas y hasta capillas que marcaban etapas y señalaban el camino. Muchos de estos puntos fueron dando origen a pueblos que hoy perduran.

Después de cuatro décadas independientes, la Argentina logró su organización nacional y comenzaron los cambios. Uno de ellos fue el primer tendido de vías férreas que se concretó en 1857 con un corto tramo urbano, dentro de la propia ciudad de Buenos Aires. Pero esta novedad abriría las puertas a innumerables emprendimientos públicos y privados. En muchos casos la presencia del ferrocarril suponía también una explotación de extensos territorios generalmente para la extracción de materia prima combinada con una agroindustria. (Figura 1).

La ponencia tratará el tema desde diferentes enfoques. Por un lado, hará una mención a las trazas de los tendidos de vías, centrados en el puerto de Buenos Aires y abriéndose en abanico a todo el territorio, con muy pocos casos en que ello no sucedía. Por otro, se tomarán en cuenta las alteraciones a las que ello dio lugar, tales las funcionales, las políticas y las ambientales derivadas de aquéllas. Se buscará hacer un balance de bondades y errores, para finalizar con unas perspectivas de aquí en adelante.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas



Figura 1: La construcción del Ferrocarril Estratégico en la ría de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.
Fuente: Foto: A. Vetri. Colección CEDODAL (hacia 1900)

PALABRAS-CLAVE: alteraciones; ambiente; sociedad; comunicación; puerto; industria; siglo XIX; siglo XX.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

CAMINHOS PARALELOS: A VIA FÉRREA COMO SUPORTE PARA O PLANEJAMENTO

CAMINOS PARALELOS: LA VÍA FÉRREA COMO SOPORTE PARA LA PLANIFICACIÓN

Cerqueira, Karla

Graduanda, EBA - Composição Paisagística, UFRJ | karlavcerqueira@gmail.com

Scalfone, Giovanna

Graduanda, FAU - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ | giovannascalfone@gmail.com

Vasconcellos, Virgínia

Doutora, PROARQ - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, UFRJ | virginia.vasconcellos@gmail.com

Este artigo, cujo tema é projeto e sustentabilidade tem como objeto de estudo a via férrea e como estudo de caso o Ramal Ferroviário de Deodoro, na Cidade do Rio de Janeiro. Seu objetivo é apresentar este percurso ferroviário, em seus aspectos biofísicos, ambientais e sociais, para dar suporte ao planejamento urbano sustentável (com ênfase na drenagem urbana no entorno da via), destacando uma proposta de intervenção para Marechal Hermes, estação que guarda características de sua arquitetura original e região que sofre com muitos alagamentos ao longo do ano, sobretudo no verão.

Como método, parte levantamentos bibliográficos e de campo, com coleta de dados em publicações acadêmicas, plantas da Prefeitura, visitas in loco, com observações diretas não participativas, registros fotográficos e Base Google Earth. Os dados são tratados a partir de mapas síntese, cortes e desenhos e são utilizados, programas computacionais, como ArcGis, AutoCad, Illustrator, Corel Draw e PhotoShop. Como resultados, apresenta o mapeamento das estações e sua abrangência (heranças históricas, culturais, estações, entorno, características urbanísticas, ambientais e paisagísticas) e apresenta propostas de intervenção para a melhoria das questões ambientais urbanas ali registradas. Conforme sugerem Cormier e Pellegrino (2008) propõe-se montar uma infraestrutura ecológica capaz de reconhecer e aproveitar os benefícios que a própria natureza nos fornece.

Como proposta, na escala da Cidade, sugere-se: [1] o aproveitamento das faixas de domínio da Ferrovia, com o objetivo de gerar espaços produtivos, vegetados, ampliando o verde local, permitindo o escoamento gradativo das águas das chuvas, fornecendo alimento e trazendo de volta a biodiversidade perdida, com a introdução de novas espécies vegetais e incentivando o retorno da fauna local, sobretudo da avifauna; [2] implantação de tetos verdes na cobertura das estações, oferecendo inúmeros benefícios como: a redução da temperatura nos arredores, amenização das ilhas de calor, introdução de biodiversidade; [3] a substituição de parte dos muros de concreto, por elementos que permitam a visualização dos dois lados da ferrovia, aumentando a segurança e a permeabilidade paisagística, entre outros. Na escala do bairro, propõem-se estratégias de intervenção contra os problemas de alagamentos, a partir da implantação de sistemas de trincheiras de infiltração, jardins drenantes, pavimentos permeáveis, bacias de retenção e reservatórios de lote são instrumentos essenciais para a solução dos problemas de enchentes no local (Figura 2).



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

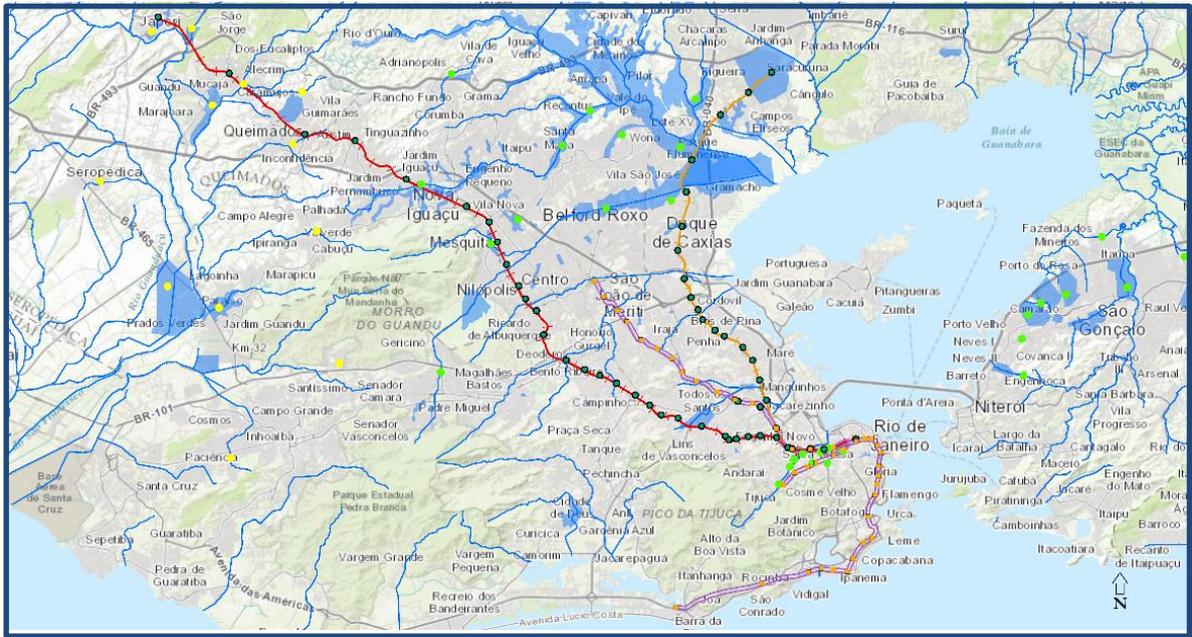


Figura 1: Mapa do percurso estudado.
 Fonte: Elaborado pelos autores, sobre Base ArcGis (2018).

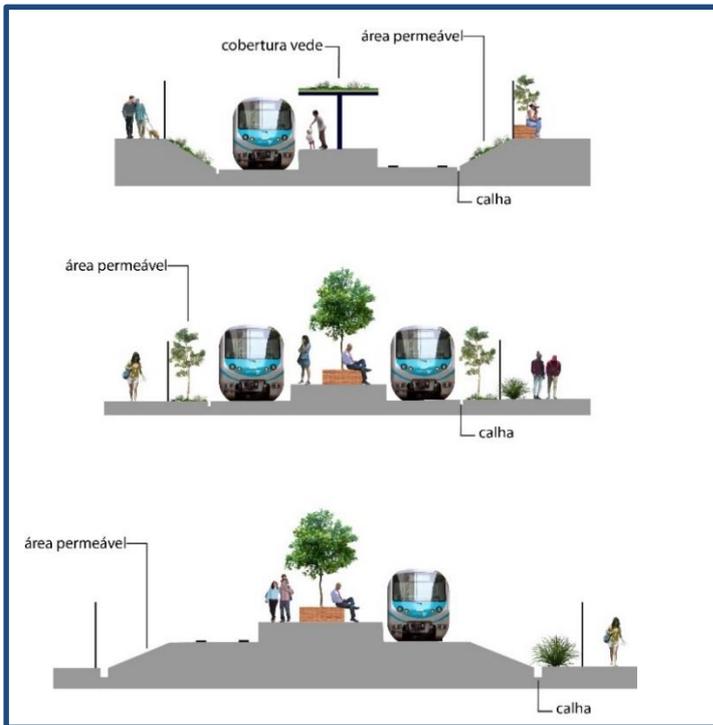


Figura 2: Propostas com perfis de distintos níveis.
 Fonte: Elaborado pelos autores, sobre Base AutoCad e Illustrator (2018).

PALAVRAS-CHAVE: sustentabilidade; via férrea; SuperVia; planejamento urbano; paisagem; Marechal Hermes-RJ.



REFERÊNCIAS

- BORELLI, ANA. **Penso subúrbio**. Rio de Janeiro: TIX, 2009.
- COMIER, Nathaniel S.; PELLEGRINO, Paulo Renato Mesquita. **Infra-Estrutura Verde**: Uma estratégia paisagística para a água urbana. *Paisagem Ambiente: ensaios* - n. 25 - São Paulo - p. 125 - 142 - 2008
- DRUMMOND, REBECA BRAGA GOMES. **Educação, reconhecimento e cidadania**. Cartilha de Orientações para a Preservação do Patrimônio de Marechal Hermes - Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2016.
- COOPETEC. **ESTUDOS INTEGRADOS PARA AVALIAÇÃO DE PROJETOS DE INTERVENÇÃO NA CALHA DO RIO ICARAÍ-RJ**. Rio de Janeiro: Fundação COOPETEC – UFRJ, 2011
- HERZOG, CECÍLIA P. **Cidade para todos**. Rio de Janeiro: Mauad X: Inverde, 2013.
- KUHL, BEATRIZ M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização** – Problemas teóricos de restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.
- LOURENÇO, IANIC BIGATE. **Rios Urbanos e Paisagens Multifuncionais**: o projeto paisagístico na requalificação urbana e ambiental. Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2013.
- LYNCH, KEVIN. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- CONSÓRCIO ECOLOGUS-AGRAR. **PLANO DIRETOR DE RECURSOS HÍDRICOS DA REGIÃO HIDROGRÁFICA DA BAÍA DE GUANABARA**. Programa de Despoluição da Baía de Guanabara. Projetos Ambientais Complementares. Rio de Janeiro: Consórcio Ecologus-agrar, 2005.
- CONSÓRCIO QUANTA CONSULTORIA E JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS. **PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO**. Plano Metropolitano. Rio de Janeiro: Consórcio Quanta Consultoria e Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2017.
- VERÓL, A.P.; MIGUEZ, M.; REZENDE, O.M. **Drenagem urbana: do projeto tradicional à sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016.
- VERÓL, ALINE PIRES. **Requalificação Fluvial Integrada Ao Manejo De Águas Urbanas Para Cidades Mais Resilientes**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2013

NOTA: O trabalho foi desenvolvido por alunas de Graduação, voluntárias e bolsistas que integram a Pesquisa Projeto e Sustentabilidade, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

IDENTIDADES CULTURAIS E APROPRIAÇÃO DOS TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS

Ao longo do processo de formação das cidades, as ferrovias foram potenciais indutores de ocupação de territórios até então longínquos e de difícil acesso para grande maioria da população urbana e rural. Desta forma se apresentaram por vezes como os principais eixos estruturantes e vetores de crescimento nos locais onde foram implantadas. A existência desse meio técnico e mecanizado alterou a definição do espaço e modificou as condições de uso do solo e acabaram por influenciar diretamente nas especificidades de determinados territórios e nas relações entre a ferrovia, o ambiente construído e a população local. A herança de um caráter funcionalista atribuído a determinadas regiões ferroviárias em meio urbano foi capaz de influenciar planos e decisões gestacionais que por vezes caracterizaram uma representação signo-ideológica de segregação social e espacial minimizando-se desta forma o direito à cidade, ao lazer e à cultura. Por sua vez, esta deficiência foi compensada pelo incremento de ações e objetos de acentuado apelo coletivo que fomentaram a adaptabilidade dos espaços destinados ao convívio e às práticas sociais e criaram possibilidades para a vivência coletiva de determinados grupos sociais. Desta maneira, este eixo busca fomentar o debate e as discussões a respeito das práticas sociais, e as representações identitárias existentes nas áreas atravessadas pela linha férrea, e dos modos como esses espaços são apropriados pela população local.



A SITUAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DA CIDADE DE CORINTO (MG)

PAIVA, José Eustáquio Machado de

Doutor em Análise Espacial; Conselho Municipal de Patrimônio de Corinto | jempaiva@yahoo.com.br

GOMES, René Lommez.

Doutor em História Social da Cultura; PPGH UFMG | rodion@ufx.edu.br

TEIXEIRA, Henrique Vianna Lopes

Arquiteto e Urbanista; Mestrando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável pela UFMG
polina@ufxp.edu.br

Pretende-se analisar os impactos do desmantelamento da ferrovia sobre o complexo ferroviário de Corinto e as alternativas de preservação patrimonial e requalificação urbana abertas pela musealização do território. A estrutura estende-se por mais de 1,5 Km, ocupando uma área de 22,0 Ha; hoje é um grande campo de ruínas, tomado pelo mato, bem em meio à cidade. Para os objetivos propostos, foi feito um levantamento geral do complexo, delimitação da área e registros das instalações remanescentes, análise do significado, relevância e grau de integridade dos bens e do conjunto. Corroborar a proposta pesquisa histórica em arquivos públicos e registros locais, entrevistas com antigos e novos ferroviários, buscando-se realçar a importância desse patrimônio, em nível municipal, estadual e nacional. A proposta de requalificação considera as orientações do Plano Diretor de serem instalados equipamentos de promoção social e da cultura, ainda mais que, em Corinto, ferrovia e cidade encontram-se imbricadas, construídas concomitantemente desde o início do século XX.

O projeto ferroviário buscava integrar as grandes regiões brasileiras, interiorizando o desenvolvimento como marca da República recém instalada. Corinto, pela Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), foi o grande entroncamento do sertão, conexão e passagem obrigatória para o norte do estado e o nordeste do país, o São Francisco, Diamantina e vale do Jequitinhonha. Por ali, levas de sertanejos alcançaram a capital federal e os grandes centros do sudeste, buscando melhores condições de vida, causando muitas vezes perplexidade ao Brasil desenvolvido por tamanha carência em que muitos viviam. Em duas décadas Corinto se tornou a segunda cidade da região, construída junto das instalações da ferrovia. Estas formavam em três setores, 1) Estação, com mais de 170 m de comprimento, pátio e dependências de apoio, 2) Depósito, com oficinas, usina de dormentes e Escola Profissional, 3) serviços de apoio, com ferraria, carpintaria, alvenaria e paiol de pólvora.

Na década de 1970 desmantelou-se a ferrovia, encerrando o ciclo de desenvolvimento da cidade e da região. Corinto perdeu centenas de empregos e milhares de habitantes. Os impactos decorrentes comprometeram o espaço urbano e o tecido social, perderam-se importantes aspectos da cultura e muito das referências da vida da cidade; mesmo tombado pelo município, o Complexo Ferroviário de Corinto encontra-se em abandono. Tem-se buscado meios para o seu cuidado, como o Plano de Gestão e projetos para restauro e musealização, integrando atividades socioculturais e de geração de renda.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Com a musealização pretende-se criar formas efetivas e longevas de proteção do patrimônio material e imaterial e promover sua revitalização ao oportunizar a extroversão, junto a um amplo público, dos bens e informações a eles associados, fomentando estratégias de apropriação pública desse patrimônio com percursos de visita e instrumentos de identificação, significação e interpretação.

PALAVRAS-CHAVE: Corinto; patrimônio ferroviário; musealização do território.

REFERÊNCIAS

ARIZPE, Lourdes (org). **Compartir el patrimonio cultural inmaterial:** narrativas y representaciones. Mexico, DF: Conaculta, 2011.

PAIVA, João Cirino de. **Crônicas – História de Corinto. O projeto Cristo Rei.** Belo Horizonte: Editora Gráfica Literatura, 2006.

GOB, A.; DROUGUET, N. **La Muséologie.** Histoire, Développements, enjeux actuels. Paris: Armand Colin, 2010.

MENDES, J. Amado. **Museus e Educação.** Coimbra: Imprensa da UNiv. Coimbra, 2013

IPAHN, **Manual técnico do Patrimônio Ferroviário.** S/l: CTPF, DEPAM, IPHAN, 2010.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário:** memória ferroviária como instrumento de preservação. dissertação mestrado - Rio de Janeiro: Iphan, 2014.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS, ROMPIMENTOS E RECONEXÕES

TERRITORIOS FERROVIARIOS, ROMPIMIENTOS Y RECONEXIONES.

FAYA JR, Orlando Gonçalves

Arquiteto e Urbanista; Mestrando do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo | landojr@usp.br

Desde o início da década de 1960, em seu livro “Morte e Vida nas Grandes Cidades”, Jacobs (2011) pondera que linhas férreas são um exemplo clássico de fronteira, que passaram a significar também fronteiras sociais. “[...] as fronteiras tendem assim, a formar hiatos de uso em suas redondezas” (JACOBS, 2011, p.287).

A presente pesquisa parte do tensionamento existente na relação cidade x ferrovia, e do papel que têm os eixos ferroviários - infraestruturas implantadas - como fronteiras, barreiras; elementos divisores do tecido urbano de seus sítios de inserção. A partir das observações de Mammi (1997), Peixoto (2011), Leite (2002), Meyer e Grostein (2010), e Leite & Awad (2012) sobre o tema, busca-se ampliar o entendimento a respeito da formação e caracterização dos territórios ferroviários, bem como aprofundar a discussão sobre a sua participação como elementos fracionadores do espaço urbano metropolitano.

Como estudos de caso, são feitos dois recortes: o primeiro, um trecho ferroviário, de aproximadamente 10 Km, dentro do perímetro urbano dos municípios de Santos e São Vicente, no litoral do Estado de São Paulo, que atualmente se apresenta em acelerado processo de alteração de perfil, em virtude da implantação do VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, da Baixada Santista. O segundo, a malha ferroviária que integra o sistema sob gestão da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, composta por suas 7 linhas, que somam 273 Km, que atendem 23 municípios, sendo 19 deles dentro da Região Metropolitana de São Paulo, contando com 94 estações.

É aberta, assim, a possibilidade da criação de um portfólio de casos, uma amostragem, com situações diversas, identificando as dinâmicas estabelecidas entre as populações e os eixos ferroviários implantados, analisando seus impactos quanto as formas de ocupação, uso e ativação dos espaços residuais ferroviários, dentro dos municípios observados; e observando, entre as dinâmicas que se estabeleceram, quais perduraram ou foram abandonadas, por inadequação ou não aderência; traçando um paralelo entre as situações pretéritas e a atuais.

Apoiado em autores como Relph (1976), Santos (2000), Cresswell (2004), Solà-Morales (2008) e Gehl (2013) busca-se promover discussões a respeito das condições e formas sob as quais os territórios ferroviários podem se tornar espaços promotores de reconexão urbana, a partir da reversão de sua característica como rompimento, barreira, e identificando suas potencialidades e possibilidades como elementos reintegradores do espaço urbano metropolitano. É a respeito destas experiências, as formas de apropriação e ativação dos espaços residuais subutilizados, potenciais espaços de uso coletivo, com fortes vínculos com os repertórios culturais locais, tendo o território ferroviário como elemento integrador, que esta pesquisa pretende tratar.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, barreira; rompimento urbano; reconexão urbana



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- CRESSWELL, Tim. **Place: A Short Introduction**. Oxford, UK: Wiley, 2004
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA ESTRUTURA (DNIT). **Glossário de Termos Ferroviário**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario.pdf>> Acesso em: julho/2018
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- LEITE, Carlos. **Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana**. 2002. 227 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di Cesare Marques. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012
- MAMMI, Lorenzo. **Arte/cidade 3**. Evento acha cidade morta dentro da cidade atual. Caderno Ilustrada. Folha de São Paulo, São Paulo, 20 nov. 1997.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora. **A leste do centro: territórios do urbanismo**, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Editora SENAC, 1996.
- _____. **Intervenções urbanas: arte/cidade**. São Paulo: Editora SENAC, 2012.
- _____. **Arte/Cidade**. Santiago de Compostela: Dardo, 2011.
- RELPH, Edward. **Place and Placelessness**. London, UK: Pion Ltd., 1976.
- SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- _____. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Editora Record Ltda., 2000.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. **De cosas urbanas**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2008.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: ALGUNS GANHOS INTERPRETATIVOS

LA PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO: ALGUNOS GANADOS INTERPRETADOS

ANJOS, Claudiana Cruz dos

Mestre; Universidade Federal de Pernambuco | claudiana.anjos@iphan.gov.br

Parece ser bem aceito, hoje, no âmbito das publicações científicas, que a ferrovia, meio de transporte por excelência da era industrial, é um tipo de bem passível de reconhecimento como patrimônio cultural. Reconhecimento, esse, acompanhado de uma explícita consciência dos grandes obstáculos para sua efetiva preservação, entre os quais, o progressivo processo de desativação de sua operação e desmantelamento de suas estruturas, condição que permanece e se agrava lentamente.

Desde a década de 1950 identifica-se importantes aquisições teóricas para uma apropriada identificação, valoração e preservação desses bens. Abordagens mais recentes têm apontado para a necessidade de avaliar e proteger os vestígios da industrialização a partir de um amplo e sistemático conhecimento sobre seu legado, bem como para a necessidade de ir além da excepcionalidade estética arquitetônica e avançar em estudos multi e interdisciplinares sobre o patrimônio industrial e ferroviário em extensão, como orientam Bergeron (2003), Lalana Soto (2009; 2012), Casanelles (2004; 2007), Kühn (1998; 2008) e Rufinoni (2013).

Lessa (2016, p. 8), por sua vez, aponta uma dupla dificuldade para o reconhecimento dos valores culturais desse patrimônio: a proximidade temporal e suas características específicas, posto que, além da “ampliação tipológica – o tipo de objeto a ser preservado é mais variado –, houve também uma ampliação temporal¹ do que deveria ser considerado como bem cultural digno de proteção”. Estas dificuldades referem-se à busca por valores tradicionalmente associados ao patrimônio cultural, como antiguidade, excepcionalidade e beleza, o que nem sempre é identificado facilmente nos bens industriais e ferroviários.

Diante disto, é importante aprofundar o olhar sobre os mesmos, aqui, para o último, entendendo-o como objeto complexo e sistêmico, como define Freire (2015, p. 14)²: a “perspectiva sistêmica se mostra apropriada para abordar objetos complexos – como a Rede Ferroviária –, sob a ótica de construir uma percepção que detecte sua funcionalidade materializada em conjuntos de estruturas e suas articulações”. Estruturas que podem ter legado ao presente elementos que, uma vez apropriados socialmente, podem ser reconhecidos como objetos de preservação.

¹ Para Soto e Ganges (2009), é o adjetivo “industrial” do termo arqueologia industrial que carrega problemas em relação à definição das fronteiras desse patrimônio, por três aspectos: delimitação cronológica, espacial e temática. Estas seriam imprecisas e amplas.

² Sua dissertação (2015) e tese (2017), respectivamente, tratam da necessidade de um instrumento teórico-metodológico que subsidie os processos de valoração cultural do patrimônio ferroviário. Vide referência.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Como visto, entre os ganhos interpretativos relacionados a esses patrimônios de natureza mais recente cita-se a necessidade de entendê-los para além dos edifícios isolados, compreendendo suas estruturas físicas como um todo interligado a várias outras estruturas e etapas da produção. Esse artigo propõe-se a explicitar esses ganhos a fim de subsidiar o entendimento de que sua preservação deve pautar-se em uma maior compreensão de suas especificidades, para, assim, promover a adequada seleção dos bens a proteger e conservar. Nesse processo, a percepção do legado ferroviário como objeto sistêmico e complexo e de que sua apropriação cultural e social pode se dar por valores diversos, faz-se fundamental.

PALAVRAS-CHAVE: patrimônio ferroviário, lógica funcional, especificidades, sistemicidade.

REFERÊNCIAS

- BERGERON, Louis. L'impact de la modernization économique et le patrimoine industriel. In: **Identification and Documentation of Modern Heritage**. UNESCO World Heritage Centre, 2003. p.17-22.
- CASANELLES-RAHÓLA, Eusebi. Recuperacion y uso del patrimonio industrial. **Cadernos do Centro Latinoamericano de Economia Humana** (CLAEH). n° 88. Montevideo, 2serie, 2004. p. 57-64.
- _____. Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad nel contexto internacional. In: **Revista Bienes Culturales**. IPHE. Número 7. Plan de Patrimonio Industrial, 2007. p. 59-70. Disponível em: <<http://www.mcu.es/patrimonio/docs/MC/IPHE/BienesCulturales/N7/11>>. Acesso em: fev. 2018.
- FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: Por uma compreensão sistêmica de sua lógica funcional**. 2015. 96f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.
- _____. **Patrimônio Ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. 247f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria de Cultura, 1998. 438p.
- _____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro**. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2008. 328p.
- LESSA, Ana Lara Barbosa. Dificuldades de reconhecimento de conjuntos industriais do século XX como patrimônio: um estudo de caso. In: 11° SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. **Anais... Recife: DOCOMOMO_BR**, 2016. p. 1-12.
- RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e Restauro: Intervenções em sítios históricos industriais**. São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013. 360p.
- SOTO, José Luis Lalana; GANGES, Luis Santos y. **Las fronteras del patrimonio industrial**. Lámpara: patrimônio industrial, n.2. Editorial: Asociación Lámpara: patrimônio industrial. 2009, p. 7-20.
- SOTO, José Luis Lalana. Los ferrocarriles y El patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. **VI Congresso de História Ferroviária**. Trenbidea Historia Batzarra. 2012.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

LUGAR, TEMPO E CENÁRIO: O ENCONTRO COM A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM UM MUNICÍPIO FLUMINENSE

LUGAR, TIEMPO Y ESCENARIO: EL ENCUENTRO CON LA ESTACIÓN FERROVIARIA EN UN MUNICIPIO FLUMINENSE.

ENDLICH, Andréa Relva da Fonte

Mestre; ProPEd/UERJ e COLUNI/UFF | relvaendlich@gmail.com

CARVALHO, Ramon Silva

Doutor; Departamento de Arquitetura e Urbanismo/UFSC | ramon.carvalho@ufsc.br

VASCONCELLOS, Vera Maria Ramos

Pós-Doutora; Faculdade de Educação/ ProPEd/UERJ | vasconcellos.vera@gmail.com

O cenário em pauta **tem como pano de fundo a Estação Ferroviária de Quatis, município** situado no Vale do Paraíba, sul do estado do Rio de Janeiro. A cidade conta com uma população estimada de 13.666 habitantes, distribuídos em 286.093 Km². É vizinha dos municípios de Barra Mansa (RJ), Resende (RJ), Passa-Vinte (MG), Porto Real (RJ), e Valença (RJ), sendo os dois primeiros configurados como centros de referência em termos de serviços e trabalho para Quatis. O trem foi utilizado pela população local como o principal meio de transporte da região até o ano de 1950, ano em que surge a primeira linha de ônibus que ligava Falcão a Barra Mansa, passando por Quatis, o que provocou o esvaziamento do transporte ferroviário de passageiros. A referida estação, inaugurada em 1897, pertenceu ao município de Barra Mansa até 1991, quando foi transferida para o recém-criado município de Quatis. Foi **tombada pelo Patrimônio Histórico Municipal, no ano de 2005 (CÂMARA MUNICIPAL DE QUATIS, 2005) e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no ano de 2007 (IPHAN, 2018)**. Com o fim do transporte de passageiros na ferrovia, a estação perdeu a sua função original e, atualmente, encontra-se sem uso (Figura 1). Entretanto, o prédio histórico e os trilhos que o ladeiam continuam presentes na história do lugar, protagonizando narrativas sobre os usos e apropriações do território circundante. Nesse cenário, o presente trabalho busca no diálogo com a cidade, efetivado na relação com os seus habitantes e compreendidos na pesquisa como interlocutores privilegiados, tecer compreensões sobre a estação ferroviária no contexto histórico-cultural da municipalidade. Elege-se como estratégias de investigação a análise documental e a entrada etnográfica no campo – esta última compreendida a partir do referencial teórico sócio-histórico-cultural (VIGOTSKI, 2001, 2004), que assume o caráter dialógico entre pesquisadores e sujeitos da pesquisa. Os resultados apresentados referem-se à pesquisa *Ambientes de Educação Infantil: O Proinfância em Quatis* (ENDLICH, 2017), que integra a investigação mais ampla *Políticas Educativas para Crianças de 0 a 3 anos nos Municípios do Estado do Rio de Janeiro (2016 - 2019)*¹. A pesquisa busca compreender como o espaço/ambiente de uma edificação voltada para a Educação Infantil, construída em convênio com o Proinfância (BRASIL, 2007), é percebida por seus usuários. Destarte, com os instrumentos de análise em questão, pretende-se demonstrar a importância da relação entre a unidade de Educação Infantil recentemente construída pelo Proinfância, as construções históricas – aqui representadas pela estação ferroviária e a linha do trem, a cidade e os sujeitos que a habitam.

¹Plataforma Brasil: 1.661.130, FAPERJ/Cientista do Nosso Estado – E-26- 203.093/2016.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas



Figura 1: Estação de trem desativada – Quatis
Fonte: Foto da primeira autora (2016)

PALAVRAS-CHAVE: políticas públicas; cidade; qualidade do lugar; Proinfância; paisagem ferroviária.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Programa Nacional de Reestruturação e Aparelhagem da Rede Escolar Pública de Educação Infantil** (Proinfância), 2011b. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/proinfancia/proinfancia-apresentacao>>. Acesso em: 30 out. 2016.

CÂMARA MUNICIPAL DE QUATIS. Lei nº 416 de 30 de junho de 2004. Dispões sobre as diretrizes orçamentárias do Município de Quatis para o exercício de 2005 e dá outras providências. **Diário Oficial [da] Prefeitura de Quatis**. Disponível em: <<https://www.quatis.rj.leg.br/leis/legislacao-municipal/leis-2004/lei-no-416-diretrizes-orcamentarias-exercicio-de-2005.pdf/view>>. Acesso em 27 jul.2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE QUATIS. Lei nº 462 de 30 de junho de 2005. Tomba ao Patrimônio Histórico Municipal a estação ferroviária de Afra. **Diário Oficial [da] Prefeitura de Quatis**. Disponível em: <<https://quatis.rj.leg.br/leis/legislacao-municipal/leis-2005/lei-no-462-patrimonio-historico-municipal-a-estacao-ferroviaria-de-afra.pdf/view>>. Acesso em 27 jul.2018.

ENDLICH, A.R.F. **Ambientes para a Educação Infantil: o Proinfância em Quatis**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro - ProPEd. Rio de Janeiro, 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Apresenta dados estatísticos, sócio-econômicos, bases cartográficas e informações de recursos naturais referentes ao território brasileiro**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>> Acesso em 15 maio 2017.

IBGE. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Diretoria de Pesquisas. Coordenação de População e Indicadores Sociais. **Estudos e Pesquisas Informação Demográfica e Socioeconômica**, nº. 36. Síntese de Indicadores Sociais: Uma análise das condições de vida da população brasileira. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv98965.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2017.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Apresenta informações relativas ao patrimônio cultural ferroviário brasileiro.** Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf>. Acesso em 27 jul.2018.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Apresenta informações relativas ao patrimônio histórico e artístico brasileiro.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em 27 jul.2018.

LEITE, H. F. T.; ALVES, P. S. **Minha Terra, Minha Gente** – município de Quatis: 3ª série do primeiro grau. Niterói: Imprensa Oficial, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE QUATIS. **Apresenta informações gerais sobre o município.** Disponível em: <<http://www.quatis.rj.gov.br/>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

RIO DE JANEIRO (Estado). Lei nº 1787, de 09 de janeiro de 1991. Cria o município de Quatis, a ser desmembrado do município de Barra Mansa. **JusBrasil.** Disponível em: <<https://gov-rj.jusbrasil.com.br/legislacao/151285/lei-1787-91>>. Acesso em: 23 de maio de 2017.

VIGOTSKI, Lev S. **A construção do pensamento e da linguagem.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.

VIGOTSKI, Lev S. **Teoria e método em Psicologia.** São Paulo: Martins Fontes, 2004.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

A POTENCIALIDADE DO TERRITÓRIO FERROVIÁRIO COMO TERRITÓRIO UNIFICADOR.

LA POTENCIALIDAD DEL TERRITORIO FERROVIARIO COMO TERRITORIO UNIFICADOR.

PARREIRA, Gabriel de Souza

Arquiteto e Urbanista, voluntário grupo SEL-RJ | parreira.gabriel@outlook.com

O trem no Rio de Janeiro é considerado um dos principais vetores de transporte, ligando bairros distantes e outros municípios ao centro da cidade. O modal, inaugurado na década de 1850, foi um dos principais agentes consolidadores do que se entende por subúrbio carioca (ABREU, 2008). Apesar de o sistema ser utilizado pela população carioca, sua interface com a cidade nem sempre é amigável. As estações de trem estabelecem uma relação de atratividade de pessoas, tanto pelo ponto de conexão entre os dois lados da via, quanto pelo fluxo de passageiros do modal e de centralidades comerciais que se encontram no entorno (PARREIRA, 2017). As áreas entre as estações tendem a ser fronteiras urbanas, criando “hiatos de uso” (JACOBS, 2011), extensos muros sem conexões, com faixas de edificações esvaziadas e poucos pontos de atratividade (SABINO, 2017).

Devido à construção do trem na cidade do Rio de Janeiro e utilizando o ramal Deodoro como área de estudo, primeiro a ser criado (ABREU, 2008), o trabalho se propõe entender o trem não somente enquanto equipamento urbano de transporte e sim como ele pode configurar o espaço de forma a propor uma melhoria do cenário atual. Para tanto, foram feitas análises em escala urbana e local. Para a primeira, foram levantados aspectos históricos de criação e consolidação, investimentos feitos no equipamento, a forma como se dá a relação dele com a cidade, além das áreas de estações e travessias em todo o percurso. Após esta análise, definiu-se o recorte projetual a ser trabalhado, e foram feitos os levantamentos para melhor compreensão do local: a construção histórica do lugar, levantamento de legislação, acessibilidade, usos, limites e visões seriais.

O bairro do Engenho Novo foi escolhido por estabelecer uma relação de maior conectividade entre os dois lados da linha do trem. Perto do Méier, grande centralidade suburbana, primeira estação a ser construída (ABREU, 2008), existem ali 3 passagens de nível, por baixo do trem além de uma grande área de uso dominial. A configuração local permitiu a “possibilidade de alterar a relação entre a cidade e o leito ferroviário sem alterar seu percurso original” (PARREIRA, 2017).

O projeto foi desenvolvido como Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na FAU-UFRJ e se propôs a pensar em possibilidades de ligação desses espaços divididos. Partindo da alteração da estrutura em aterro do trem para pórticos metálicos, criou um novo solo/baixio que permitiu a instalação de equipamentos, majoritariamente sociais, neste novo território comum e integrado aos dois lados da ferrovia.

PALAVRAS-CHAVE: Territórios ferroviários, equipamentos urbanos, territorialidades, espaços comuns,



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- ABREU, M. A. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ª edição. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- ARROYO, J. Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea. **Arquitextos**, São Paulo, ano 07N. 081.02, Vitruvius, fev.2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269>>. Acesso em 14 maio, 2017
- BUCCI, A. **São Paulo, Razões De Arquitetura: da Dissolução dos Edifícios e de Como Atravessar Paredes**. São Paulo: Editora Romano Guerra, 2010,152 páginas (Coleção RG Bolso 6)
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2ª edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013. 262 páginas.
- ISIDORO, I. de A. **O Papel do Sistema Ferroviário na Estruturação e Configuração da Paisagem e do Território: Abordagens comparativas nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Lisboa**. Tese (Doutorado em Ciências em Arquitetura) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades)
- MENDONÇA, B. R. E. **Os espaços livres e a estruturação da paisagem: uma avaliação das parciaisidades do subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado em Ciências em Arquitetura) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018
- PARREIRA, G. de S. **Cidade x Ferrovia: Proposta de Costura Urbana no Engenho Novo**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2017
- SCHLEE, M. B. *et al.* Sistemas De Espaços Livres Nas Cidades Brasileiras – Um Debate Conceitual. In: TÂNGARI, V.R; ANDRADE, R; SCHLEE, M. B. (org). **Sistemas de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pós-Graduação em Arquitetura, 2009. p. 28-49.
- SABINO, G. **De Cascadura a Engenho de Dentro: Requalificação urbana nas adjacências da linha férrea**. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2017
- DE SOUZA, M. L. Território e (des)territorialização. In: **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015. p. 77-110
- TÂNGARI, V. R. **Um outro lado do Rio**. Tese de doutorado. São Paulo: FAU/USP, 1999.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

MEMÓRIA E IDENTIDADE: UM OLHAR SOBRE OS CONFLITOS FERROVIÁRIOS URBANOS EM JUIZ DE FORA (MG)

MEMORIA E IDENTIDAD: UNA MIRADA SOBRE LOS CONFLICTOS FERROVIARIOS URBANOS EN JUIZ DE FORA (MG).

GONÇALVES, Thais de Almeida

Mestranda; Programa Interdepartamental de Pós-Graduação Interdisciplinar em Artes, Urbanidades e Sustentabilidade; Universidade Federal de São João del-Rei. | thais.dagoncalves@gmail.com

Aborda-se a interferência da ferrovia e seus conflitos em Juiz de Fora (MG), suscitando uma discussão que remete aos primórdios das ocupações do município. Em breves análises empíricas da configuração de sua forma urbana, já ficam evidentes a interferência na composição da paisagem, como também em sua coesão morfológica e em seus processos de formação, resultando em limites não só físicos como sociais. Essa situação cria uma paradoxal dicotomia entre proximidade e distância em que espaços geograficamente próximos se distanciam pela desarticulação de fluxos e acessos. Percebe-se, no entanto, grande potencial social nessa espacialidade e, por isso, as questões aqui discutidas se mostram imprescindíveis na busca por qualidade de vida urbana. Para tanto, uma revisão crítica da história urbana de Juiz de Fora foi realizada. Desenvolveu-se revisão bibliográfica, pesquisa documental e análises de campo, além de levantamento fotográfico e físico-ambiental, sem deixar de se levar em consideração as observações no Plano Diretor do município. Os dados foram compilados na forma de mapas, estabelecendo o desenvolvimento da conformação morfológica da cidade, vislumbrando a compreensão e a leitura analítica do território.

O elo entre as ferrovias e as cidades se dá em uma relação ambígua, caracterizando-se, ao mesmo tempo, como conflituoso e cooperativo. As linhas férreas se fizeram necessárias em face do crescimento econômico e passaram a configurar polos de ocupação urbana. Entretanto, no momento em que essas ocupações passaram a envolver os trilhos, instituiu-se uma dicotomia em que espaços geograficamente próximos se distanciam entre o “lado de lá” e o “lado de cá”. As pessoas passaram a se ver obrigadas a transpor uma barreira física, o que redesenhou o espaço social (LUZ, 2007; FREIRE, 2011). É importante atribuir igual relevância a duas áreas de conhecimento: o processo de formação da cidade e sua forma urbana enquanto materialização dela, capazes de determinar a vida. Em face do que é discutido por Garcia Lamas (2007) e Kostof (2009), e tendo o estudo da morfologia urbana como instrumento de compreensão da forma, bem como do desenvolvimento de suas histórias urbanas e dinâmicas sociais, considera-se necessário ampliar a reflexão acerca dessa temática. Nota-se que, apesar de vasto o conhecimento acumulado sobre a conformação territorial das cidades, parece não haver uma assimilação dessas questões na aplicação de intervenções urbanas no Brasil. Atualmente, a ferrovia em Juiz de Fora transporta apenas carga. Entretanto, está presente no cotidiano das pessoas em sua memória e identidade. Ora, mas então de que forma ela interfere no dia-a-dia das pessoas? Como se apropriam desses trilhos e entorno? Essas são algumas perguntas que esta análise pretende abordar. O objetivo principal deste trabalho é então entender essas relações entre morfologia e apropriação dos territórios ferroviários e de que forma como a ferrovia faz parte do imaginário dos juiz-foranos.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia; memória; história urbana; morfologia urbana; fragmentação urbana.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- FREIRE, Cíntia Mirlene. “Do outro lado da linha do trem: História e intervenções no bairro Lagoinha”. **Cadernos de História**, Belo Horizonte, v. 12, n. 16, 2011.
- GARCIA LAMAS, José M. R. **Morfologia urbana e Desenho da Cidade**. 4 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Fundação para a Ciência e a Tecnologia – Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 2007.
- HOLANDA, Frederico *et.al.* “Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação?”. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, n. 3, p. 9-18, out. 2000.
- KOSTOF, Spiro. **The city shaped**. Urban Patterns and Meanings through History. Londres: Thames and Hudson Ltd, 2009.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Apreensão da Forma da Cidade**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- LUZ, Luciano Ferreira. “A Ferrovia nas Cidades: Estorvo ou Oportunidade?”. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. Ano 29, 3º trimestre, 2007, p. 9-23.
- LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades)
- PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. (Coleção arquitetura e urbanismo)
- PREFEITURA JUIZ DE FORA (PJF). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Juiz de Fora**. Prefeitura de Juiz de Fora: Juiz de Fora, 2000.
- ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

APROPIACIÓN Y RE SIGNIFICACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN COLOMBIA - RESTAURACIÓN ESTACIÓN FÉRREA DE SUAREZ CAUCA¹

APROPRIAÇÃO E RESSIGNIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA COLÔMBIA - RESTAURAÇÃO ESTACIONÁRIA FÉRREA DE SUAREZ CAUCA.

MANRRIQUE, Maria Sabina Montaña

Ingeniera de Vías - Coordinadora grupo férreo INVIAS | mmontana@invias.gov.co

ANGARITA, Miguel Dario Cardenas

Arq. Magister en Conservación de Patrimonio Cultural Inmueble, INVIAS | mdcardenas@invias.gov.co

La responsabilidad del Estado de garantizar y preservar el patrimonio cultural, en muchos casos se ve superada por la urgencia y la prioridad de salvaguardar la estabilidad y la vida de los habitantes, en este contexto una estrategia que concilia las necesidades de muchas comunidades y la conservación, preservación y apropiación de su patrimonio cultural es el destinar esta infraestructura para actividades de tipo educativo, cultural, turístico o social, integrándolas a las dinámicas diarias de la población, quienes la resignifican y apropian, en contextos donde la última locomotora paso hace más de 30 años.

La inactividad de más del 70% de la que fuera la Red férrea de Colombia, hace que hoy la memoria ferroviaria se arraigue en la tradición oral y en los vestigios de esta infraestructura, sobre la cual se reinventa la memoria de un tiempo de bonanza y esperanza de desarrollo de muchas regiones del país, así hoy la recuperación de estos inmuebles es vista como un agente de cambio en favor de las comunidades, con un Impacto social regional, al permitir articular proyectos y dinámicas nuevas con esta infraestructura férrea heredada.

Este trabajo ha sido emprendido por el Instituto Nacional de Vías INVIAS, el que desde el traspaso de la infraestructura férrea por la liquidada de la Empresa Colombiana de Vías Férreas FERROVIAS en el año 2011, y con respaldo del Ministerio de Cultura y algunos entes territoriales ha buscado estrategias y recursos para la recuperación de las estaciones férreas (Monumento Nacional mediante decreto 746 de 1996), en este proceso ha logrado establecer mecanismos para la intervención de estos inmuebles, optimizando recursos e involucrando a las comunidades.

De esta manera entre el año 2011 y el 2018, se han recuperado veintinueve estaciones Férreas de Pasajeros, en las que ha sido constante su destinación a programas y proyectos sociales de educación y cultura de las comunidades en las que se encuentran y a los que pertenecen. De estas experiencias de interacción del patrimonio ferroviario y las comunidades, es posible exaltar como uno de los casos exitosos la Restauración estación Férrea municipio de Suarez. Departamento del Cauca. Este conjunto arquitectónico conformado por 4 edificios independientes, definidos como Campamento, vivienda de ingenieros, estación férrea con taquilla y bodega, al que se suma el tanque de agua y una tornamesa para el giro de las locomotoras, constituye el eje urbano principal y su historia, define la aparición del municipio de Suarez.

¹ **Nota dos editores:** Resumo enviado pelos autores em sua versão original.



La construcción de la Estación férrea de Suarez fue realizada entre 1920 y 1926, por la Compañía del “Ferrocarril del Pacífico”², al considerar aquel lugar como estratégico dentro del trazado del Tramo Ferrero que de Cali Conduce a Popayán, ya que en este punto cruza el río Cauca, configurando el límite entre los departamentos del Cauca (al sur) y del Valle de Cauca (al norte). Adicionalmente aquí el corredor férreo gira hacia el Sur Este, para llegar a los municipios de Piendamó y Cajibío.

La presencia de la Estación llevo a la conformación de un caserío que con el tiempo y el aumento de su población se convirtió en municipio en el año de 1989³ manteniendo el nombre de Suarez el que se le dio a la estación como homenaje al Presidente [Marco Fidel Suárez](#), promotor del ferrocarril de Cali Popayán, con la inactividad del sistema férreo y el cambio de las dinámicas sociales y económicas, el municipio evoluciono hacia las actividades minero energéticas, resultado de la presencia de oro y de la hidroeléctrica de la Salvajina, dejando en el pasado la bonanza comercial, agrícola y ganadera que trajo el ferrocarril junto con sus edificios.

Después del abandono y perdida parcial de este patrimonio, el Municipio de Suarez adelanto en el año 2014 los estudios pertinentes y el Instituto Nacional de Vías, gestiono los recursos para la ejecución de las obras, las que fueron realizadas entre noviembre de 2015 y junio de 2016 dirigidas principalmente a: *i)* Liberar los volúmenes adosados a las construcciones originales; *ii)* Liberar los muros interiores que alteran la espacialidad original, preservando todos los elementos arquitectónicos susceptibles de ser recuperados; *iii)* Consolidar la estructura muraria y reforzarla de acuerdo con el estudio de vulnerabilidad estructural realizado; *iv)* Recuperar y consolidar el espacio público circundante e *v)* Actualización y adecuación de las instalaciones, hidrosanitarias, red eléctrica, iluminación general, red de voz y datos.

De esta manera los inmuebles fueron recuperados de manera integral, entregándole al municipio este referente indiscutible de su conformación urbana, reviviendo sus valores y habilitándolo para ser utilizado como sede de los programas de escuelas de música, centro administrativo del núcleo docente y área de uso múltiples para el encuentro de las comunidades y sus diversas expresiones y eventos, así la intervención en este conjunto patrimonial le ha devuelto al municipio de Suarez no solo nuevas áreas de servicios, sino también parte de su memoria y de su imagen como un pueblo que nació y se debe al ferrocarril.

² Compañía fundada en 1908 durante el gobierno del General Rafael Reyes Prieto, e hizo parte de los proyectos promovidos por Ministerio de Obras Públicas, de esta empresa hicieron parte los ingenieros colombianos, Luis y Jorge Loboguerrero, Rafael Álvarez Salas, Alfredo Vásquez Cobo, Ricardo Pérez, Gustavo Cardoso, Manuel M. Mosquera, José Vicente

³ Se creó el Municipio de Suarez mediante Ordenanza 013 del 1º de diciembre, de la [Asamblea Departamental del Cauca](#).





Figura 1: Fachada de la casa de ingenieros del conjunto férreo de Suarez, después de su restauración. Imagen del autor 2016.



Figura 2: Estado antes de las obras de restauración del edificio central de conjunto férreo de Suarez. Imagen del Autor, Año 2014.



Figura 3: Interior del edificio central después de las obras de restauración. Imagen del Autor, Año 2016.



Figura 4: Fachadas edificio de ingenieros y del central después de su restauración. Imagen del Autor. Año 2016.



Figura 5: Estado antes de las obras de restauración de la bodega del conjunto férreo de Suarez. Imagen del Autor. Año 2015.

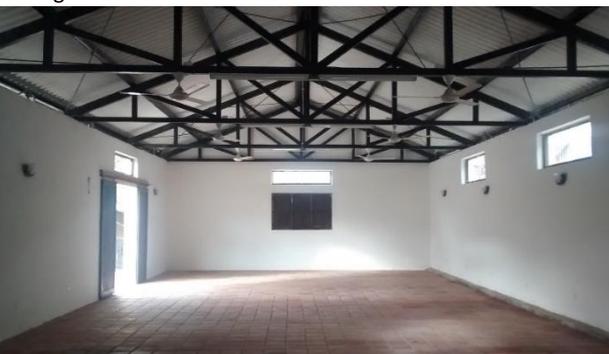


Figura 6: Interior de la bodega hoy utilizada con salón múltiple y auditorio del municipio. Imagen del Autor. Año 2016.

Palabras-clave: Estación Férrea, Apropiación, Comunidad.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

CONFIGURACIONES Y REPRESENTACIONES IDENTITARIAS EN LOS NUEVOS PAISAJES FÉRREOS COLOMBIANOS

CONFIGURAÇÕES E REPRESENTAÇÕES IDENTITARIAS NAS NOVAS PAISAGENS FÉRREAS COLOMBIANOS

RODRÍGUEZ, Aída Leuro

Historiadora-Antropóloga. Universidad De San Buenaventura. Bogotá Colombia | aidaprleuro@gmail.com

Esta ponencia analiza el proceso de construcción identitaria de un grupo de trabajadores ferroviarios de origen rural, vinculados al espacio de trabajo industrial ferroviario entre 1958-1970 en Bogotá, Colombia. El papel de los ferrocarriles nacionales en la historia de Colombia fue trascendental, pues engendró los ideales de modernización y desarrollo económico del país. Si bien, la llegada de este espacio industrial, férreo implicó fuertes transformaciones en los paisajes geográficos rurales, al mismo tiempo tuvo una gran incidencia en las poblaciones locales campesinas, sus costumbres, rutinas y ritmos de vida. Así, más que concentrarnos en una descripción del proceso modernizador que significó la puesta en marcha de las vías férreas, nos interesa buscar, conocer, describir y explicar las maneras en que los trabajadores ferroviarios reconstruyen y representan su historia e identidad desde el momento en el que empezaron a hacer parte de los ferrocarriles. De esta manera, nos centraremos en el análisis de cómo, a través de un trabajo como el ferroviario, estos personajes lograron re-crear y consolidar, una identidad cultural particular ligada a la vida rural campesina y a la vida industria más urbana, teniendo en cuenta las diferentes rupturas y continuidades, así como la confluencia de tensiones obreras y de reivindicaciones de las trayectorias campesinas, que determinaron la composición de una memoria, una identidad cultural, una representación del mundo ferroviario y de los mismos trabajadores.

PALABRAS-CLAVE: Identidad Cultural, ferroviarios, memoria social, representaciones laborales

REFERENCIAS

- ARDILA, José. **Desarrollo del sistema de transporte en Colombia**. Bucaramanga, Imprenta nacional. Sin año.
- ARÉVALO HERNÁNDEZ, Decsi. "Misiones económicas internacionales en Colombia. 1930-1960". **Historia Crítica**, Enero-Junio 1997, N. 14.
- BAYONA SARMIENTO, Manuel. "Los trabajadores del ferrocarril". En: J, GUERRERO, Javier (Dir.), **Regiones, ciudades, empresarios y trabajadores en la historia de Colombia**. Tunja, AGN, UPN y Asociación Colombiana de Historiadores. Colección Memorias de Historia. IX Congreso de Historia, 1995.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. **La construction sociale de la réalité**, Paris, Colin, 1996.
- BOURDIEU, Pierre ; WACQUANT, Loïc. **Réponses pour une anthropologie réflexive**. Paris, éditions du Seuil, 1992.
- BOURDIEU, Pierre. **Choses dites**, Paris, éditions Minuit, 1987
- CATAÑEDA, William. **Bogotá: Industria y trabajadores 1900-1945**. Bogotá, Universidad Nacional. Tesis de pregrado en Historia. 1989.
- CUEVAS, Pilar. "Canales del saber regional, oralidad y memoria", **Memoria y Sociedad**, Bogotá, Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Universidad Javeriana, Agosto 1998, Numero 5, V. 3. p. 7-23.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

- CHARRIER, Philippe. **Sociologie des imaginaires professionnels, le cas des cheminots**, Paris, Ed. Zagros, 2004.
- DOMBOIS, Rainer. "Trayectorias laborales en la perspectiva comparativa de obreros en la industria colombiana y alemana". En: LULLE, Thierry; VARGAS, Pilar; ZAMUDIO, Lucero. **Los usos de la historia de vida en las ciencias sociales**. I. Bogotá, Anthropos Editorial, 1998.
- DUBAR, Claude. **La socialisation**. Constriction des identités sociales et professionnelles, Paris, Ed, Armand Colin, 1995.
- DUBAR, Claude. **La crise des identités. L'interprétation d'une mutation**. Paris, Le lien social Presses universitaires, 2000.
- JIMÉNEZ, Jenaro. "Un ferrocarril para los magdalenenses". **Revista de la policía nacional**. Octubre 1961, Número 81.
- KALMANOVITZ, Salomón. "El desarrollo histórico del campo". En: JORGE ORLANDO MELO, **Colombia hoy**, Bogotá, 1995.
- MADIGAN HYLAND CORPORATION, **Futuro desarrollo del tráfico ferroviario colombiano y efecto producido por el proyectado ferrocarril del Río Magdalena**, New York, 1952
- MAHECHA, Ovidio. **Espacio y territorios, razón, pasión e imaginarios**, Universidad Nacional de Colombia, 2001
- MILTON, Santos. **Metamorfosis del espacio habitado**. Oikos-tau. Barcelona, 1996.
- MUÑOZ, Cecilia. **El nivel de vida de los trabajadores ferroviarios** (vía Paipa-Bogotá-Espinal. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia, 1963.
- SAINSAULIEU, Renaud. **L'identité au travail**, Paris, Presses de la formation nationale de sciences politiques, 1988.
- SALAZAR MONTOYA, José. **De la mula al camión: Apuntes para una historia de transporte en Colombia**, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1ra Edición, 2002.
- SIERRA, Eustorgio: "Régimen de prestaciones sociales para los trabajadores ferroviarios", **Revista de los Ferrocarriles Nacionales**. Bogotá, Numero 77.
- SUHNER, Stephan. **Resistiendo al olvido**. Tendencias recientes del movimiento social y de las organizaciones campesinas en Colombia, Taurus, 2002.
- TIRADO MEJÍA, Álvaro. **Introducción a la historia económica de Colombia**. Áncora Editores, 1982.



ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR: NOVAS APROPRIAÇÕES E O POTENCIAL DE RECUPERAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

ESTACIÓN FERREA DE CHIADOR: NUEVAS APROBACIONES Y EL POTENCIAL DE RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO.

NASCIMENTO, Thaís M.

Mestranda; Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Rio de Janeiro | thaismn.arq@gmail.com

VASCONCELLOS, Virginia

Doutor; Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Rio de Janeiro | virginia.vasconcellos@gmail.com

Este artigo cujo tema é patrimônio ferroviário, tem o objetivo de apresentar a Estação Férrea de Chiador – Zona da Mata Mineira, em estado de ruínas, que recebeu uma nova apropriação como ponto turístico por conta da construção de um lago próximo para funcionamento de uma hidrelétrica. Como resultado é identificado o potencial dessa apropriação para viabilizar sua recuperação, utilização e salvaguarda. O artigo foi realizado a partir de pesquisas bibliográficas e de campo, sendo parte de uma Dissertação de Mestrado Profissional, em curso no PROARQ-FAU-UFRJ.

A Estação de Chiador, inaugurada em 1869, foi a primeira construída em solo mineiro com a expansão da Estrada Férrea Dom Pedro II. Sua localização, na divisa dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, foi estratégica para facilitar o escoamento da produção agrícola para o porto carioca. Pertencente a linha em sentido a Porto Novo do Cunha atendia ao transporte de passageiros, importante modal para a população local mantido até a década de 1980, quando a Estação foi desativada e abandonada. Havia também o transporte de cargas nessa linha que funcionou até o ano de 2015, mesmo com a Estação inoperante e sem manutenção, por parte da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, detentora de sua pose, o que favoreceu a aparição de danos.

A Estação apresenta características distintas para a região: estilo neoclássico inglês; médio porte; dois torreões, um armazém e, separadamente, uma casa para o agente ferroviário. Desde sua desativação a população, por meio da Prefeitura, tenta reunir meios para realizar sua restauração, mas, por enquanto não obteve sucesso. Em 2009, Furnas Centrais Elétricas lançou um projeto para construção de um lago que integra o Complexo Hidrelétrico de Simplício/Anta, a partir de desvios no Rio Paraíba do Sul, formando dois lagos: Simplício e Anta, próximos às estações de Simplício e Chiador, respectivamente (Figura 1). O Estudo de Impacto Ambiental identificou que o lago iria impactar a Estação de Simplício e criar uma demanda de visitação. Desta forma, Furnas executou um projeto de recuperação desta Estação.

Embora as características patrimoniais da Estação de Chiador, seu abandono e seu potencial de apoio às atividades possibilitadas pelo Lago sejam similares às de Simplício, Chiador às margens do Lago de Anta, também passou a atrair visitantes e praticantes de esportes radicais. Atualmente, o Lago de Anta vem atraindo um público maior e hoje faz parte de rotas de *Motocross* e outras atividades. A Estação não recebeu intervenção adequada, tendo suas ruínas expostas, o que compromete o Bem. A Prefeitura de Chiador vem recorrendo para que um projeto seja feito para o local. Todo o potencial detectado da Estação-Lago ratifica a importância da recuperação e preservação deste patrimônio ferroviário, perante as novas apropriações que surgiram com a construção do Lago.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas



Figura 1: Localização das estações em relação aos alagamentos. Fonte: Adaptado pelo autor. Google Imagens, 2018.

PALAVRAS-CHAVE: patrimônio ferroviário; estação de Chiador; nova apropriação; mudanças de dinâmicas; arquitetura ferroviária.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Trem turístico Rio-Minas**. 2015.
- BRUM, Will, Sérgio. **Projeto turístico Trem da Terra em andamento**. Jornal Leopoldinense. 2016. Disponível em: < <http://leopoldinense.com.br/noticia/8232/projeto-turistico-trem-da-terra-em-andamento>>. Acesso em 05 nov. 2017 às 19:54.
- CRAVO, Têlio, A. **Modernização esquecida, construindo pontos e estradas no Brasil Imperial: engenheiros e artefices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875)**. Almanack. Guarulhos, n.06, p.133-151, São Paulo. 2013.
- DONHA FILHO. Francisco, C. **A.H.E. Simplício: Queda Única**. FURNAS. Simplício. 2011.
- ESTILO NACIONAL. **Estação ferroviária Simplício em Além Paraíba – MG**. Disponível em:<<http://www.estilonacional.com.br/web/?portfolio=estacao-ferroviaria-simplicio-em-alem-paraiba-mg-2>>. Acesso em 02 nov. 2017 às 14:23
- G1 ZONA DA MATA. **Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de MG. 2014**. Disponível em:< <http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/09/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-mg.html>>. Acesso em 02 nov. 2017 às 18:37.
- GOVERNO MUNICIPAL DE CHIADOR. **Dossiê de Tombamento 001/2003. Estação Ferroviária de Chiador**. Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Chiador. COMPACCHI. Minas Gerais. 2003
- IEPHA. INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO. **Inventário de Proteção de Acervo Cultural Estação Ferroviária de Chiador – Estação**. Programa Trens de Minas. Caixa nº66. Belo Horizonte. 2004
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial. FAPESP. SEC. Da Cultura, 1998.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Notícias Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de Minas Gerais.** 2014. Disponível em:< <https://www.mpmg.mp.br/comunicacao/noticias/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-minas-gerais.htm#.WhtnvIWnHIV>. > Acesso em 05 nov. 2017 às 16:00.

PIMENTA, José, D. ELEUTÉRIO, Arysbure, B., CARUMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais.** SESC. Minas Gerais, 201?

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas.** Rio de Janeiro. 1991

WERNECK. Gustavo. **Estação Ferroviária de Simplicio é restaurada em Além Paraíba.** Jornal Estado de Minas. 2017. Disponível em:< https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/04/04/interna_gerais,859573/estacao-ferroviaria-de-simplicio-e-restaurada-em-alem-paraiba.shtml.> Acesso em 02 nov. 2017 às 13:34.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

EIXO 3: HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: LEGADOS, PERMANÊNCIAS, TRANSFORMAÇÕES

Coordenação: **Daniel Athias de Almeida**

Apoio: Felipe Sacramento

As ferrovias desempenharam um importante papel na modernização e industrialização de diversos países do mundo, sendo relevante, do ponto de vista patrimonial, o impacto da implementação de uma ferrovia em um território, seja urbano ou rural. No contexto dos séculos XIX e XX, as estradas de ferro impulsionaram a criação e o desenvolvimento de diversas cidades, facilitaram o escoamento de produção agrícola e industrial, como também permitiram a integração, a mobilidade e os fluxos de bens e pessoas nos territórios que atravessaram. Essas intensas trocas deixaram marcas sociais e culturais em seus percursos e, frente ao atual processo de decadência do transporte ferroviário observado em muitas regiões e em diversos países, muitas comunidades e suas condições socioeconômicas foram afetadas pela desativação dos trilhos, uma vez que toda sua vida girava em torno dos trens e da movimentação por eles ocasionada. Este eixo temático visa discutir a questão do patrimônio ferroviário e industrial conectado à malha ferroviária. Convida a refletir sobre como articular esse patrimônio cultural, que margeia os territórios atravessados, com outros fragmentos urbanos, e como requalificar e dar nossos usos e significados às linhas férreas e seus artefatos que se transformaram com o passar dos anos.

ESTRADAS DE FERRO: OS NOVOS CAMINHOS DO RECIFE OITOCENTISTA

ESTRADAS DE HIERRO: LOS NUEVOS CAMINOS DEL RECIFE OITOCENTISTA.

CARDOSO, André L. R.

Mestrando em História; Universidade Federal Rural de Pernambuco | andrecardoso.hist@gmail.com

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone A. de

Doutora em Geografia; Professora do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco
| mzerbone@hotmail.com

O século XIX representou para o Brasil um período de muitas transformações no cenário político, econômico e social, marcadas pelo atrito entre continuidades e rupturas, ocorrido sob a influência de forças internas e externas que nortearam a transição do regime colonial ao império e deste à república. E é justamente na metade do conturbado século XIX que Pernambuco, assim como algumas outras províncias à época, vivencia a chamada “revolução dos transportes”, momento caracterizado pelo surgimento das suas primeiras estradas de ferro, fato que promove consideráveis modificações na relação entre tempo e distância, transformando as relações de produção do espaço. Os trilhos eram defendidos então como o meio pelo qual se promoveria a integração nacional e a interiorização da exploração do território brasileiro. A locomotiva a vapor, filha da revolução industrial, era tida como uma representação da modernidade, do progresso.

Nesse meio tempo, Recife atravessava um momento de crescimento populacional e, dada a sua localização estratégica, se consolida como um dos principais centros econômicos do Brasil. Essa importância fica evidenciada pelo adensamento urbano e pelas melhorias nos meios de transporte que se fizeram necessárias. Ainda assim, cabe destacar que à época da chegada das primeiras estradas de ferro em Pernambuco, a partir da década de 1850, Recife ainda se limitava às “três ilhas” como descreve Carvalho (2010), sendo estas o bairro do Recife, onde se originou a cidade, Santo Antônio e Boa Vista e seus quase desconexos arredores ou subúrbios, termos estes empregados por Carvalho (2010) e pelo historiador Pereira da Costa, para designar estas áreas que se originaram a partir de antigos engenhos de açúcar.

Como traz Castro (2013) esses engenhos “representavam centros autônomos de vida”, verdadeiras ilhas que, por meio de uma “associação ganglionar” formam a cidade em um processo de gradativa e simultânea expansão (CASTRO, 2013). A fusão desses engenhos às áreas centrais da cidade é um processo que se estende até o século XX, mas que se agrava no século XIX por meio da revolução dos transportes. No aspecto urbano havia muitas semelhanças entre o Recife e outras grandes cidades brasileiras à época, com a forte presença das características coloniais na estética e disposição das ruas, sendo a área do núcleo urbano primitivo recifense formado por ruas estreitas, construções espremidas e que cresciam verticalmente, uma consequência da ausência de espaços e a busca por aproximar-se do centro comercial, nas imediações dos portos.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

No que tange à mobilidade, os rios possibilitavam a melhor comunicação entre o Recife do entorno do porto, e seus arredores e subúrbios. As estradas carroçáveis, precárias em sua maioria pouco contribuíam para a circulação de pessoas e mercadorias. Desde a formação da cidade no período colonial, foram os leitos dos rios os meios de expansão que proporcionaram a conquista das áreas mais remotas, por intermédio da implantação de engenhos ao longo de suas várzeas. No século XIX então, os rios eram largamente utilizados para o transporte de pessoas e cargas, assim como boa parte da água potável vinda para o centro, dos subúrbios, por meio dos escravos “canoeiros” (CARVALHO, 2010). Ainda segundo Carvalho (2010), pessoas passavam a residir próximo aos portos fluviais onde atracavam estas canoas.

A partir da década de 1850 abrem-se as portas ao capital estrangeiro, meio pelo qual são então implantados vários quilômetros de trilhos na província pernambucana. Linhas de longa distância, partindo do Recife com destino aos centros produtores e comerciais do interior, construídas com a principal finalidade de facilitar o transporte de mercadorias para o litoral que seriam embarcadas para outros continentes e outras áreas do império. Já na década de 1860 são implantadas as primeiras vias férreas direcionadas ao transporte de passageiros (principalmente) entre a cidade e seus arredores e subúrbios. Esse conjunto de linhas férreas, partindo do Recife, contribui para a transformação dos espaços urbano e rural, aproximando áreas quase desconexas e favorecendo a urbanização de áreas antes destinadas à produção açucareira. Mesmo as ferrovias de longa distância, também destinadas ao transporte de passageiros, irão passar a atender a demanda do entorno do Recife, juntamente com as linhas urbanas, decorrendo na transição entre os caminhos de água e os trilhos, processo que se opera de forma lenta e que ao ser analisado proporciona a compreensão da maneira como se transforma a cidade do Recife no século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia; rio; urbano; rural; Recife; Pernambuco.

REFERÊNCIAS

- BRASIL, **Decreto 1.030 de 7 de Agosto de 1852**. Disponível: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1030-7-agosto-1852-559373-publicacaooriginal-81569-pe.html>> Acesso em: 04 jul. 2018.
- CARVALHO, Marcus J.M. **Liberdade: Rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822 – 1850)**. 2 ed. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2010.
- CASTRO, Josué de. **Um ensaio de geografia urbana: A cidade do Recife**. Recife: Editora Massangana, 2013.
- DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da Maxambomba (1867-1889) – O Primeiro trem urbano do Brasil**. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em História da UFPE. Recife: O Autor, 2005.
- FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura (1850 – 1930)**. Argumentum: Belo Horizonte, 2009.
- MELO, Josemir Camilo de. **A Primeira Ferrovia Inglesa no Brasil: The Recife – São Francisco Railway**. Recife: CEPE, 2016.
- _____. **Ferrovias e Mobilidade Social no Nordeste (1850 – 1900)**. Campina Grande: EDUFCG, 2008.
- MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. Recife: CEPE, 2015.
- PINTO, Estevão. **História de Uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2014.



A FRAGILIDADE DA MEMÓRIA EM ANÁPOLIS VISTA ATRAVÉS DE AUDIOVISUAIS, FOTOS E REPORTAGENS DE JORNAIS

LA FRAGILIDAD DE LA MEMORIA EN ANÁPOLIS VISTA MEDIANTE AUDIOVISUALES, FOTOGRAFÍAS Y REPORTAJES DE PERIÓDICOS.

SILVA, Ana Caroline Caixeta

Mestranda em Ciências Sociais e Humanidades; Universidade Estadual de Goiás | anacaroline.arqurb@gmail.com

VALVA, Milena d’Ayala

Doutora em Projeto, Espaço e Cultura; Universidade Estadual de Goiás | midayala@gmail.com

O presente artigo visa ressaltar que na história urbana de uma cidade ações e transformações pautadas sobre o discurso e a ideia do progresso e do novo têm colocado em risco a permanência e a valorização de sua história e da sua memória coletiva. Anápolis é uma cidade goiana centenária, que já possui uma paisagem urbana bastante alterada em que parece prevalecer a tradição pela novidade, arraigada a uma cultura de renovação constante. Em Anápolis a materialidade da sua histórica vem se transformando incessantemente, principalmente na área mais central, levando à desmaterialização de seus signos e a perda de importância frente à memória coletiva.

Nesse cenário a Estação Ferroviária de Anápolis, hoje intitulada Estação Ferroviária Prefeito José Fernandes Valente, inaugurada em 1934 e tombada em 1991, se destaca. Ela se encontrava decadente e por anos ficou sufocada em meio ao terminal de ônibus da cidade, mas após brigas de poder, contradições, embates políticos e econômicos que caracterizaram a luta em sua defesa, ressurgiu na paisagem Anapolina nos últimos dois anos, depois da restauração do edifício em 2016, que contou com a demolição de parte do terminal, como uma tentativa de preservação de um passado de extrema importância para a cidade.

Dessa maneira, discutir questões relacionados a Anápolis, mais especificamente a Estação Ferroviária, não se justifica apenas pelas disputas e debates ocorridos recentemente e que ainda estão em curso acerca da sua restauração e desocupação do entorno, mas também pelo fato de ser um marco para o município, advento da modernidade e símbolo daquilo que contribuiu, em grande parcela, para o seu crescimento e desenvolvimento, visto que a linha férrea no Estado de Goiás, segundo Silva (2010), foi responsável por despertar o Estado de uma era de isolamento representando, também, para alguns, o deslocamento do progresso. Hoje, lugar de memória, capaz de reavivar a história da cidade e a identidade local.

E partindo da ideia de que novos dispositivos que permitem a transmissão do conhecimento, da história e do vivido vão surgindo e de que um documento não precisa ser necessariamente escrito, que optamos por não narrar acontecimentos relativos à estrada de ferro e sua importância para Anápolis, temática já amplamente investigada e amparada pela documentação escrita, mas observar através de jornais, fotografias e audiovisual se essa dinâmica de renovação constante sempre esteve presente ou se é característica da contemporaneidade.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Para tanto, o ponto de partida para analisar essa questão, que coloca foco sobre a condição da preservação do patrimônio histórico e cultural, foram dois vídeos comemorativos de datas importantes da cidade, produzidos com um intervalo de 50 anos entre eles, e que contam muito sobre essa sociedade.

A partir desses materiais tem-se a intenção de observar como o processo de desenvolvimento e progresso de Anápolis afetou e afeta a memória coletiva e a valorização do passado.

PALAVRAS-CHAVE: Preservação, Memória, Estação Ferroviária, Anápolis

REFERÊNCIAS

SILVA, Margarida do Amaral. Patrimonialização cultural em Anápolis: Identidade e memória sob telhas e sobre trilhos *In: Revista Anápolis Digital*. Anápolis. V. 01, N. 01, 2010. Disponível: Acessado: 10.jun.2018.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

TRÊS LAGOAS PREMEDITADA: OS VIESES ESTRATÉGICOS DE SUA IMPLANTAÇÃO E DA PASSAGEM DA CEFNOB PELO SUL DE MATO GROSSO

TRÊS LAGOAS PREMEDITADA: LOS VIESES ESTRATEGICOS DE SU IMPLANTACIÓN E DEL PASO DE CEFNOB POR EL SUR DE MATO GROSSO.

ROSA, Ananda Soares

Mestranda em Arquitetura e Urbanismo; Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista *Júlio de Mesquita Filho*, UNESP – Campus de Bauru | anandasrosa@hotmail.com

GHIRARDELLO, Nilson

Professor Assistente Doutor; Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista *Júlio de Mesquita Filho*, UNESP – Campus de Bauru | nghir@faac.unesp.br

Fruto de inquietações referentes ao passado histórico de municípios sul-mato-grossenses surgidos em virtude da estratégica passagem da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo território (QUEIROZ, 2004, p. 18), no início do século XX, esta pesquisa explora a formação urbana de Três Lagoas, versando sobre os principais atores e características desse processo. Localizada na região do Alto Paraná e na fronteira com São Paulo, Três Lagoas teve uma implantação e ocupação de caráter singular e estratégico. Sua origem está diretamente atrelada à chegada da ferrovia da CEFNOB, bem como ao processo de ocupação da porção leste de Mato Grosso – mais especificamente a região de Santana do Paranaíba.

Sua pré-ocupação ocorreu, num primeiro momento, com a expansão do café em Minas Gerais e com a vinda de entrantes mineiros que, no cenário entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a aprovação da Lei de Terras (1850), chegavam para apossar terras devolutas ao ocupar extensas áreas do território em questão (CAMARGO, 2011, p. 54). Levorato (1999), ao discorrer sobre a gênese de Três Lagoas, destaca o entrante Antônio Trajano dos Santos, mineiro e um dos primeiros a gozar de terras na região, onde: *em 1893 ele adquire [...] a posse da 'Fazenda das Alagoas', registrando-a em Santana do Paranaíba [...].* (LEVORATO, 1999, p. 21) Já no início do século XX, esta propriedade teria sido anexada a uma doação de terras para a formação de Santo Antônio das Alagoas, o que caracteriza a construção de um Patrimônio Religioso.

Somente por volta de 1909 que chegaram à região as primeiras pessoas relacionadas à CEFNOB: a comissão de engenheiros responsáveis pelo estudo de viabilização topográfica e geográfica da implantação da ferrovia. Com eles vieram, também, trabalhadores deslocados para a tarefa de construção da estrada de ferro, onde, à beira da lagoa mais volumosa, instalaram acampamento (LEVORATO, 1999, p. 23).

Este povoado, localizado na metade do caminho entre Bauru e Campo Grande, era o entreposto perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia. O potencial espaço-territorial do local vai fazer com que surja a iniciativa para uma implantação estratégica: Três Lagoas parece ter sido a única cidade para a qual a CEFNOB elaborou um Plano Urbanístico – mas que acabou não se concretizando.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Dessa maneira, a pesquisa que aqui se apresenta tem a finalidade de preencher lacunas quanto aos diversos vieses acerca da passagem da CEFNOB por Três Lagoas (MS) e de sua implantação estratégica, almejando os principais acontecimentos que acometeram o município. Buscamos compreendê-la através da coleta de possíveis evidências por meio da revisão de literatura e da investigação de documentos primários e secundários, cujas informações receberão um tratamento que, orientado pelo problema proposto, impliquem no enquadramento de uma narrativa holística e crível. (GROAT; WANG, 2002, p. 137)

PALAVRAS-CHAVE: formação urbana; implantação estratégica; Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB); Três Lagoas.

REFERÊNCIAS

CAMARGO, Isabel Camilo de. “A ocupação de Paranaíba no século XIX e a gênese do latifúndio na região”. **Revista Trilhas da História**. Três Lagoas: UFMS/CPTL, Vol. 1, N. 1, pp. 52-63.

GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural Research Methods**. New York: John Wiley & Sons, 2002.

LEVORATO, Adão Valdemir. **Três Lagoas: dama em preto e branco (1918-1964)**. Três Lagoas: Graf.Set. LTDA, 1999.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século**.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

DA MODERNIDADE À OBSOLESCÊNCIA: A FERROVIA E SUAS ÁREAS LINDEIRAS NA CIDADE DE MARINGÁ-PR

DE LA MODERNIDAD A LA OBSOLESCENCIA: EL FERROCARRIL Y SUS AREAS LINDERAS EN LA CIUDAD DE MARINGÁ-PR.

PEREIRA, Talita Rezende Torcato Pereira

Arquiteta e Urbanista; especialista em Projetos e Obras Públicas; Mestranda do Programa de Pós-Graduação Associado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá e Universidade Estadual de Londrina | talita.rtp@gmail.com

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza

Doutora em Arquitetura e Urbanismo; Docente do Programa de Pós-Graduação Associado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá e Universidade Estadual de Londrina | fabiolacordovil@gmail.com

O esvaziamento de terras paulistas e o surto industrial de 1920 fizeram com que houvesse o anseio de expandir o capital cafeeiro para além da fronteira estadual. A necessidade do Governo do Estado de urbanizar o Paraná aliada à boa qualidade das terras para o plantio e o clima local favorável, atraíram empresas que se interessaram pela produção do café na região (PADIS, 1981). A Companhia de Terras do Norte do Paraná, empresa de capital britânico, adquiriu terras no Norte do estado e deu início ao seu empreendimento de colonização. Porém, não bastava só produzir, mas viabilizar o transporte e estimular a ocupação. Visando lograr êxito ao empreendimento e modernidade, a CTNP fez uma concessão para adquirir a ferrovia e promover a ligação da área do Norte com o porto de Santos (SP). Partindo de referências internacionais de planejamento regional como o *town and country planning* inglês, a linha férrea foi o eixo estruturador do empreendimento (Andrade, 1998 *apud* Cordovil, 2010). Estabeleceu-se uma rede de cidades equidistantes para serem núcleos regionais de abastecimento e escoamento da produção, e, em quarenta anos de colonização da Companhia, constituíram-se as cidades de Londrina (1929), Maringá (1947), Cianorte (1953) e Umuarama (1955) seguindo diferentes traçados urbanísticos (STEINKE, 2007). Maringá e Cianorte tiveram seus planos elaborados por Jorge de Macedo Vieira, que se inspirava, predominantemente, nas ideias de cidade-jardim. Seu traçado era aliado à topografia local, mesclava-se com ortogonal, possuía áreas verdes e um zoneamento rígido (STEINKE, 2007; CORDOVIL, 2010). O plano moderno de Maringá tinha como ponto inicial e estruturador a linha férrea. Em seu percurso, havia diferentes tipos de uso: residencial a oeste, o pátio de manobras ao centro, industrial e grande parte dos armazéns a leste. O traçado se alterou em algumas áreas, principalmente para que a linha férrea fosse desviada aos lotes da área industrial. Com a consolidação da cidade, a paisagem ao longo da via férrea foi se diversificando. Em decorrência das mudanças de ciclos econômicos e o maior investimento no transporte rodoviário, a ferrovia foi se tornando obsoleta, assim como as áreas que eram dependentes a ela: área industrial, área de armazéns e o pátio de manobras. À vista disso, os objetivos da pesquisa são entender se a ferrovia, determinante para proposta moderna de cidade, corroborou para a obsolescência de suas áreas lindeiras, quais funções e paisagens permaneceram em seu percurso e como reintegrá-las à cidade. Parte-se da pesquisa historiográfica a partir do estudo de caso para cumprir com os objetivos estipulados. Compreender o legado da ferrovia em Maringá auxiliará na reinserção das áreas lindeiras com usos que promovam a construção de um consciente coletivo da identidade da cidade.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

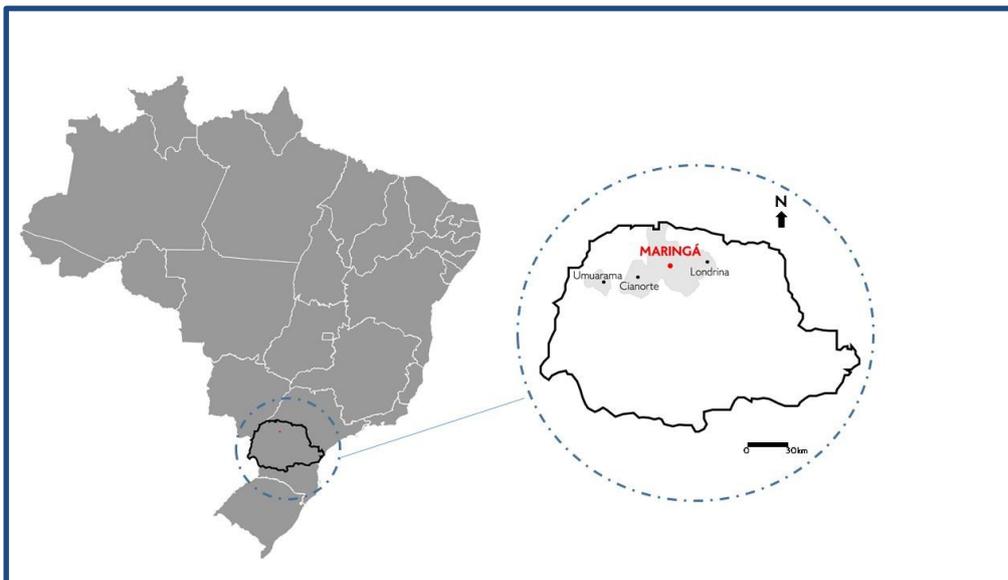


Figura 1: Maringá e os núcleos regionais com a delimitação da área colonizada pela Companhia
 Fonte: Padis, 1981, org. pelas autoras.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia; industrial; moderno; plano; obsolescência.

REFERÊNCIAS

- BERGOC, Gilson Jacob. **A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço nacional.** 2012. 287f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná.** São Paulo, 1 edição, 1975.
- CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 – 1982.** 2010. 636f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- FERREIRA, Jeanne Christine Versari. **O processo de privatização do espaço no novo centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos.** 2017. 223f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.
- FRESCA, Tania Maria. **A Rede Urbana do Norte do Paraná.** EDUEL: Londrina, 2004.
- LUZ, France. **O fenômeno urbano em uma zona pioneira: Maringá.** Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.
- PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** HUCITEC: Curitiba, 1981.
- REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas.** Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.
- STEINKE, Rosana. **Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira.** Maringá: EDUEM, 2007.
- TRINTIN, Jaime Graciano. **A nova economia paranaense: 1970 -2000.** Maringá: EDUEM, 2006.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

LIMPEZA URBANA NO OITOCENTOS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: O TRANSPORTE DE LIXO PELA ESTRADA DE FERRO RIO DO OURO

LIMPIEZA URBANA EN LA OITOCENTOS EN LA CIUDAD DEL RIO DE JANEIRO: EL TRANSPORTE DE BASURA URBANO POR FERROVIAS.

GALLO, Éric Alves

Graduando em Arquitetura e Urbanismo; Centro Universitário Augusto Motta | ericgallo@hotmail.com

ANDRADE, Inês El-Jaick

Arquiteta e Urbanista (título); Casa de Oswaldo Cruz – COC/FIOCRUZ (Vinculação institucional)

indes.andrade@fiocruz.br

O artigo apresentado relaciona as medidas de saúde pública no século XIX com a utilização da malha ferroviária no Rio de Janeiro, especificamente o ramal da Praia Pequena vinculada a Estrada de Ferro Rio do Ouro. A situação de salubridade da cidade do Rio de Janeiro dos oitocentos era considerada um perigo a saúde pública, sendo foco de constantes denúncias e objeto de reivindicações à administração pública, influenciadas pela teoria dos miasmas. A solução, de então, para o descarte do lixo era o uso de carroças abertas que percorriam a urbe recolhendo os dejetos e emanando odores. Todo lixo produzido na cidade era lançado ao mar, nos vazadouros da cidade, ou levado para Ilha da Sapucaia, onde havia incineração rudimentar dos resíduos sólidos. Diversos relatórios oficiais apontavam a insalubridade da cidade por este método de remoção de lixo urbano. Foram, então, realizados estudos e regulamentações para a destinação adequada: *Discutido cientificamente como tem sido o assunto em vários países e mesmo entre nós, não há hoje quem desconheça os inconvenientes da remoção do lixo por via marinha. E atualmente matéria vencida que o desaparecimento do lixo deve fazer-se transportando-o por terra para lugar afastado do centro populoso, e incinerando-o em aparelhos os mais simples e aperfeiçoados.* (BRASIL, 1884, p.8)

Era importante que o lixo fosse destinado a locais distantes do centro. Foi, então, determinado que o transporte se faria por via terrestre para o ponto da Freguesia de Irajá ou Jacarepaguá, a 17km da cidade. Não agradava a administração pública que o transporte do lixo se fizesse pela Estrada de Ferro Dom Pedro II, portanto a Inspeção de Higiene apresentou um novo plano e apontou outras estradas de ferro para realização, a do Rio do Ouro ou a do Norte. A Rio do Ouro foi a preferida por ser uma estrada de governo, por internar-se mais pelas freguesias suburbanas (que a do Norte) e possuir maior distância com o mar. Criou-se um ramal a partir da estação da Praia Pequena com destino ao complexo de incineração de lixo, construído em Manguinhos. No que tange o desenvolvimento territorial, do bairro de Manguinhos, o eixo ferroviário foi um grande motor, junto ao primórdio da atual Fundação Oswaldo Cruz, para o adensamento populacional na região.

Com base na interpretação de documentos históricos, cartográficos, textuais e fotográficos é possível observar a formação geomorfológica do sítio a partir eixos ferroviários (Figura 1). Busca-se apresentar as análises dos traçados de logradouros atuais como consequência dos traçados ferroviários passados, corroborando a ideia de território como palimpsesto, apontada por Corboz (1998 apud SECCHI, 2006, p. 15), onde as diversas gerações o tem modificado: escrevendo, corrigindo, apagando e acrescentando.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

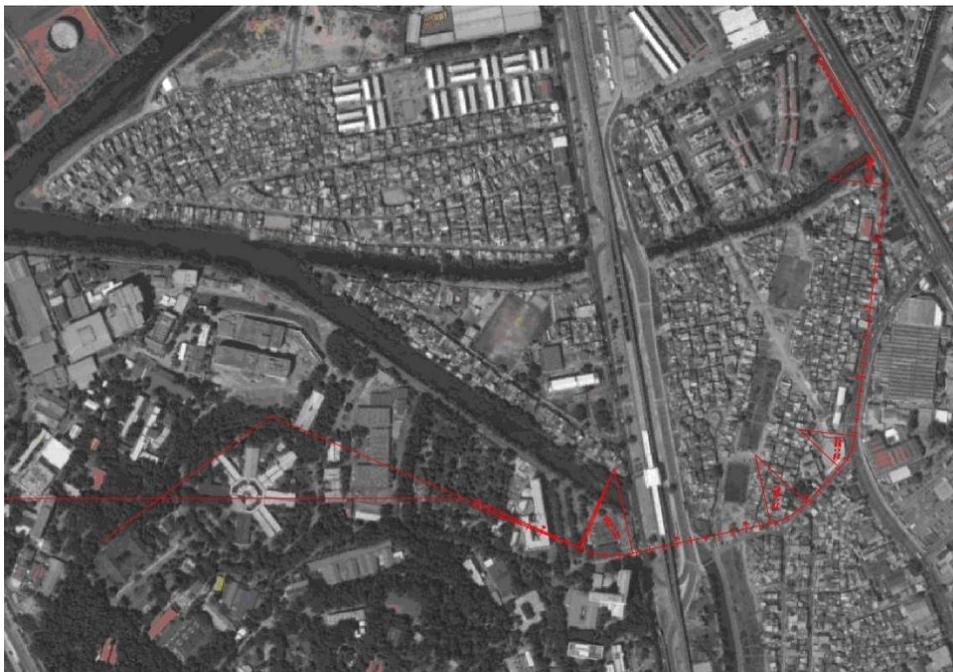


Figura 1: Território atual de Mangueiros com traçado do antigo ramal férreo dos fornos de incineração de lixo urbano da cidade do Rio de Janeiro, à partir da estação Praia Pequena na E. F. Rio do Ouro.

Fonte: Gierth e Lavagnino (1895) e Google Earth (2018)

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias; lixo; limpeza urbana; memória urbana; evolução urbana.

REFERÊNCIAS

AMARAL, Alexandrino Freire do; SILVA, Ernesto dos Santos. **Consolidação das Leis e Posturas Municipais: Segunda Parte – Legislação Distrital**. Rio de Janeiro: 1906. v.2.

BRASIL. Ministério do Império. **Relatório de 1884**. Rio de Janeiro: s.n., 1882.

DIAS, Ezequiel. **O Instituto Oswaldo Cruz: resumo histórico (1899-1918)**. Rio de Janeiro: Mangueiros, 1918.

GIERTH, Carlos Arno; LAVAGNINO, Lourenço Fieschi. **Fornos de incineração de lixo: proposta dos engenheiros Carlos Arno Gierth e Lourenço Fieschi Lavagnino para a construção de duas baterias de fornos**. Rio de Janeiro: s.n., 1891.

GIERTH, Carlos Arno; LAVAGNINO, Lourenço Fieschi. **Planta de desapropriação para construção do Ramal Férreo dos Fornos de Incineração**. Rio de Janeiro: s.n., 1895.

OLIVEIRA, Benedito Tadeu de. (Coord.); COSTA, Renato da Gama-Rosa; PESSOA, Alexandre José de Souza. **Um lugar para a ciência: a formação do campus de Mangueiros**. RJ: Editora Fiocruz, 2003. (Coleção História e Saúde).

PEREIRA, Damázio. **Relatório dos Trabalhos executados na Fazenda Mangueiros: para a construção dos fornos de incineração, pelo engenheiro ajudante Damázio Pereira, fiscal de obras**. Rio de Janeiro: Inspetoria Geral de Hygiene, 1896.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. Trad. Marisa Barda e Pedro M. R. Sales, 1ª edição, Perspectiva, São Paulo, 2006.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

AS ESTAÇÕES DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II / CENTRAL DO BRASIL À ÉPOCA DO CAFÉ: ESTUDO DE TRÊS ESTAÇÕES NA LIGAÇÃO RIO-SÃO PAULO

LAS ESTACIONES DEL CAMINO DE HIERRO D. PEDRO II / CENTRAL DEL BRASIL AL TIEMPO DEL CAFÉ: ESTUDIO DE TRES ESTACIONES EN LA CONEXIÓN RIO-SÃO PAULO.

BENTES, Júlio Cláudio da Gama

Dr. em Arquitetura e Urbanismo; Pós-doutorado no PPGAU UFF | julio.bentes@gmail.com

As ferrovias representam uma época de grande desenvolvimento do Brasil – entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX – e possibilitaram notáveis avanços na economia e na ocupação do território. O trem marcava a paisagem transportando passageiros e mercadorias, principalmente sacas de café – produto agrícola de exportação que impulsionou a economia no período. O cultivo de café em larga escala permitiu o surgimento e o crescimento de núcleos urbanos próximos às fazendas, transformados em centros de comércio. Os núcleos que receberam estações ferroviárias prosperaram, enquanto outros, deslocados do traçado da linha férrea, regrediram ou mesmo desapareceram. O café e as ferrovias fortaleceram e ampliaram a economia, ajudando a estabelecer as bases para a industrialização brasileira.

Estações, trilhos e locomotivas simbolizavam a modernidade, não só pela velocidade da máquina e os materiais utilizados, mas também por empregar mão-de-obra livre. A modernidade era igualmente notada nos gostos e costumes originários de outros países e grandes cidades, rapidamente assimilados nas cidades e vilas mais distantes. A Estrada de Ferro D. Pedro II inicialmente visava o escoamento do café produzido nas fazendas do Vale do Paraíba para o porto do Rio de Janeiro, com sua construção iniciada em 1855. Sua expansão sucessiva possibilitou a rápida conexão entre o Município Neutro (Rio de Janeiro) e São Paulo, a partir de 1877. Com a Proclamação da República em 1889, a denominação da ferrovia foi alterada para E. F. Central do Brasil. Entre os anos de 1858 e 1900 foram construídas 149 estações (MORAIS, 2002).

As antigas estações dessa ferrovia são referências arquitetônicas e históricas de uma época de grande progresso e esperança no Brasil. Essas eram portais de acesso às cidades e vilas, funcionando como elementos simbólicos e articuladores do espaço urbano. As estações possuem ainda valores imateriais: são marcos dos costumes e da história local, bem como das lembranças de quem viveu intensamente o período ferroviário. Apesar disso, muitas estações desse período estão abandonadas, mesmo as tombadas, perpetuando o descaso com a história ferroviária e das cidades às quais pertenciam. Poucas estações foram conservadas, em geral as de menor porte, transformadas pelas prefeituras em centros culturais e bibliotecas.

Este trabalho é parte integrante da pesquisa que resultou na tese de doutorado “Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense” (BENTES, 2014). O trabalho tem como objetivo analisar três estações da E. F. D. Pedro II / Central do Brasil no trecho conhecido como Ramal de São Paulo, que conecta Rio de Janeiro à São Paulo, com grande parte dos trilhos assentados no Vale do Paraíba: Cachoeira Paulista (Figura 1), Engenheiro Passos (Figura 2) e Bananal (Figura 3). Essas estações possuem estilos, programas, técnicas construtivas, tipologias e funções distintas e marcantes. O estudo dessas estações expõe a negligência e o abandono do patrimônio ferroviário.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas



Figura 1: Estação de Cachoeira Paulista.
Fonte: Arquivo da Pesquisa.



Figura 2: Estação de Engenheiro Passos.
Fonte: Arquivo da Pesquisa.



Figura 3: Estação de Bananal.
Fonte: Arquivo da Pesquisa

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia; patrimônio; arquitetura do café; Vale do Paraíba; Central do Brasil.

REFERÊNCIAS

BENTES, Júlio Cláudio da Gama. **Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP. São Paulo, 2014, 431 f.

MORAIS, Sergio Santos. **A arquitetura das estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil no século XIX, 1858-1900**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – PROARQ/FAU-UFRJ. Rio de Janeiro, 2002.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

FERROVIA-PARQUE: POSSIBILIDADES PARA TRÊS CIDADES MÉDIAS

FERROVIA-PARQUE: POSSIBILIDADES PARA TRES CIDADES MEDIAS

OLIVEIRA, Lucas Martins de

Mestre; Doutorando FAUUSP lucasmartins@usp.br

QUEIROGA, Eugenio Fernandes

Doutor; Professor Associado FAUUSP queiroga@usp.br

A pesquisa apresenta como objeto os sistemas ferroviários em área urbana de três cidades médias mineiras interioranas localizadas na região do Triângulo Mineiro - Uberaba (320.000 habitantes), Uberlândia (650.000 habitantes) e Araguari (115.000 habitantes). Objetiva-se refletir sobre a inserção histórica da ferrovia na configuração destas cidades, apresentando um panorama sobre seus processos de configuração até os dias atuais, resultando em um pano de fundo elementar para o aprofundamento do estudo sobre as potencialidades paisagísticas e ambientais dos sistemas ferroviários. O estudo se caracteriza como uma revisão bibliográfica e utiliza como principais referências os trabalhos de Luz (2006), Zamboni (2012), Lourenço (2007), Fonseca (2007), Barbosa (2008), Silva (2008), Paiva e Cappello (2011) e Souza e Soares (2010).

No entre-séculos XIX-XX a inserção da ferrovia desenhou uma nova paisagem nestas cidades e representou a conexão da região com o país (e com o mundo, através de porto de Santos, São Paulo), na transição Império-República. Já nos anos 1960, a desativação dos antigos sistemas e a construção de novos equipamentos ferroviários nas bordas urbanas desencadearam intensas reconfigurações da paisagem, tanto centrais, com a abertura de novos espaços livres públicos, como na periferia, com a presença de novas infraestruturas que conectam e, ao mesmo tempo, rompem o território. Observa-se que o processo de desenvolvimento urbano das cidades estudadas não buscou incorporar em suas paisagens um dos seus elementos mais significativos: o sistema ferroviário. Hoje em dia, os sistemas, tanto desativados quanto em uso, são envoltos de urbanização, mas raramente se relacionam com outras áreas urbanizadas. São gerenciados de maneira descoordenada e sem um plano público de ação.

Acredita-se que esses sistemas devem ser urbanizados pois são espaços híbridos, permitem a sobreposição de usos (CULLEN, 1993), já que, além de sua função logística, potencializam a apropriação pública, quando considerados como corredores verdes (HERZOG, 2008) e devidamente qualificados paisagisticamente (MECA, 1997). Panzini (2013, p. 657) afirma que “a presença de infraestrutura rodoviária ou ferroviária, desativada ou não, favorece a realização de parques lineares que, penetrando no ambiente urbano, formam corredores verdes”. Identificar nas estruturas ferroviárias a possibilidade de qualificação paisagística é uma das características do período atual colocada também por Macedo (2012, p. 12), que insere tal possibilidade dentro da pluralidade de atributos formais e funcionais identificados nas ações paisagísticas efetuadas no período contemporâneo. Ao caracterizar os sistemas ferroviários é possível, ainda, levantar as necessidades e os conflitos da urbanização que envolvem, reconhecendo seu potencial como espaços capazes de ampliar os sistemas de espaços livres públicos para a esfera da vida pública.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, sistema de espaços livres, paisagem urbana.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, Flávio M. T. **Ferrovia e Organização do Espaço Urbano em Araguari-MG (1896-1978)**. 2008. 179 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, UFF, Niterói, 2008.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Tradução de Isabel Correia. Lisboa: Edições 70, 1993. 202 p.
- FONSECA, Maria de Lourdes P. **Forma urbana e uso do espaço público**: as transformações no centro de Uberlândia, Brasil. 2007. 357 p. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2007.
- HERZOG, Cecília P. Corredores verdes: expansão urbana sustentável através da articulação entre espaços livres, conservação ambiental e aspectos histórico-culturais. In: TERRA, Carlos G; ANDRADE, Rubens O. (Orgs.) **Coleção Paisagens Culturais**: Materialização da paisagem através das manifestações sócio-culturais. Rio de Janeiro: UFRJ, 2008. p. 124-131.
- LOURENÇO, Luis Augusto B. **Das fronteiras do Império ao coração da República**: o território do Triângulo Mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - FFLCH – USP. São Paulo, 2007.
- LUZ, Luciano F. **Os trilhos nas áreas urbanas**: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. 2010. 255 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 2010.
- MACEDO, Sílvio S. **Paisagismo brasileiro na virada do século**: 1990-2010. São Paulo: Edusp; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- MECA, Maria Teresa M. P. **As áreas residuais das ferrovias**: o caso de Bauru – um estudo de aproveitamento para um sistema de áreas verdes. Dissertação (Mestrado em Tecnologia do Ambiente Construído) – EESC– USP. São Carlos, 1997.
- PAIVA, Kauê F.; CAPPELLO, Maria Beatriz C. Documentação dos projetos para a praça Sérgio Pacheco em Uberlândia: a proposta de Ary Garcia Roza e Roberto Burle Marx. In: **Revista Horizonte Científico**, v. 5, n. 5, 2011, Uberlândia, p. 1-35.
- PANZINI, Franco. **Projetar a natureza**: arquitetura da paisagem e dos jardins desde as origens até a época contemporânea. Tradução de Letícia Andrade. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2013.
- SILVA, Ercília F. P. **Ferrovias**: da produção de riquezas ao apoio logístico do Triângulo Mineiro. Dissertação (Mestrado em Geografia) – IG – UFU. Uberlândia, 2008.
- SOUZA, Alexandre J. C; SOARES, Beatriz R. A demolição do conjunto da estação da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari-MG: decadência ferroviária e aspirações urbanizadoras. In: **Observatorium**, v. 2, n. 5, Uberlândia, p. 64-87.
- ZAMBONI, Débora Prado. **A função social e a refuncionalização do território ferroviário da Cia. Mogiana em Ribeirão Preto**. 2012. 112 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, UFSCar, São Carlos, 2012.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

MUSEU FERROVIÁRIO DE JUIZ DE FORA: A INTERVENÇÃO ARQUITETÔNICA EM PARCERIA DA PERMANÊNCIA DA MEMÓRIA

MUSEO FERROVIARIO DE JUIZ DE FORA: LA INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA EN ASOCIACIÓN DE LA PERMANENCIA DE LA MEMORIA.

COSTA, Ludmila Albuquerque da

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Juiz de Fora

ludmila.albuquerque@arquitetura.ufjf.br

Este trabalho versa sobre o Museu Ferroviário de Juiz de Fora/MG em sua arquitetura e seu uso atual, em paralelo ao projeto de intervenção arquitetônica, elaborado pela Divisão de Patrimônio Cultural (DIPAC/FUNALFA) da Prefeitura de Juiz de Fora entre fevereiro e maio de 2018. O projeto consistiu na restauração dos elementos externos componentes da arquitetura, principalmente de cobertura, fachadas e volumetria – itens do objeto de proteção por tombamento estadual pelo IEPHA/MG – além de adequação de uso nos ambientes internos e adaptação à acessibilidade. Inaugurado em 2003, o Museu Ferroviário instalou-se na antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina, uma das mais importantes de Minas Gerais no passado. Em razão da supressão do ramal de Juiz de Fora pela RFFSA em 1974 (BRASIL; COSTA; CASTAÑON, 2012), a estação é, hoje, o único resquício físico presente do legado da Leopoldina em Juiz de Fora. Na instalação do museu no imóvel, a adequação de uso não significou uma perda da identidade ferroviária. Pelo contrário: o caráter do museu (voltado para a memória da ferrovia e para atividades culturais que estimulam o uso do espaço pelos juiz-foranos) foi essencial para a manutenção da atmosfera ferroviária pujante na área do entorno da Praça da Estação, onde se situa. Apesar de benéfica por propor um uso cultural que consequentemente prolonga a vida do imóvel, a modificação de uso da estação Leopoldina e de seu armazém, no início dos anos 2000, deixou pendentes algumas questões para o perfeito funcionamento do imóvel de acordo com o programa cultural, sendo esta uma das justificativas do projeto arquitetônico desenvolvido pela equipe da DIPAC em 2018. Além desta razão, atualmente, a edificação encontra-se em estado de conservação precário, com um quadro patológico acentuado, necessitando de medidas de restauração e conservação a fim de perpetuar sua presença nos arredores da Praça da Estação de Juiz de Fora. Mediante o panorama supracitado, este trabalho busca trazer, fundamentalmente, as estratégias adotadas no projeto arquitetônico no patrimônio edificado, assim como a metodologia em voga no processo projetual, permeando não só a teoria da preservação como também instrumentos práticos de aplicação à restauração e à conservação da arquitetura, pontos que embasaram e nortearam as diretrizes projetuais. Por se tratar de um bem ferroviário de uma estrada de ferro já extinta, o trabalho sustenta-se, ainda, pela manutenção da memória da ferrovia em uma cidade que teve seu desenvolvimento intimamente conectado à dinâmica industrial e do trem, no século XIX e início do século XX. Dessa maneira, é possível expor e levantar questões acerca do método contemporâneo de ação projetual em patrimônio edificado, disseminando práticas e possibilitando a divulgação de meios de preservação do patrimônio ferroviário.

PALAVRAS-CHAVE: Museu Ferroviário de Juiz de Fora; Arquitetura; Restauração; Conservação; Estrada de Ferro Leopoldina;



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

CARSALADE, Flavio de Lemos. **A Pedra e o Tempo: Arquitetura como Patrimônio Cultural**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

BRASIL, Camila Campos Grossi; COSTA, Angelica Moreira; CASTAÑON, José Alberto Barroso. **O (In)esquecido Ramal da Estrada de Ferro Leopoldina – De Juiz de Fora a Furtado de Campos**. Juiz de Fora: Editora Tecart, 2012.

COSTA, Angelica Moreira. **Evolução do Complexo Ferroviário Urbano Central e seu Entorno na Cidade de Juiz de Fora**. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Ambiente Construído) – Faculdade de Engenharia, Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2013.

DIPAC/PJF. **Projeto de Intervenção em Patrimônio Edificado: Museu Ferroviário – Juiz de Fora/MG – Memorial Descritivo**. Juiz de Fora: PJF, 2018.

OLIVEIRA, Paulino de. **História de Juiz de Fora**. 2ª Ed. Juiz de Fora: Editora Dias Cardoso, 1966.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **Museu Ferroviário: Apresentação**. Disponível em: https://www.pjf.mg.gov.br/administracao_indireta/funalfa/mf/index.php. Acesso em: 08/08/2018.

SOUZA, Milena Andreola de. **Paisagem e Ferrovia: O Caso da Praça da Estação de Juiz de Fora**. In: Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. São Paulo, 2012.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

OS TEMPOS DE UMA PAISAGEM: ESTUDO DO CAMINHO DE FERRO ENTRE MACEIÓ E RIO LARGO, EM ALAGOAS/BRASIL

LOS TIEMPOS DE UN PAISAJE: ESTUDIO DEL CAMINO DE HIERRO DESDE MACEIÓ A RIO LARGO, EN ALAGOAS/BRASIL.

RODRIGUES, Rosemary Lopes

Mestre em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal de Alagoas rosemarylr0@gmail.com

O sistema ferroviário foi responsável por expressivas transformações, não se restringindo ao meio de transporte propriamente dito, mas, sobretudo, nas configurações das cidades e “de territórios inteiros em vários países e alterando a relação com o meio natural” (KÜHL, 1998, p.58). Os caminhos de ferro foram marcos do processo de industrialização que se consolidou no Brasil do século XIX. Tais caminhos, além de permitirem a expansão da economia, foram identificados como signos da modernidade que adentrou territórios, muitas vezes urbanizando-os, moldando e mudando a vida das pessoas afetadas por eles. O estado de Alagoas, situado no nordeste brasileiro, acompanhou a tendência nacional de atualização em seu sistema de transporte. Com investimento britânico e exportação de matéria-prima, sobremaneira o açúcar e o algodão, a segunda metade do século XIX é marcada pela construção de estradas de ferro em seu território. Implantadas, antes ou depois das indústrias, principalmente do seguimento têxtil, as linhas férreas passaram a fazer parte de um sistema complexo que expressou a modernização do estado. Em conformidade com Corrêa (1992), a ferrovia alagoana foi responsável pelo aparecimento de aglomerados, como o município de Rio Largo; desenvolvimento de cidades existentes, a exemplo de Arapiraca; a perda do protagonismo econômico de algumas cidades que já estavam estruturadas, foi o caso do município de Santa Luzia do Norte. Com as crises econômicas que marcaram as primeiras décadas do século XX, as guerras e as pressões externas para a adesão ao sistema rodoviário, os investimentos em ferrovia ficaram escassos na realidade brasileira. Parte de sua malha foi aos poucos se tornando inoperante, e suas estruturas obsoletas (NUNES, 2005). Alagoas participou deste processo, mantendo apenas um trecho em funcionamento, destinado ao fluxo de passageiros. Desde 2010, o VLT (veículo leve sobre trilhos) permite a atividade da ferrovia como parte da mobilidade metropolitana, interligando Maceió a Rio Largo (Figura 1). Este artigo propõe apresentar uma discussão acerca da paisagem cultural presente no percurso do VLT. Objetiva reconhecer as dimensões simbólicas e espaciais que podem ser atribuídas ao patrimônio ferroviário em uso. Esta narrativa que transpassa entre o passado e o presente foi construída com o auxílio de pesquisa bibliográfica, visitas *in loco*, registros, documentação e análise morfológica da paisagem. Como resultados identificou-se que apesar da atualização do sistema e de suas estações, a fim de atender às demandas da sociedade contemporânea, o trajeto realizado pelo VLT possibilita uma aproximação dos passageiros ao passado áureo da ferrovia alagoana, preservando sua memória histórica por meio da paisagem natural e construída.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

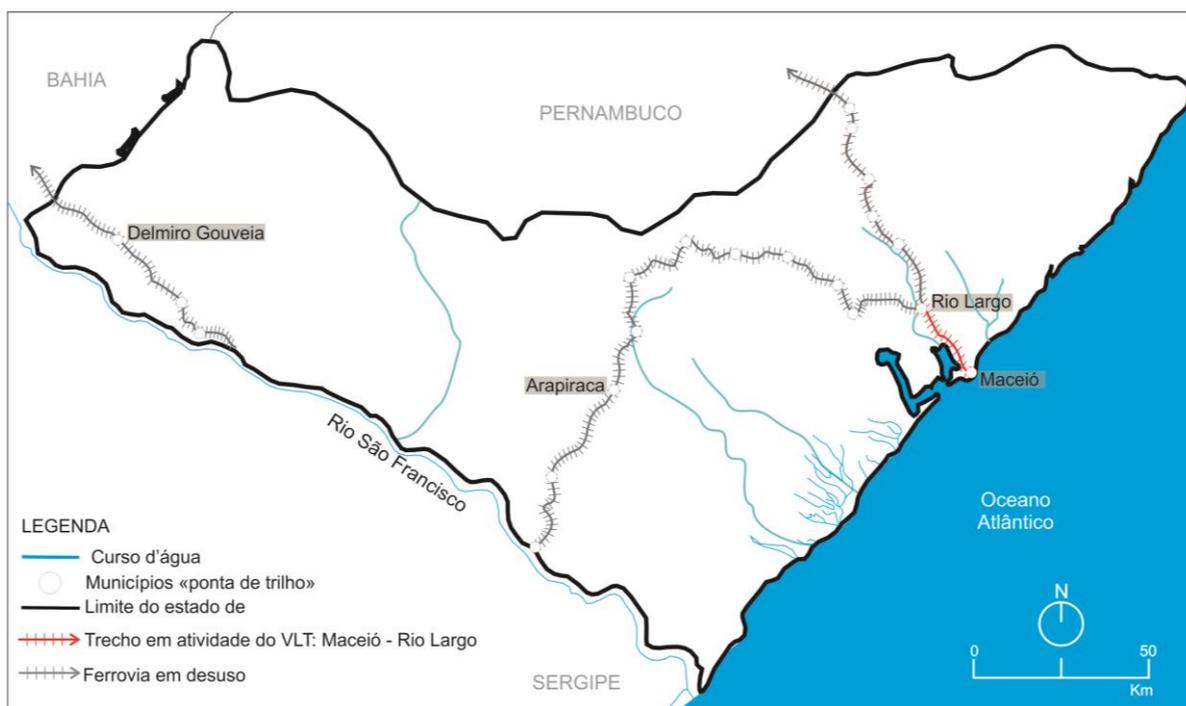


Figura 1: Espacialização das principais ferrovias de Alagoas. Destaque para o trecho em atividade do VLT.
 Fonte: Lima (1965). Adaptado pela autora.

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem Ferroviária; VLT; Alagoas; Maceió; Rio Largo.

REFERÊNCIAS

CORRÊA, R. L. A vida urbana em Alagoas: a importância dos meios de transporte na sua evolução. **Revista Terra Livre – AGB**. São Paulo: Sagres Editora, Vol. 1, N. 10, pp. 93-116, 1992.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.

LIMA, I. F. **Geografia de Alagoas**. Maceió: Editôra do Brasil, 1965.

NUNES, I. **Douradense**: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2005.



POSSIBILITADORES LÓGICOS PARA A VISIBILIZAÇÃO DO VALOR PATRIMONIAL DE UMA CIDADE FERROVIÁRIA: ONCATIVO, CÓRDOBA

LÓGICAS POSIBILITANTES PARA LA VISIBILIZACIÓN DEL VALOR PATRIMONIAL DE UNA CIUDAD FERROVIARIA: ONCATIVO, CÓRDOBA.

GARCIA, Néstor Fabian

Arquiteto; FAUDI, Universidade Nacional de Córdoba | arqnestorfabiangarcia@gmail.com

MAITA, Laura Inês

Arquiteta; FAUDI, Universidade Nacional de Córdoba | lauramaita.maita@gmail.com

O presente trabalho busca refletir, reconsiderar e reinterpretar qual o sentido de visibilizar o patrimônio industrial em Córdoba e como podemos abordar possíveis valorizações, relacionando a história com seus processos de transformações. Assim, reinterpretando certos critérios de análises, estruturas metodológicas de planos e projetos, principalmente provenientes do território Espanhol.¹ Na cidade de Córdoba, o campo da arquitetura começou a despertar interesse por identificar os bens industriais, que em nossa contemporaneidade se encontram em perigo e sua inviabilização está direcionada à desproteção total do seu valor patrimonial. Nestas novas tentativas de debater e reconhecer que tipo de ações se devem tomar sobre as terras da ferrovia e seu contexto, propomos uma classificação de leituras possibilitadoras para valorizar e salvaguardar o patrimônio industrial nacional, considerando documentações legais internacionais, como a Carta de Nizhny Tagil², assim como a experiência de outros países. Abordamos como caso de estudo a cidade de Oncativo, situada sobre um dos eixos conectivos mais importantes do Norte-Centro da Argentina, que se formou por múltiplos cenários e paisagens orgânicos³, que estão atualmente modificados. Neste marco territorial, buscamos estabelecer uma série de lineamentos propositivos que qualificam uma síntese de quatro lógicas e olhares da sequência histórica e transformação paisagística Oncativense, convertendo valor aos diversos suportes que relaciona períodos cronológicos significativos com a construção da arquitetura local⁴.

A arquitetura rural como Lógica da Paisagem Natural (LPN). O suporte base, onde acontece o mundo primário em Oncativo. O plano que unifica em uma horizontalidade o eixo conector principal Córdoba-Rosário. A imersão deste contexto considera o alto grau de valor do patrimônio paisagístico rural.

A arquitetura industrial como Lógica da Paisagem Industrial (LPIN). Aparecem as primeiras tendências arquitetônicas em sua construção, as que definiram os traços mais característicos da linguagem da época, a grande fábrica industrial. Nesta interpretação, valoriza-se o patrimônio paisagístico industrial.

¹ Plan Nacional de Patrimonio Industrial, 2016.

² TICCIH, 2003

³ BAULINA, 2015

⁴ GARCIA; MAITA, 2016.



A arquitetura pós-colonial como Lógica da Paisagem Edificada (LPE). Acontece um novo perfil urbano que ressignifica a cidade, composto por uma série de residências que formam o tecido modesto, que deve salvaguardar sua identidade. A chegada dos novos imigrantes transoceânicos à Oncativo traz novos aportes na forma de viver. O estudo de relevamento com suas classificações e catalogação de bens colocará em evidência o patrimônio cultural edificado.

A arquitetura simbólica como Lógica da Paisagem Imaterial (LPI). A leitura possibilitante para despertar a memória do intangível, o olhar do habitador que trará seu sentido de pertencimento, seus sentimentos, desejos e interesses. Uma perspectiva simbólica que dará a relevância que merece o patrimônio cultural intangível.

O novo conceito de Patrimônio Industrial⁵ deve ser abordado como uma oportunidade de valorizar e sensibilizar a cultura, a memória do trabalho, as mudanças substanciais nos processos tecnológicos e as transformações nas estruturas urbanas. Esta definição está ligada à herança de um passado que formou um território e construiu paisagens singulares, de uma história e memória latente, de caráter integrador, que nos demonstra que a soma das imagens paisagísticas formadas por seus marcos territoriais, políticos, sociais e históricos nos pertence, pertencemos a ela e que influencia nossa identidade coletiva.

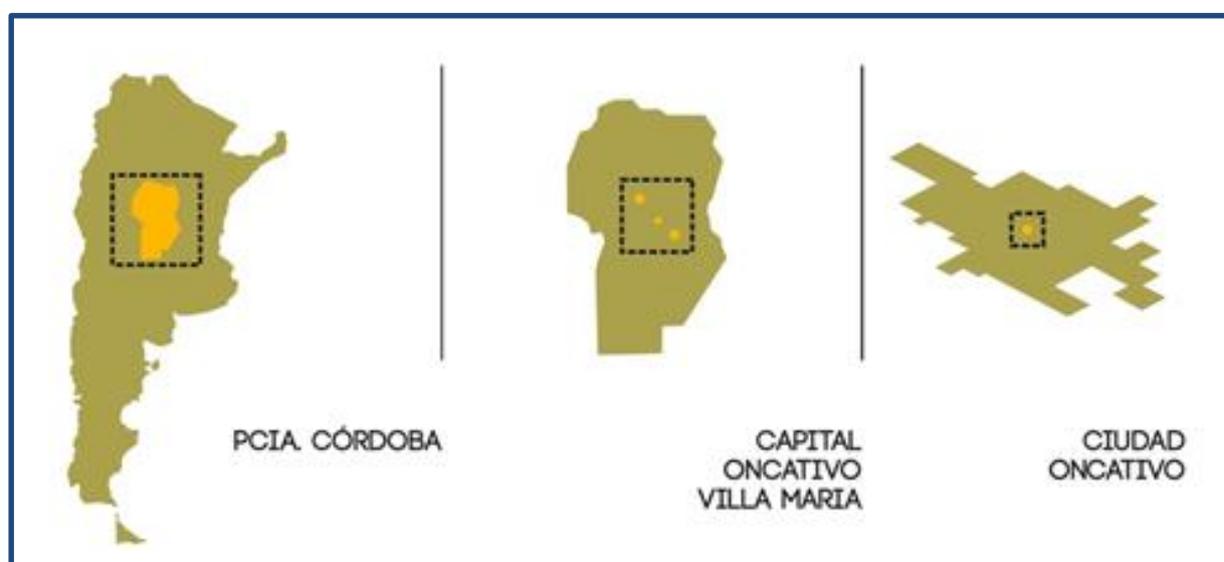


Figura 1: contexto físico-territorial, 2017.

⁵ RAHÓLA, 2007.



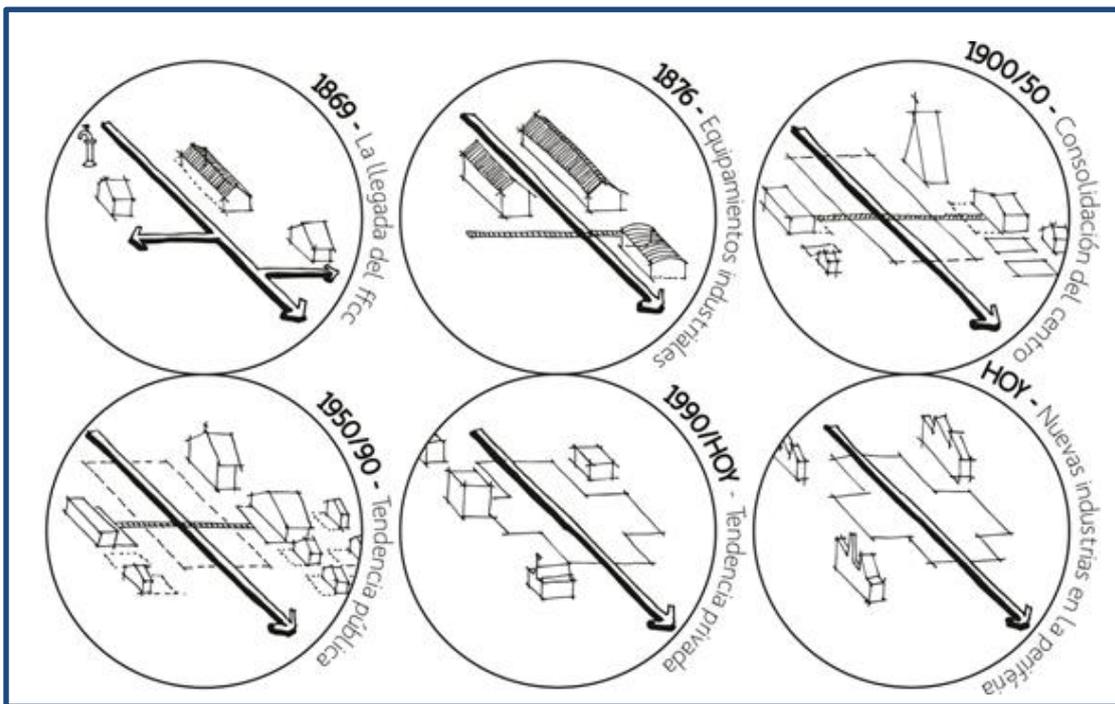


Figura 2: Crecimiento urbano (2017)



Figura 3: Fotomontaje "El imaginario sensible", 2017.

PALAVRAS-CHAVE: arquitetura; história; patrimônio; valorização; herança; paisagens; cultura; industrialização; processos tecnológicos; perspectiva tangível e intangível; transformações e lógicas;



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- BAULINA, Alberto; **“Ciudad de Oncativo”**. Apuntes y propuestas de orden urbano. Oncativo: UCR, 2015.
- BOSSIO, Silvia N. Rehabilitar para mejorar la calidad de vida: Criterios y ejemplos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico y urbano. Buenos Aires: Comunicação - **VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del P.A y ED**. UBA, 2006.
- GARCÍA, Néstor Fabián; MAITA, Laura Inés. **Las posibilidades de actualización del galpón**: Oncativo. Patrimonio Agroindustrial. Tesis de Grado – Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Industrial - Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba, 2017.
- MALISSIA, Juan Alejandro; **Efemérides Oncativenses**. Córdoba, Oncativo, 2014.
- QUADRADO, Maria Verónica; MANAVELLA, Aníbal; La visibilización del valor cultural del espacio público: desafíos de la gestión del patrimonio en la dinámica urbana. In: **Congreso Internacional de Patrimonio Intangible: Avances y desafíos**. Buenos Aires, 2017. pp. 2.32:1-13.
- Plan Nacional de Patrimonio Industrial**. España. Actualización 2016.
- Plan de Identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario**. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2016.
- RAHÓLA, Eusebi Casanelles i. Nuevo concepto de Patrimonio Industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional. In: **Bienes culturales: revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español**. España, 2007. pp. 59-70.
- SIMAL, Julián Sobrino. **Proyecto de Avance de Carta de Restauo**. Elaborado pelo Território Español.
- TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial**. 2003.



LINHA FÉRREA CENTRO ATLÂNTICA VITÓRIA-CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM: TURISMO, SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

LÍNEA FÉRREA CENTRO ATLÂNTICO VICTORIA-CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM: TURISMO, SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y PATRIMONIO FERROVIARIO.

FABRES, Emanuela Nogueira

Mestranda em Projeto e Patrimônio; PROARQ – FAU/UFRJ | emanuelanfabres@gmail.com

VASCONCELLOS, Virgínia M. N.

Dra. Professor Associada, Programa de Pós-graduação em Arquitetura; FAU/UFRJ | virginia.vasconcellos@gmail.com

A construção da Linha Férrea no sul do Espírito Santo, iniciada por volta de 1870, tinha o objetivo de escoar a produção de café da região, mas só foi entregue à população, em 1907, após várias paralisações da obra. A partir dos anos 1980 os trens de passageiros pararam de operar nessa linha, ficando somente os trens de carga. Em 1996, a então Linha do Litoral passou a ser operada pela Linha Férrea Centro Atlântica – FCA e, em 2000 foi adquirida pela Companhia Vale do Rio Doce. Atualmente, a Linha está desativada tanto para passageiros como para cargas (GIESBRECHT, 2013). No trecho Vitória-Cachoeiro encontram-se as estações de Vitória, Viana, Domingos Martins, Marechal Floriano, Araguaia, Matilde, Ibitiruí, Ipê-Açu, Guiomar, Vargem Alta, Jaciguá, Salesianos, Soturno, Cobiça e Cachoeiro de Itapemirim; tendo as datas de inauguração entre 1895 e 1924 (GIESBRECHT, 2013). Segundo Moreira (2007, *apud* Perdonnet, 1856) as estações rurais tinham uma linguagem arquitetônica mais simples do que as urbanas. As edificações de uma mesma linha férrea apresentavam o mesmo estilo arquitetônico, caracterizando cada companhia. Neste trecho, as estações são pequenas e apresentam cumeeira paralela à fachada; telhado, sustentado por mãos-francesas (madeira ou ferro), que se prolonga até a plataforma; planta retangular (com/sem ampliação); estrutura em tijolos queimados (algumas rebocadas e pintadas); são elevadas, para facilitar o alinhamento do trem à plataforma (embarque e o desembarque); eram compostas por: depósito para cargas, bilheteria, plataforma e em alguns casos, dependências para funcionários (Figuras 1 e 2). Este artigo, cujo tema é patrimônio ferroviário, tem como objetivo destacar o potencial turístico da região para a reativação da Linha Férrea, no trecho Vitória-Cachoeiro do Itapemirim e seu entorno e apresentar a Estação de Ipê-Açu, como ponto de apoio a estas atividades. Desenvolvido a partir de levantamentos bibliográficos e de campo (visitas ao local, com registros fotográficos) o artigo traça o perfil histórico da área, para corroborar sua importância para a memória e a cultura local, além do potencial de reabilitação do Bem. Como resultados, apresenta a Estação de Ipê-Açu, que por sua localização e área, se destaca com excelente espaço para abrigar um núcleo de apoio às atividades esportivas e recreativas da região, incentivando o turismo, a economia e a melhoria das condições da população local. Desta forma, sua principal contribuição é ratificar a contribuição da reativação da Linha Férrea para a sustentabilidade local, seja pelo incentivo ao desenvolvimento econômico e social da área, seja pela preservação dos patrimônios ambiental e arquitetônico, e apresenta o potencial da Estação de Ipê-Açu, como suporte para esta reativação.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

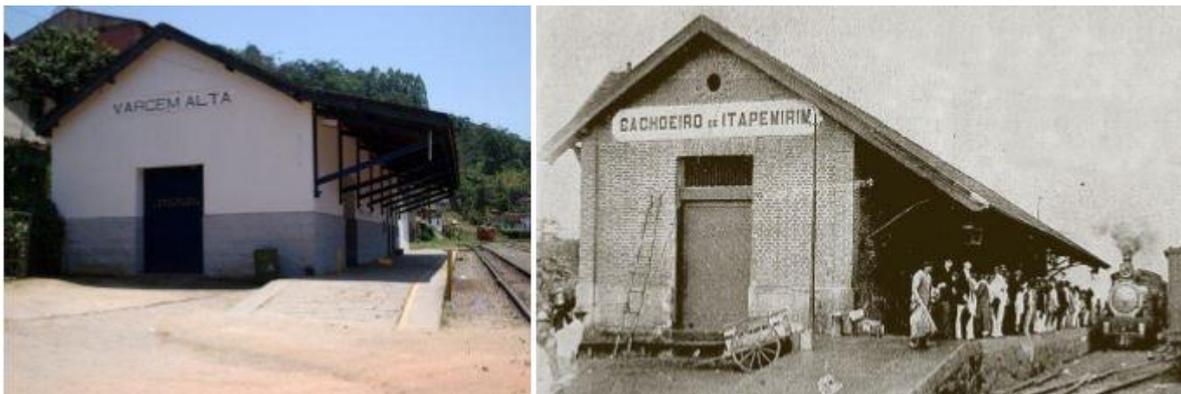


Figura 1 e 2: Estação de Vargem Alta / Estação de Cachoeiro de Itapemirim
Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

PALAVRAS-CHAVE: Projeto, patrimônio e sustentabilidade; Linha Férrea Centro Atlântica; Estação Ipê-Açu; Revitalização.

REFERÊNCIAS

GIESBRECHT, Ralph Mennucci, 2013, **Estações Ferroviárias do Brasil**: Disponível: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/ipeacu.htm>. Acesso: 10 jul. 2018

MOREIRA, Daniele Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial**: O Caso das Cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]. Dissertação de Mestrado – USP. São Paulo, 2007.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

O ENTRONCAMENTO FERROVIÁRIO DE CORINTO (MG) E A INTEGRAÇÃO COM O SERTÃO BRASILEIRO

LIMA, Douglas

Mestre em História pela UFMG | douglaslima@gmail.com

PAIVA, José Eustáquio Machado de

Doutor em Análise Espacial; Conselho Municipal de Patrimônio de Corinto | jempaiva@yahoo.com.br

COUTO, Vanessa K. Xavier do

Arquiteta e Urbanista; Especializanda em Construção Civil pela UFMG | vanessa.couto.arq@hotmail.com

Neste trabalho, analisa-se os impactos do projeto ferroviário na região do Médio Rio das Velhas, sobretudo no município de Corinto, Minas Gerais. As fontes são principalmente jornais e revistas, livros memorialistas, discursos de parlamentares e entrevistas com ferroviários. A região foi ocupada para produção pecuária no século XVII, abasteceu núcleos de exploração aurífera de Minas Gerais no século seguinte, mas permaneceu estagnada ao longo do século XIX. Tudo mudou no início do século XX, com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) ao povoado de Curralinho. Ao conectar a capital federal, Rio de Janeiro, com o sertão, o projeto ferroviário interiorizava o Estado brasileiro e favorecia o desenvolvimento da República incipiente (LIMA, 2009, p. 16-21). Um importante complexo ferroviário foi construído no povoado, com ramais em direção a Pirapora, Diamantina e Montes Claros, de onde os trilhos posteriormente foram ligados à malha do nordeste. Curralinho foi profundamente transformada e originou o município de Corinto, na década de 1920. O local recebeu grande fluxo migratório associado à busca das novas oportunidades que se apresentavam. Jornais da época, sobretudo de Diamantina, noticiavam o futuro esperado: além de tirar a região do isolamento, os trilhos seriam vetores de progresso e desenvolvimento, favorecendo o comércio de uma produção agrícola que era, até então, transportada em tropas de mulas (GOODWIN JUNIOR, 2007, p. 205-211). Ao se tornar entroncamento ferroviário e polo de manutenção de locomotivas e vagões, mudanças urbanas e sociais aconteceram em Corinto. O lugar, pouco antes descrito como “decrépito” e “acanhado”, passou a receber adjetivos como “florescente” e “próspero”. No entanto, aquela “porta barulhenta do sertão mineiro”, como o engenheiro da EFCB Victor Figueira de Freitas se referia à Corinto ferroviária dos primeiros anos, também sofreu efeitos negativos do afluxo humano: episódios de violência e turbulências sociais eram divulgados como exemplos de um crescimento desordenado e sem planejamento (FREITAS, 1969, p. 155-161). A pesquisa revela outros desafios na expansão dos trilhos em direção à Bahia: trabalhadores não recebiam salários, o abastecimento de primeira necessidade era precário, epidemias acometiam a população. Com o passar do tempo, os desafios iniciais cederam espaço a uma nova realidade. O entorno das instalações ferroviárias em Corinto atraía viajantes de todas as partes. A ferrovia marcava o cotidiano e influenciava o comércio. Por décadas, Corinto experimentou um vigoroso crescimento econômico e populacional. Entretanto, com o desmantelamento da malha ferroviária brasileira, o município perdeu centenas de empregos e milhares de habitantes, em processo de decadência do qual só recentemente deu mostras tímidas de recuperação. Com esta pesquisa, espera-se contextualizar a criação do entroncamento ferroviário de Corinto no grande projeto nacional proposto entre os séculos XIX e XX.

PALAVRAS-CHAVE: Corinto; ferrovias; sertão; história.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas



REFERÊNCIAS

CARVALHO, Daniel de. **Estudos e depoimentos**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953.

COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. **A E.F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904. Volume 1: A história e as locomotivas a vapor**. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000.

FREITAS, Victor Figueira. **Evocações históricas**. Belo Horizonte: [editora não identificada], 1969.

GOODWIN JUNIOR, James William. **Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição. Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914)**. Tese de doutorado apresentado à Universidade de São Paulo, 2007.

KROPF, Simone Petraglia. A descoberta da doença dos sertões: ciência e saúde nos trópicos brasileiros no início do século XX. In: HEIZER, Alda; VIDEIRA, Antonio Augusto Passos. **Ciência, civilização e república nos trópicos**. Rio de Janeiro: Mauad X: Faperj, 2010. pp. 57-79.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

PAIVA, João Cirino de. **Crônicas – História de Corinto. O projeto Cristo Rei**. Belo Horizonte: Editora Gráfica Literatura, 2006.

Revista do Arquivo Público Mineiro. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais. Ano 5, 1900.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

EIXO 4: PAISAGENS FERROVIÁRIAS: AGENTES CONFORMADORES, CONSTRUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE

Coordenação: **Tatiana Rivera Pabón**

Apoio: Nathalia Rocha Barros Costa

Como redes técnicas que, desde meados do século XIX, suportaram a produção agrícola e a industrialização latino-americana, as ferrovias tiveram um importante papel na consolidação das cidades portuárias e na dinamização da economia de exportação. Suas infraestruturas permitiram a integração dos mercados regionais e o crescimento das cidades médias do interior, transformando paisagens em sítios rurais e urbanos. Nesse sentido, o eixo temático visa explorar as possibilidades de abordagem, valoração e intervenção de territórios transformados socialmente pelo trem, que se converteram em projeções culturais de uma sociedade num espaço urbano ou rural determinado e, em particular, em cenários de atividades produtivas como a indústria, a agricultura, a mineração, dentre outros. A partir desta abordagem, pretende-se discutir o papel dos agentes sociais que, desde a esfera pública ou privada, interagem com seus próprios meios, interesses, representações e ideias na estruturação dos territórios produtivos. Este eixo convida a debater a questão ferroviária desde uma escala urbana e regional e analisar o impacto dos trens e suas redes na transformação dos territórios atravessados a partir da paisagem, em suas perspectivas culturalistas, regionalistas ou simbólicas.

MICROPAISAGENS FERROVIÁRIAS: A COMPETÊNCIA ESTÉTICA DO GRAFITE URBANO CARIOCA

MICROPAISAJES FERROVIARIOS: LA COMPETENCIA ESTÉTICA DEL GRAFFITI URBANO CARIOCA
LIMA, Ivaldo

Programa de Pós-Graduação em Ordenamento Territorial e Ambiental / UFF

À arte pública concerne enorme potencial cívico e estendido alcance político na configuração estética das paisagens. A vinculação entre arte pública, criatividade e identidade com o processo de produção do espaço urbano é flagrante. Por isso, defendemos a tese de que o grafite – como arte pública – encerra a possibilidade de análise e interpretação da dinâmica da produção espacial da cidade, representando, mais que uma simples intervenção, uma complexa reinvenção do urbano. Neste texto, a questão central gira em torno do significado estendido da paisagem urbana por meio da arte pública do grafite.

No espaço urbano, a figura conceitual do territorialante – o “habitante do território” melhor definido por certo critério de mobilidade do que por mero critério de densidade ou de lugar (MUÑOZ, 2010) – configura a paisagem urbana ao dela se apropriar simbolicamente, uma vez que não se concebe paisagem sem espectador, ou seja, sem contemplação ética e estética. Essa apropriação incide mais claramente nas micropaisagens urbanas imediatas, compostas pelos elementos sensíveis do espaço com os quais deparamos à escala acessível ao corpo, muitas das vezes sem nenhum interesse aparente. Aqui, inversamente, defendemos o efetivo empenho por tais micropaisagens, por sua aparência vinculada à competência estética da qual trata Jürgen Habermas.

Nas micropaisagens das vias férreas urbanas, o grafite explode em signos e significados reveladores da produção – e do consumo – social do espaço. Os exemplos dessa produção espacial se multiplicam, sejam ao longo dos caminhos ferroviários e metroviários de Nova York, Barcelona ou Berlim, mas também, da cidade do Rio de Janeiro. O grafite urbano reinventa o espaço público como *locus* de comunicação social, tornando-o objeto sógnico e, por conseguinte, veículo discursivo. Numa intrincada semiótica, a paisagem urbana converte-se em portadora de discursos, exigindo apurada decifração, como abordamos alhures (LIMA, 2015). Nesse contexto, consideramos que a contemplação estética corresponde a uma atividade que atribui liberdade ao contemplado, reviravolve os significados e revela a cidade.

A configuração territorial da cidade do Rio de Janeiro desenha expressiva diferenciação quanto aos setores que a compõem, contrastando as zonas Sul e Norte com aquelas dos bairros suburbanos, originários e expandidos em decorrência das vias férreas estruturantes, nomeadamente, os históricos ramais da Leopoldina e da Central do Brasil. Esses caminhos ferroviários articulam fixos e fluxos espaciais, no sentido atribuído por Milton Santos, que registram os discursos estetizados do grafite, bem como os da pichação. Nosso método de investigação se inscreve na hermenêutica da paisagem, com enfoque descritivo-narrativo, como o demonstra Yi-Fu Tuan (2018).



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Isso posto, a guisa de Gayatri Spivak, nos indagamos: pode o suburbano “grafitar”? Do que trata sua estética discursiva? O que nos revelam seus grafites? Empreendemos uma análise empírica das micropaisagens ferroviárias cariocas, por amostragem estruturada, tanto para elucidar nossa questão central, quanto para evidenciar a força discursiva do grafite selvagem, contraposto ao grafite domesticado, pedagógico e institucionalizado. Destarte, chegamos à conclusão geral de que, no Rio de Janeiro, se configura uma geografia suburbana grafitada em suas micropaisagens ferroviárias portadoras de um discurso capaz de resignificar a cultura urbana da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: micropaisagem; grafite; estética discursiva; vias férreas; cultura urbana; Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, R. Competência estética, consciência moral e linguagem. In. LEITE, L.; BARBOSA, R. (Org.). **Filosofia Prática e Modernidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2003
- DELGADO, M. **El Espacio Público como Ideología**. Barcelona: Catarata, 2011
- DIEGO, J. **Graffiti. La palabra y la imagen**. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 2000
- LIMA, I. O gênero da paisagem e a natureza do espaço público: rumo à cidade cívica? In. FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. (Orgs.). **Desafios da metropolização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015
- MUÑOZ, F. **Urbanización**. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gilli, 2010
- NOGUÉ, J. **Entre Paisajes**. Barcelona: Àmbit, 2009
- RINK, A. **Graffiti: Intervenção Urbana e Arte**. Curitiba: Appris, 2013
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996
- SPIVAK, G. **Pode o subalterno falar?** Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2010
- TARTAGLIA, L. **Geograffitis**. Uma leitura geográfica dos graffitis cariocas. Rio de Janeiro: Multifoco, 2014
- TUAN, Yi-F. **El lenguaje y la producción del lugar: un enfoque descriptivo-narrativo**. In. NOGUÉ, J. (Ed.). *Yi-Fu Tuan*. El arte de la geografía. Barcelona: Icaria, 2018
- WACLAWEK, A. **Graffiti and Street Art**. Londres: Thames & Hudson, 2011.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM: O LOTEAMENTO INDUSTRIAL DO JAGUARÉ E O IMPACTO DA REDE FERROVIÁRIA

TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE: EL LOTEAMIENTO INDUSTRIAL DEL JAGUARÉ Y EL IMPACTO DE LA RED FERROVIARIA

ARGONDIZIO, Mariana Matheus Tinoco

Discente; PUC Campinas | margondizio@gmail.com

LUZ, Sophia Maria Gomide

Discente; PUC Campinas | sophiamgluz@gmail.com

CAMPOS, Ana Cecília Mattei de Arruda

Doutora; pesquisadora Lab QUAPÁ FAUUSP; PUC Campinas | anacecilia@arrudacampos.com

As transformações do modo de produção na cidade de São Paulo levaram ao deslocamento de muitas de suas plantas industriais, principalmente a partir da década de 1970, para outros municípios. Entretanto, formas urbanas decorrentes desta fase da urbanização permanecem presentes na paisagem urbana, como no distrito de Jaguaré. Vias férreas e seus ramais, que em parte já se encontram removidos, foram definidores no desenho do parcelamento do solo com suas quadras de grande porte, originalmente destinadas a loteamento industrial, nas porções mais planas de sua várzea. Ao bairro operário foram reservadas as terras de maior declividade, com lotes de pequeno porte, assim como parque público, não implantado.

A redução das atividades industriais, em conjunto com a alteração dos modais de transporte e consequente desativação de ramais ferroviários, resultaram no esvaziamento de lotes junto aos trilhos, muitos ocupados, a partir de então, por comunidades em assentamentos precários. A área do parque teve mesma destinação. Esta periferia central, sem a infraestrutura existente nos bairros próximos, contíguos ou separados pelo rio Pinheiros, evidencia o contraste e desigualdade da cidade, em termos de modos de ocupação, inserção de seus habitantes, mobilidade, renda e acessibilidade aos serviços disponíveis.

Novas centralidades ao redor, como núcleos de habitação, comércio e serviços em Osasco, município conurbado, ou mesmo a potencial transformação de significativa porção do território com a saída do CEAGESP (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo), induzem forte pressão imobiliária por transformações no Jaguaré. Lotes de dimensões fabris têm sido apropriados pelo mercado imobiliário para implantação de condomínios verticais de grande porte. A provável expulsão de seus habitantes de menor renda, em decorrência da valorização do solo, foi ponto de partida para discussão sobre reorganização espacial da área, centrada no resgate da história e memória local. O método de leitura da paisagem aplicado, baseado em unidades homogêneas, permitiu compreensão mais ampla dos processos geradores da forma urbana, desde a análise do suporte geobiofísico e do sistema de espaços livres, aos agentes produtores do espaço edificado, a legislação pertinente e os processos socioeconômicos envolvidos.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

A superação de quadro de segregação urbana passa pela discussão de políticas públicas e projetos específicos que abordem questões como o reparcelamento do solo e instrumentos que incentivem outras formas de tipologia construída, aliadas à infraestrutura urbana e ações voltadas para geração de renda e inserção social.

PALAVRAS-CHAVE: forma urbana; ferrovias; loteamento industrial; gentrificação; transformações da paisagem

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34: EDUSP, 2003.

FREIRE, Luis Mauro. **Encostas e Favelas:** Deficiências, conflitos e potencialidades no espaço urbano da Favela Nova Jaguaré. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.

LAMAS, José M. R. Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** Lisboa: Calouste Gulbenkian: Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

MACEDO, Silvo Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; CAMPOS, Ana Cecília M. de Arruda; GALENDER, Fany; CUSTODIO, Vanderli. **Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil.** São Paulo: EDUSP, 2018.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

O COMPLEXO FERROVIÁRIO DE SOROCABA E A PRODUÇÃO DIALÉTICA DA PAISAGEM

EL COMPLEJO FERROVIARIO DE SOROCABA Y LA PRODUCCIÓN DIALÉCTICA DEL PAISAJE

MAUÁ FILHO, Clovis Hiran Fuentes

Mestrando (UFSCar); Discente do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de São Carlos – UFSCar | hiran@adv.oabsp.org.br

FRANCA, Gilberto Cunha

Pós-Doutor (USP); Docente do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de São Carlos – UFSCar | franca@ufscar.br

Trata-se de pesquisa sobre a produção da paisagem urbana centralizada pelo Complexo Ferroviário de Sorocaba. Entendendo-se a paisagem como síntese efêmera do constante processo de produção dialética do espaço urbano e como categoria de análise capaz de entregar a aparência espacial da realidade (RIBAS et al., 1999), utiliza-se o método materialista histórico-geográfico, como proposto por Harvey (1980; 1984; 2005) para se atingir a essência espacial que a aparência paisagística desvela.

A Estrada de Ferro Sorocabana e a Estação Ferroviária de Sorocaba foram inauguradas em 1875 (CELLI, 2012; SOUZA, 2015). Ao longo do tempo, desenvolveu-se no entorno da Estação Ferroviária um conjunto de edifícios relacionados à atividade da ferrovia, como galpões de armazenagem, prédios administrativos, oficinas de reparos e mesmo uma escola para os filhos dos ferroviários e um estádio de futebol (SECRETARIA DA CULTURA, 2018; SOUZA, 2015). Nos arredores da Estação Ferroviária existem construções da última metade do século XIX e primeira metade do século XX que lá estão por conta da ferrovia, como antigas fábricas de tecidos, escritórios e o casario remanescente.

Com a expansão do Complexo Ferroviário, bairros operários surgiram nos arredores e o centro da cidade se desenvolveu, assim como o viário urbano de grande parte da cidade, que foi estabelecido tendo em conta a ferrovia e o Complexo (CELLI, 2012). Com a decadência da ferrovia na segunda metade do século XX, ocasionada principalmente pela consolidação da primazia do transporte rodoviário no país, inicia-se um processo de abandono e degradação do Complexo Ferroviário, intensificado pela privatização ocorrida na década de 1990 (CELLI, 2012), momento em que o transporte de passageiros foi encerrado e a Estação Ferroviária e os prédios do Complexo foram desativados. Atualmente, a ferrovia funciona apenas para o transporte de cargas.

Resta uma paisagem composta por edifícios da época em que a Estação Ferroviária exercia grande força atrativa no cotidiano da cidade - alguns bem conservados e com novos usos sociais; outros abandonados (LAURINDO, 2012; MANTUAN, 2011; SILVA, 2013; TOMAZELA, 2015) e por um arranjo espacial posterior, com avenidas, viadutos e outras construções que indicam uma relação de repulsa em relação ao Complexo Ferroviário - uma paisagem híbrida, marcada pelo auge e decadência da ferrovia em Sorocaba, e que desvela as forças históricas de produção dialética do espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE: espaço urbano; paisagem; ferrovia; produção dialética do espaço; Complexo Ferroviário de Sorocaba.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- CELLI, Andressa. **Evolução urbana de Sorocaba**. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-27072012-141358/pt-br.php>>. Acesso em: 18 ago. 2017.
- HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. On the History and present condition of Geography: An historical materialist manifesto. **Professional Geographer**, Vol. 36, N. 1, 1984, p. 1-11. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/j.0033-0124.1984.00001.x>>. Acesso em 12.04.2018.
- LAURINDO, Abner. Antigos edifícios escreveram parte da história da cidade. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 22 dez. 2012. Disponível em: <<https://www.jornalcruzeiro.com.br/materia/442712/antigos-edificios-escreveram-parte-da-historia-da-cidade>>. Acesso em 07 fev. 2018.
- MANTUAN, Eric. Uma joia eclética. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 30 jul. 2011. Disponível em: <<http://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/219528>>. Acesso em: 13 jun. 2017.
- RIBAS, Alexandre Domingues (et. al.) Marxismo e Geografia: paisagem e espaço geográfico – uma contribuição para o entendimento da sociedade contemporânea. **Caderno Prudentino de Geografia**, n. 21. Presidente Prudente: Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) – Subseção Presidente Prudente, 1999, p. 103-124.
- SECRETARIA DA CULTURA. Estado de São Paulo. Resolução SC-013, de 26 de fevereiro de 2018. Dispõe sobre o tombamento do Complexo Ferroviário de Sorocaba, no município homônimo. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, São Paulo, 27 fev. 2018. Poder Executivo, Seção I, p. 31.
- SILVA, Rosemeire. Estação Ferroviária de Sorocaba completa 138 anos. **Jornal Cruzeiro do Sul**, Sorocaba, 10 jul. 2013. Disponível em <<http://www.jornalcruzeiro.com.br/materia/485514/estacaoferroviariadesorocaba-completa-138anos>>. Acesso em: 15 jun. 2017.
- SOUZA, João Márcio Dias de. **Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-27042016-143528/pt-br.php>>. Acesso em 03 jul. 2018.
- TOMAZELA, José. Estrada de Ferro Sorocabana era inaugurada há 140 anos. **Jornal Cruzeiro do Sul**. Sorocaba, 10 jul. 2015. Disponível em <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/pelo-interior/estrada-de-ferro-sorocabana-era-inaugurada-ha-140-anos/>>. Acesso em: 15 jun. 2017.



TERRITÓRIO-PARQUE EDUCATIVO DE BENTO RIBEIRO

TERRITORIO-PARQUE EDUCATIVO DE BENTO RIBEIRO.

SACRAMENTO, Felipe

Graduando de Arquitetura e Urbanismo; FAU-UFRJ | sacramento.academico@gmail.com

SILVEIRA, Vitor

Graduando de Arquitetura e Urbanismo; FAU-UFRJ | vitor.psilveira2@gmail.com

O Programa Nacional de Educação estabeleceu como meta¹ quando da sua publicação a integralização de ao menos 50% da educação básica no país. Enquanto estudantes de arquitetura de um contexto posterior a implantação de ações afirmativas a resolução de problemas sociais como o da educação ganhou espaço dentro das discussões nas disciplinas de projeto. Dentro desse contexto, a disciplina Projeto de Arquitetura III do currículo do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ, ministrada pela professora Dr^a. Vera Regina Tângari, apresentou desafios até então não encarados pelo coletivo de discentes matriculados no primeiro semestre de 2017. Até então apartados das discussões e do desenho da cidade, os alunos foram introduzidos ao conceito de território educativo e tiveram que responder ao problema do déficit de escolas municipais cujo pacto federativo prevê a responsabilidade pela educação crianças de 06 à 14 anos. Em um processo de intensos debates acalorados agravados por um curso decisório de cunho horizontal escolheu-se o bairro de Bento Ribeiro, Zona Norte do Rio de Janeiro dentre outros recortes em Bonsucesso e na Ilha do Governador. De acordo com dados da Secretaria Municipal de Ensino (SME)² o bairro conta com três escolas municipais que ofertam educação em horário parcial com 1 turno. Destas três escolas somente a Escola Municipal Conde Afonso Celso está localizada na porção norte do bairro, recorte de intervenção do projeto de programa escolar. Subdividido em dois momentos (1) de produção individual e (2) de produção em dupla, os dois autores do projeto-resposta reinterpretaram suas visões de escola e desdobraram o conceito de território-educativo em território-parque-educativo acreditando na capacidade do parque-território/território-parque de ser o catalisador da ideia de movimento no ciclo da infância. Pretende, ainda, ser agente transformador da paisagem nas áreas lindeiras ao leito da via férrea nos limites administrativos do bairro. Não limitados ao recorte mensurável (m²) do projeto os autores acreditam na replicação sistêmica da ideia ao longo da tecnosfera³ (SANTOS, 2013) ferroviária associando os territórios ferroviários a um grande arquipélago verde metropolitano, projetando uma nova psicofera⁴ suburbana (SANTOS, 2013). Este trabalho, portanto, pretende apresentar o que os autores chamaram de Território- Parque Educativo de Bento Ribeiro além de, ainda que brevemente, apresentar a experiência de um dos autores com a disciplina.

¹ Meta 6 do Caderno Conhecendo as 20 Metas do Plano Nacional de Educação publicação comentada do texto da Lei do PNE (nº 13.005/2014)

² Dados da Secretaria Municipal de Educação obtidos em Junho de 2017 através do portal “Unidades Escolares” disponível: <<http://webapp.sme.rio.rj.gov.br/jcartela/publico/pesquisa.do?palavraChave=Bento+Ribeiro&cmd=listPorBairro>>.

³ A tecnosfera se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, frequentemente traduz interesses distantes; desde, porém que se instala, substituindo o meio natural ou o meio técnico que a precedeu, constitui um dado local, aderindo ao lugar como uma prótese (SANTOS, p. 255).

⁴ [...] A psicofera, reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte desse meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário (SANTOS, p. 256).

PALAVRAS-CHAVE: educação integral; crianças; escola; parque; projeto de arquitetura; território-educativo, via-férrea, tecnosfera, psicofera



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

ABBUD, Benedito. **Criando paisagens**: guia de trabalho em arquitetura paisagística. 4ª edição – São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010.

ALEX, Sun. **Projeto da Praça**: convívio e exclusão no espaço público. 2ª edição - São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

FLANDES, Alain Lennart. **A Escola e seu Território educativo**: estudo de caso. A ilha do governador na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2017.

GOULART, Bia. **Territórios educativos para a educação integral**: a reinvenção pedagógica dos espaços e tempos da escola e da cidade. **Brasília, 2010**.

LASSANCE, Guilherme; VARELA, Pedro; CAPILÉ, Cauê. **Rio Metropolitano**: Guia para uma arquitetura. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica, Razão e Emoção. 4ª edição – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006 (Coleção Milton Santos; 1).



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

SOLUÇÕES DE MOBILIDADE EM SANTA CRUZ: DO PASSADO FERROVIÁRIO AO RECENTE BRT, IMPLICAÇÕES NA APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO E NOS DESLOCAMENTOS URBANOS

SOLUCIONES DE MOVILIDAD EN SANTA CRUZ: DEL PASADO FERROVIARIO AL RECIENTE BRT, IMPLICACIONES EN LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO LIVRE PÚBLICO Y EN LOS DESPLAZOS URBANOS.

MESQUITA, Gabriela

Arquiteta e Urbanista; mestrandia PPGAU/UFF | arg.gabrielamesquita@gmail.com

Esta pesquisa se insere em um contexto de transformações nas formas de deslocamentos urbanos, tanto pelo surgimento de novos modais quanto pelas mudanças nas relações humanas referentes à mobilidade. O deslocamento, ao mesmo tempo em que parece baseado no livre arbítrio do ir e vir, está atrelado às condições espaciais impostas para a população. Existe uma rede móvel e imóvel por trás de todas as mínimas decisões que parecem ter certo grau de arbitrariedade, que viabilizam ou não a circulação na cidade. Partindo disso, a pesquisa procura identificar a articulação entre soluções de mobilidade adotadas no bairro Santa Cruz, localizado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, seus reflexos na produção e apropriação do espaço livre público e nas possibilidades de deslocamento. Por um lado temos a infraestrutura ferroviária construída em 1878, o ramal Santa Cruz-Centro, como um elemento de estruturação do território, e por outro, a implantação recente do BRT Transoeste, construído em 2012 nesse mesmo território agora consolidado e com fragilidades físicas e sociais. Ambas são soluções que reduziram o tempo dos trajetos, mas ao mesmo tempo afetaram o modo do ir e vir e a relação dos habitantes com o espaço em que atravessa. A pesquisa faz parte do acompanhamento de um processo de criação, ressignificação e apropriação de espaços configurados e reconfigurados a partir dessas intervenções. E busca revelar, a partir da observação de campo e conceitos como espaços livres públicos e mobilidade cenários da relação mobilidade-espaço livre público existente no passado ferroviário e atual com a implantação do sistema BRT Transoeste. A partir do estudo realizado foi possível observar que o BRT Transoeste não possibilitou instituir relações espaciais de conectividades intra e interurbanas ou a consolidação de uma rede de espaços livres públicos, com enfoque sócio-espacial. Contudo, o que pode ser visto, é que assim como na implantação da ferrovia foram privilegiados os deslocamentos para fora do bairro. Os deslocamentos internos ficaram comprometidos com uma crescente redução de linhas de ônibus e alternativas de locomoção, o que faz com que a população crie rotas alternativas para suprir a demanda existente a um baixo custo. Essas rotas passam a ser geridas fora das Concessionárias de Transporte e dão abertura para uma nova forma de recomposição do espaço público, incluindo novos usos e apropriações das estações e seu entorno.

PALAVRAS-CHAVE: Espaço livre público, sistema viário e deslocamentos.

REFERÊNCIAS

- BARTALINI, Vladimir. **Praças do metrô: enredo, produção, cenário, atores**. São Paulo: FAUUSP, 1988.
- BERTOLINI, Lucas. Integrating Mobility and Urban Development Agendas: Manifesto. **disP - The Planning Review**. Londres: disP- The Planning Review, 2012. p. 16-26.
- PANERAI, P. O retorno à cidade: o espaço público como desafio de projeto urbano. **Revista Projeto**. São Paulo: Revista Projeto, N.173, p. 78-82.
- SHELLER, Mimi; URRY, J. "New mobilities paradigm". **Environment and Planning A**. 2006, vl. 38, p. 207-226.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

A FERROVIA E A REDE DE ESTRADAS NA GÊNESE E EVOLUÇÃO TERRITORIAL DA BAIXADA FLUMINENSE

LA FERROVIA Y LA RED DE CARRETERAS EN LA GÉNESIS Y EVOLUCIÓN TERRITORIAL DE LA BAIXADA FLUMINENSE.

BRASIL, Marcelo Lyra de Souza

Doutor em Arquitetura e Urbanismo; Professor da EBA/UFRJ | marcelobrasilarquitetura@gmail.com

LAMOUNIER, Alex Assunção

Doutor em Arquitetura e Urbanismo; Professor da FAU/UFRJ | alex.a.lamounier@gmail.com

CARVALHO, Thereza Christina Couto

Doutora em Desenho Urbano; Professora da FAU/UFF e do PPGAU-UFF | thereza.urbanismouff@gmail.com

A ferrovia foi o grande indutor do desenvolvimento da Baixada Fluminense, território densamente ocupado, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. As estações configuraram centralidades que resultaram, não raro, em novos municípios. O traçado ferroviário acompanhava o relevo, margeando leito de rios importantes ao escoamento fluvial da produção. As primeiras rodovias seguiam a lógica ferroviária, reforçando centralidades e conexões. Entretanto, modelos recentes de Rodovias Federais vêm fragmentando municípios e enfraquecendo dinâmicas significativas. Além disso, conflitos entre as diversas esferas de gestão (federal, estadual, metropolitana, municipal) têm impactado nas dinâmicas territoriais. Relacionando referenciais (SANTOS, 2014; SOJA, 2015; LEFÈBVRE, 2006; MASSEY, 2013), entende-se que território permanece em transformação, envolvendo a coexistência de diferentes interesses e ações, governamentais, do mercado e da participação popular. Essa multiplicidade, contudo, tem sido desconsiderada em virtude de interesses específicos, ignorando-se aspectos territoriais importantes. Este trabalho analisa o papel da malha rodoferrviária no desenvolvimento dos municípios da Baixada Fluminense adotando, como estudo de caso específico, São João de Meriti. Busca compreender gênese territorial, evolução e perspectivas de desenvolvimento, baseando-se na metodologia de identificação do “capital genético das redes de espaços”, suas “mutações e persistências”, desenvolvida por Carvalho (2009). O estudo de caso destaca o papel da ferrovia na gênese de São João de Meriti (Figura 1), originado no encontro da estação ferroviária com o Rio Pavuna, anteriormente importante no escoamento fluvial da produção agrícola. A Rodovia Federal, Presidente Dutra, cortou esse município, fragmentando-o. Já a Estadual, RJ-085, seguiu a lógica ferroviária – manteve a proximidade com o rio, reforçando atributos consolidados. Originou-se próxima à estação, no centro administrativo-comercial da cidade, conectando o município ao vizinho Belford Roxo. Observam-se padrões nos conflitos de gestão e na ocupação dos municípios estudados, apesar de especificidades locais. A estação ferroviária definia uma centralidade inicial, com localização determinada por atrativos como relevo, hidrografia e potencial estratégico à integração regional/nacional. O desenvolvimento da malha ferroviária e rodoviária conecta diferentes centralidades, reforçando-as. Os segmentos viários foram analisados conforme “atributos genéticos” relacionados às “dimensões qualitativas” definidas por Carvalho (2009). As análises apontaram que os traçados ferroviário e das estradas Estaduais valorizaram persistências, integrando-se a espaços marcantes, agregando atratividades. A Rodovia Federal, porém, tem caráter repelente, desconsiderando tais qualidades.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

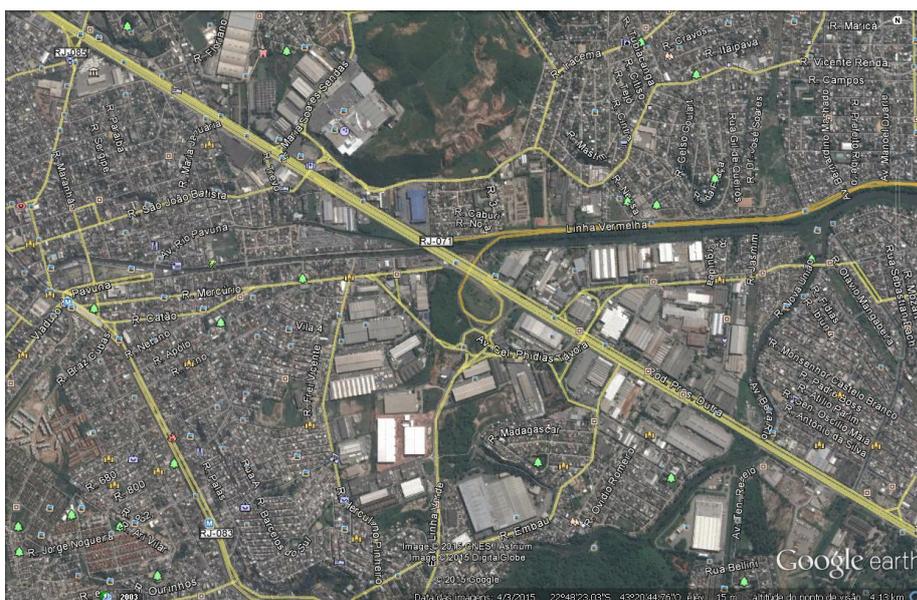


Figura 1: São João de Meriti – BR-116 (diagonal): fragmentação territorial; RJ-083 e RJ-085 (vertical à esquerda): integração à estrutura existente
 Fonte: Google Earth, 2017.

PALAVRAS-CHAVE: centralidade urbana; rede ferroviária; rodovias; territórios; Baixada Fluminense

REFERÊNCIAS

- BRASIL, Marcelo. **Estradas federais em territórios municipais**. Tese de em Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal Fluminense. Orientadora: Thereza Christina Couto Carvalho. Niterói, 2017.
- CARVALHO SANTOS, Thereza; COELHO, Carlos. O capital genético das redes de espaços públicos. In: GAZZANEO, Luiz; AMORA, Ana (orgs.). **Ordem, desordem, ordenamento: urbanismo e paisagem**. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ-FAU, 2009. pp. 284-303.
- LEFÈBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.
- MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- PREFEITURA MUNICIPAL SÃO JOÃO DE MERITI. **Lei complementar 89, 21/11/2006 – plano diretor**. São João de Meriti: PMSJM, 2006.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: EdUSP, 2014.
- SOJA, Edward. *The city and spatial justice*. In: **Revue Électronique: Justice Spatiale, Spatial Justice**. Paris: JSSJ, 2008.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

O TRANSPORTE SOBRE TRILHOS COMO AGENTE TRANSFORMADOR DA BARRA FUNDA – SP

EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL COMO AGENTE TRANSFORMADOR DE LA BARRA FUNDA – SP.

NERES, Rodrigo Morganti

Mestre; FAU-USP | rodrigo.morganti@gmail.com

O binômio café-ferrovia marcou o início de um período de intenso crescimento para a cidade de São Paulo, sobretudo a partir da década de 1870. Na capital paulista as estradas de ferro foram instaladas nos vales, paralelas aos principais rios – Tamandateí, Tietê e Pinheiros. Essas planícies, preteridas pela elite e pela burguesia para uso residencial, começaram a ser ocupadas com maior vigor com a chegada das ferrovias, tendo a indústria como uso fomentador. Atraídas pelo baixo custo da terra e pela facilidade logística gerada pela proximidade com as estradas de ferro, as indústrias instalaram-se às margens das rotas dos trilhos. Dentre essas regiões destaca-se a Barra Funda que teve a ferrovia como um agente fundamental no processo de urbanização, desencadeando um processo de ocupação que no princípio atraiu os trabalhadores das fábricas recém-instaladas.

À medida que a ocupação do bairro se intensificou e o transporte ferroviário de passageiros ganhou destaque, as estações ali instaladas passaram a centralizar atividades. Os bondes também foram importantes agentes que promoveram a ocupação ao longo dos seus trilhos, permitindo que a região também se tornasse atrativa para pequenos comerciantes que se beneficiaram do contingente de moradores e do intenso movimento do bairro. Esse perfil de ocupação do bairro perdurou durante a primeira metade do século XX, enquanto que, em decorrência do encarecimento da terra e da descentralização da produção, um processo de estagnação iniciou-se na década de 1960 mediante o movimento de saída das grandes indústrias adjacentes aos eixos ferroviários. No contexto de estagnação potencializado pelo esvaziamento industrial, a Barra Funda passou por um processo de alteração nas dinâmicas urbanas somente na década de 1980 quando foi inaugurado o terminal intermodal que foi proposto para abrigar uma nova linha de metrô, as ferrovias existentes e terminais de ônibus. Proporcionando maior acessibilidade e introduzindo uma nova dinâmica ao bairro nas décadas seguintes decorrente da inserção mais efetiva da região no âmbito dos fluxos metropolitanos, a implantação do terminal impulsionou também o setor terciário de comércio e serviços. Fechando o ciclo, os investimentos na área foram reforçados com a Operação Urbana Água Branca, instrumento urbanístico em vigor desde 1995.

Tendo em vista o histórico evolutivo da Barra Funda, o presente trabalho aborda os aspectos que fizeram o transporte sobre trilhos se tornar um agente transformador fundamental para a região, desde suas primeiras ocupações até os dias atuais. O estudo se estabelece a partir de duas frentes. A primeira possui um caráter contextual que corresponde à revisão bibliográfica sobre desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo e história ferroviária paulista. A segunda permite uma aproximação à escala do bairro através da análise de mapas que retratam a evolução da ocupação do tecido urbano da Barra Funda.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

Pode-se concluir que as diversas fases de desenvolvimento urbano da Barra Funda e seus respectivos tipos de ocupação estiveram intimamente ligados ao sistema de transporte sobre trilhos atuantes. Eventos primordiais se destacam como marcos no processo de intensas transformações urbanas locais, dentre os quais estão: a instalação das duas ferrovias no final do século XIX; a implantação dos bondes; a decadência do transporte ferroviário e a predominância do transporte rodoviário; a chegada do metrô; e a transformação do pátio ferroviário no Memorial da América Latina.

PALAVRAS-CHAVE: transporte sobre trilhos; transporte urbanos; São Paulo; Barra Funda.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, A. (org.). **A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana**. Volume III: aspectos da metrópole paulista. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- BEM, S. F. de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- BRUNELLI, A. S. U. et al. **Revista Barra Funda**. Série História dos Bairros de São Paulo, v. 29. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, Secretaria Municipal de Cultura, Departamento do Patrimônio Histórico, 2006.
- CARDIM, G. **Planta Geral da Capital de São Paulo 1897**. São Paulo, 1897.
- CRUZEIRO-VASP. **Levantamento Cruzeiro VASP da cidade de São Paulo**. São Paulo, 1952-1959.
- CYRINO, F. R. P. **A História da Implantação e Consolidação da The São Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. Através da Análise de sua Arquitetura**. São Paulo: Landmark, 2004.
- GEGRAN. **Levantamento da cidade de São Paulo**. São Paulo, 1970.
- GIMENES, L. U. **Estação intermodal como gerador e regenerador de centralidades metropolitanas: uma análise do potencial da Estação da Luz em São Paulo**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.
- HEREÑÚ, P. E. R. **Arquitetura da mobilidade e espaço urbano**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.
- KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões Sobre a Sua Preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.
- METRÔ (Companhia do Metropolitano de São Paulo). **Leste-Oeste: em busca de uma solução integrada**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1979.
- MEYER, R. M. P.; GROSTEIN, M. D.; BIDERMAN, C. **São Paulo metrópole**. São Paulo: Edusp, 2004.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Mapa Digital da cidade de São Paulo – MDC**. São Paulo, 2004.
- SARA BRASIL. **Levantamento da cidade de São Paulo**. São Paulo, 1930.
- STEFANI, C. R. B. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.
- TRAMONTINO, V. S. **O espaço livre na vida cotidiana: usos e apropriações nos espaços livres na cidade de São Paulo, nas áreas do Terminal Intermodal da Barra Funda e do SESC Fábrica Pompéia**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.



DE ESPAÇO RESIDUAL A ESPAÇO LIVRE PÚBLICO: POTENCIAL DAS LINHAS FÉRREAS DESATIVADAS COMO OPORTUNIDADE PROJETUAL

DE ESPACIO RESIDUAL A ESPACIO LIBRE PÚBLICO: POTENCIAL DE LAS LÍNEAS FÉRREAS DESACTIVADAS COMO OPORTUNIDAD PROYECTUAL.

PERPÉTUO, Maini

Arquiteta e Urbanista; Mestra pelo PROURB-FAU/UFRJ | mainioliveira@gmail.com

Este trabalho aborda o tema dos espaços residuais gerados a partir da desativação de linhas férreas. Tem como objetivo investigar suas potencialidades ao serem transformados em espaços livres de uso público, proporcionando a indução de novas dinâmicas na paisagem urbana. Observa-se que no Brasil as infraestruturas ferroviárias são exemplos marcantes do processo de obsolescência funcional, especialmente a partir da década de 1970, quando a ideologia rodoviarista implicou no abandono gradativo do uso do trem, gerando uma série de espaços residuais filiformes (CAMPOS, 2002; BORDE, 2006). No cenário nacional, contudo, constata-se poucas experiências de reutilização desses espaços, constituindo-se em um vasto campo a ser explorado. Nesse contexto esse trabalho explora os potenciais biofísicos, urbanos e socioculturais dos antigos leitos ferroviários brasileiros ao serem convertidos em novos espaços livres públicos. Do ponto de vista biofísico, investiga-se o seu potencial para a recuperação ambiental dos rios e suas margens, uma vez que grande parte da rede ferroviária foi implantada ao longo de fundos de vales. Destaca-se ainda o seu potencial sistêmico, considerando que são áreas de grande extensão que possibilitam conectar diferentes porções da cidade e funcionar como articuladores do sistema de espaços livres (QUEIROGA, 2011; TARDIN, 2013). Do ponto de vista urbano, observa-se que as linhas férreas em seu sentido longitudinal são muitas vezes indutoras da urbanização, contudo, no sentido transversal, constituem-se como barreiras físicas e funcionais (QUEIROGA, 2011; JACOBS, 2013). Ao serem desativadas, essas áreas passam frequentemente a ser utilizadas como “atalhos” entre bairros antes isolados, o que reforça o potencial desses espaços para a costura de partes fragmentadas da cidade (HOUGH, 1995; TARDIN, 2013). Do ponto de vista sociocultural, a requalificação das linhas férreas desativadas pode dinamizar intervenções mais amplas e as converter “em zonas positivas que contribuem para revalorizar grandes fragmentos da cidade” (BUSQUETS, 2006, p.109). Assim, ao serem transformadas em espaços livres de uso público, tais áreas podem contribuir para a integração de diferentes grupos sociais e impactar ativamente na qualidade do ambiente onde vivem (WOOLLEY, 2003; HOLLAND ET. AL, 2007; FALCÓN, 2007). Diante do exposto e considerando o grande inventário de remanescentes ferroviários no Brasil, torna-se premente a reflexão e proposição de alternativas para esses espaços, para que eles possam ser reinseridos na vida das cidades de modo a potencializar novas dinâmicas na paisagem urbana. Assim, intenciona-se que este trabalho contribua para o debate - tanto no âmbito acadêmico quanto no âmbito da prática projetual, no que diz respeito às possibilidades futuras de intervenção em espaços residuais análogos.

PALAVRAS-CHAVE: espaços livres residuais; espaços livres de uso público; linhas férreas desativadas; sistema de espaços livres; paisagem urbana.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

- BORDE, Andréa de Lacerda Pêsoa. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.
- BUSQUETS, Joan; CORREA, Felipe. **Cities x Lines: a new lens for the urbanistic project**. Harvard University: Nicolodi Editore, 2006.
- CAMPOS, Helena Guimarães. **Da inclusão à exclusão social: a trajetória dos trens de subúrbio da região metropolitana de Belo Horizonte (1976 - 1996)**. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2002.
- FALCÓN, Antoni. **Espacios verdes para una ciudad sostenible: Planificación, proyecto, mantenimiento y gestión**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2007.
- HOLLAND, Caroline; CLARK, Andrew; KATZ, Jeanne; PEACE, Sheila. **Social interactios in urban puclic places**. Bristol: Joseph Rowntree Foundation, 2007.
- HOUGH, Michael. **Cities and natural process**. Londres e Nova York: Routlegde, 1995.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2013.
- QUEIROGA, Eugenio Fernandes. “Do vazio ao espaço público: requalificando paisagens, reestruturando territórios”. **Paisagem Ambiente: ensaios**. São Paulo: FAU-USP, N. 28, 2011, p. 21-40.
- TARDIN, Raquel. **System of open spaces: Concrete project strategies for urban territories**. New York: Springer, 2013.
- WOOLLEY, Helen. **Urban Open Spaces**. Londres: Spon Press, 2003.



À MARGEM DA LINHA: TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM E OS CONFLITOS NO SETOR GEOGRÁFICO OESTE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ

EL MARGEN DE LA LÍNEA: TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE Y LOS CONFLICTOS EN EL SECTOR GEOGRÁFICO OESTE DE CAMPOS DOS GOYTACAZE/RJ.

GODOY, Antonio Leandro Crespo de

Mestre em Planejamento Regional e Gestão de Cidades; IFF | antonio.godoy@iff.edu.br

CRISPIM, Elisa Araujo

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; IFF | crispimelisa@gmail.com

SANTOS, Maria Lis Paula de Moraes dos

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo; IFF | maria.moraes.arq@gmail.com

O objetivo do presente trabalho é a análise das transformações na paisagem do setor geográfico periférico, aqui denominado zona oeste, de Campos dos Goytacazes, cidade localizada na região Norte do Fluminense, que, em virtude do aumento da receita pública municipal proveniente dos *royalties* de petróleo, passou a vivenciar grandes investimentos. Este setor teve como ocupação original a Favela da Margem da Linha (Figura 1), porém nos últimos anos vem sofrendo forte impacto da ação de diversos agentes produtores do espaço urbano. Este estudo apresentará um histórico das transformações desse território fortemente impactado pela valorização do solo e por grandes investimentos imobiliários. O município apresenta um histórico de formação e desenvolvimento ligado a produção sucroalcooleira, com a presença de latifúndios e de forte cultura patrimonialista. Esta concepção se reflete na estrutura social e política que se baseava no sistema de produção e exportação de produtos agrícolas, principalmente a cana de açúcar e seus derivados. De acordo com dados do IBGE (2014), em 1837, a construção da ferrovia transformou a cidade num centro de circulação comercial da região. O crescimento dos engenhos à vapor apoiou a expansão açucareira do século XIX que, em seguida, foi transformado em grandes usinas. Posteriormente, a descoberta do petróleo e do gás natural, na bacia de Campos, aumentou a receita municipal com o advento dos *royalties* de petróleo, Lei nº 9.478/1997, resultante de compensações financeiras. Os grandes investimentos públicos e privados transformam a paisagem pela ação dos diversos agentes produtores do espaço urbano, explicitando no território do setor apresentado, o conflito entre os moradores da Favela da Margem da Linha e os interesses do capital imobiliário. As políticas públicas de habitação de interesse social promovidas pelo município iniciam um processo de remoção da favela, tendo como justificativa a condição de área de risco à margem da linha ferroviária. A paisagem se transforma com a implantação de grandes condomínios urbanísticos, hotéis e um *shopping center*. A estrutura fundiária é quem realmente desenha a cidade. A realidade deste setor geográfico analisado demonstra os desdobramentos de um dos vetores de expansão da cidade, que tem apresentado uma mancha urbana cada vez mais extensa e fragmentada. Os grandes investimentos e a ação do poder público têm produzido segregação espacial e periferização das populações mais vulneráveis, agravando um quadro já existente de exclusão social.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

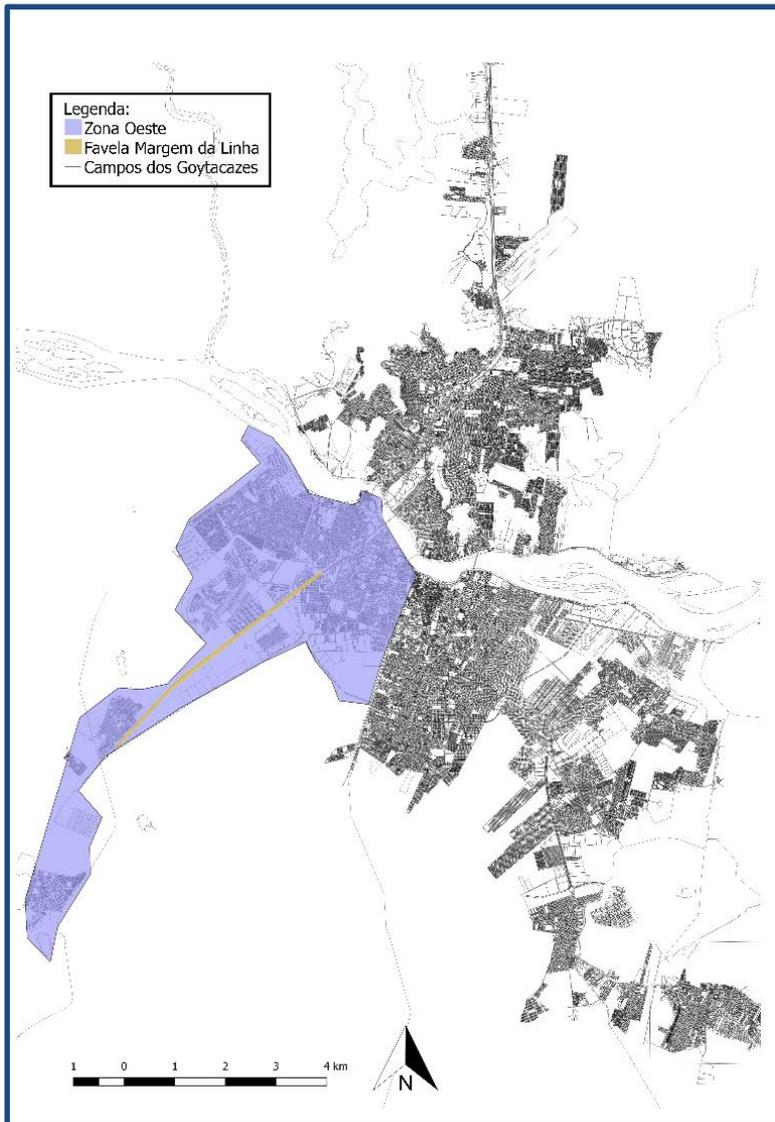


Figura 1: Mapa de localização da Favela Margem da Linha.
 Fonte: Desenvolvido pelos autores (2018).

PALAVRAS-CHAVE: margem; transformação; paisagem; *royalties*.

REFERÊNCIAS

GODOY, A. L. C.; ALIPRANDI, D. C.; SILVA, D. I. ; GOMES, P.. **Análise das transformações urbanas do distrito sede da cidade de Campos dos Goytacazes/RJ.** In: PNUM 2017 Rede Lusófona de Morfologia Urbana, 2017, Vitória - ES. PNUM 2017, 2017.

IBGE. **Histórico.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/campos-dos-goytacazes/historico>>. Acesso em: 19 mai. 2018.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

RAMAL JAPERI: IMPACTOS DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NOS ESPAÇOS DE USO LIVRE DE EDIFICAÇÃO E SUAS POTENCIALIDADES

RAMAL JAPERI: IMPACTOS DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN LOS ESPACIOS DE USO LIBRE DE EDIFICACIÓN Y SUS POTENCIALIDADES

OLIVEIRA, Natália Silva de

Pós-graduanda; Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro | nsoliveira.arq@gmail.com

A via férrea constitui, historicamente, o ator principal para transformação do território e consolidação dos dois núcleos urbanos principais que conformam o município de Japeri - Japeri e Engenheiro Pedreira. Com adensamento construtivo e populacional concentrado nesses dois núcleos principais, parte do território municipal ainda se encontra livre das mazelas de urbanização dispersa, fragmentada e precária, ocasionadas pelas carências de planejamento (MARICATO, 2018). Entretanto, os espaços livres de edificação e urbanização estão ameaçados pela expansão logístico-industrial e pela ocupação desordenada e sem planejamento e, conseqüentemente, desprovida de qualidade socioambiental (ALCANTARA e SANTOS JR., 2017), justificando a importância da pesquisa. Ademais, o município possui o menor índice de Desenvolvimento Humano da Baixada Fluminense, 0,659 (IBGE, 2010), e a situação da pobreza no município é a mais grave do Estado do Rio de Janeiro, configurando verdadeiro laboratório do processo de metropolização e periferização alavancado pelas desigualdades sócio-espaciais (SOUZA, 2013) e pelo desequilíbrio na relação centro-periferia. O objetivo principal é levantar, historicamente, os impactos que a ferrovia promoveu na constituição do município de Japeri; e como a atual lógica de expansão urbano-industrial incide sobre os espaços livres de edificação, principalmente no entorno imediato das duas estações férreas do município. Ainda engloba a construção de um diagnóstico e a identificação das potencialidades cultural e social, econômico e no uso e ocupação do solo do entorno das estações. Neste sentido, a pesquisa pretende deixar uma contribuição através do levantamento de um diagnóstico realizado a partir das relações possíveis de serem observadas entre os processos sociais, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana do município (CORRÊA, 1993). O quadro teórico-metodológico de cunho empírico e exploratório inclui: apreensão de conceitos que permitam a compreensão das singularidades dessa temática; utilização dos sistemas de informações geográficas e de bases cadastrais oficiais na produção de mapeamento multi-temático; visitas, observações e levantamentos *in loco*; uso de aerofotogrametria e sobrevoos, identificando transformações territoriais; análise de dados demográficos, sustentável e de indicadores sociais, com mapeamento dos resultados e potencialidades. Conclui-se sobre a importância da ferrovia como agente conformador na construção e transformação do território do município de Japeri e sua relação com dois núcleos peri-urbanos heterogêneos e fragmentados.

PALAVRAS-CHAVE: paisagens ferroviárias; espaços de uso livre de edificação; desigualdades sócio-espaciais.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

REFERÊNCIAS

ALCANTARA, D., SANTOS JR., P.A. **Crescimento Populacional e Econômico na Região Perimetropolitana: cenários especulativos e (des)equilíbrio socioambiental na Baixada de Sepetiba.** Anais do IV Seminário Internacional AEAULP. Belo Horizonte: UFMG, 2017.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** 2. Ed. São Paulo: Ed. Ática, 1993.

MARICATO, E; ARAISHI, A.G. (2018) **O Brasil na era das cidades-condomínio.** In Jornal GGN de 29/04/2018. Disponível em: <<https://jornalggm.com.br/noticia/o-brasil-na-era-das-cidades-condominio-por-erminia-maricato-e-ana-gabriela-akaishi>> Acesso em: 30 mai. 2018.

SOUZA, M.L. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial,** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas

ÍNDICE REMISSIVO

Autor	Páginas
1. Aída Rodríguez Leuro	58
2. Alessandra Cristina Santos	19
3. Alex Assunção Lamounier	11 e 100
4. Ana Caroline Caixeta Silva	66
5. Ana Cecília Mattei de Arruda Campos	93
6. Ananda Soares Rosa	68
7. André Luiz Rocha Cardoso	66
8. Andréa Relva da Fonte Endlich	48
9. Antonio Leandro Crespo de Godoy	106
10. Bruno Ragi Eis Mendonça	10 e 11
11. Ciça Kaline Cruz Rosa	23
12. Claudiana Cruz dos Anjos	46
13. Clovis Hiran Fuentes Mauá Filho	95
14. Daniel Athias de Almeida	10, 11 e 63
15. Daniela Bogado Bastos de Oliveira	32
16. Douglas Lima	88
17. Elisa Araujo Crispim	106
18. Emanuela Nogueira Fabres	86
19. Éric Alves Gallo	28 e 72
20. Eugenio Fernandes Queiroga	76
21. Fabíola Castelo de Souza Cordovil	70
22. Felipe Sacramento	97
23. Fernanda Silva Freitas	25

24.	Férrea de Suarez Cauca	55
25.	Gabriel de Souza Parreira	51
26.	Gabriela Mesquita	99
27.	Gilberto Cunha Franca	95
28.	Giovanna Scalfone	38
29.	Graciela María Viñuales	36
30.	Henrique Vianna Lopes Teixeira	42
31.	Humberto Yamaki	20
32.	Inês de Azevedo Isidoro	18
33.	Inês El-Jaick Andrade	72
34.	Ivaldo Lima	91
35.	Jéssica de Fátima Rossone Alves	30
36.	João Pedro Otoni Cardoso	25
37.	José Eustáquio Machado de Paiva	42 e 88
38.	Júlio Cláudio da Gama Bentes	74
39.	Karla Cerqueira	38
40.	Laura Inês Maita	82
41.	Leonardo Issamu Quadros Uemura	23
42.	Lucas Martins de Oliveira	76
43.	Ludmila Albuquerque da Costa	78
44.	Maini Perpetuo	104
45.	Marcela da Silva Maciel	23
46.	Marcelo Lyra de Souza Brasil	100
47.	Maria Castilho Maron Pettersen	32
48.	Maria Lis Paula de Moraes dos Santos	106
49.	Maria Sabina Montaña Manrique	55
50.	Mariana Matheus Tinoco Argondizio	93
51.	Miguel Dario Cardenas Angarita	55
52.	Milena d'Ayala Valva	66



53.	Natália Silva de Oliveira	108
54.	Néstor Fabián García	82
55.	Nilson Ghirardello	68
56.	Orlando Gonçalves Faya Junior	44
57.	Ramon Silva Carvalho	48
58.	René Lommez Gomes	42
59.	Rodrigo Morganti Neres	102
60.	Rosemary Lopes Rodrigues	80
61.	Sophia Maria Gomide Luz	93
62.	Samuel Ávila	34
63.	Talita Rezende Torcato Pereira	70
64.	Tatiana Rivera Pabón	11, 12 e 90
65.	Thais de Almeida Gonçalves	53
66.	Thaís Motta do Nascimento	60
67.	Thereza Christina Couto Carvalho	100
68.	Vanessa Kellen Xavier do Couto	88
69.	Vera Maria Ramos Vasconcellos	48
70.	Vera Regina Tângari	9, 10, 11 e 41
71.	Vinícius Ferreira Mattos,	23
72.	Virginia Vasconcellos	38 e 86
73.	Vitor Silveira	100



I COLÓQUIO INTERNACIONAL

Territórios e Paisagens Ferroviárias

Estudos em áreas atravessadas por linhas férreas