

**Linhas férreas e o vazio:
costurando lacunas na cidade de Patos**

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Yan Fábio Leite de Azevedo

**Linhas férreas e o vazio:
costurando lacunas na cidade de Patos**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado para obtenção do grau
de Bacharel em Arquitetura e Urba-
nismo pela Universidade Federal da
Paraíba.

Orientadora: Profa. WylInna Vidal

JOÃO PESSOA, 2022

Linhas férreas e o vazio: costurando lacunas na cidade de Patos

BANCA EXAMINADORA

PROF^ª. DR^ª. WYLNNA CARLOS LIMA VIDAL
Orientadora

PROF^ª. DR^ª. LUCY DONEGAN
Avaliadora Interna

PROF. MS. ANDRÉ GONZAGA FALCÃO
Avaliador Externo

JOÃO PESSOA, 2022

Catálogo na publicação Seção de Catalogação e Classificação

A9941 Azevedo, Yan Fabio Leite de.
Linhas Férreas e o Vazio: Costurando lacunas na
cidade de Patos / Yan Fabio Leite de Azevedo. - João
Pessoa, 2023.
159 f. : il.

Orientação: Wylnna Vidal.
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Linhas Férreas. 2. Espaço Público. 3. Diagnóstico
Urbano. 4. Projeto Urbano. I. Vidal, Wylnna. II. Título.

UFPB/BSCT CDU 72(043.2)

Carta de agradecimento

Viver uma graduação de cinco anos e meio em uma cidade diferente, lidando com novas responsabilidades e, ao mesmo tempo, tendo que se empenhar com um alto nível de dedicação para com as demandas do curso de arquitetura e urbanismo não é uma tarefa fácil e perpassa mudanças bruscas de realidade e modo de vida. Esse processo todo certamente não seria possível se eu não tivesse ao meu lado uma rede de apoio tão sólida, que me serviu de alicerce durante toda essa caminhada e que sempre me incentivou a almejar os mais altos voos. Desse modo, gostaria de agradecer:

A minha mãe, por ser essa imagem-reflexo de mim, na qual eu tanto me vejo, me apego, me conecto e por sempre ter conseguido fazer eu sentir o filho mais amado e querido do mundo.

A minha tia, por ser essa mulher forte na qual eu me inspiro e me referencio, e por ter sempre exercido esse papel de suporte tão grande em minha vida, equivalente ao de uma segunda mãe.

A minha vó, por ser a matriarca tão potente dessa família e esse exemplo do que é o amor na sua forma mais pura e primária.

Ao meu pai, que durante toda a sua vida lutou para me proporcionar as melhores condições e que, à sua maneira, me ensinou a acreditar em sua própria essência e jamais desistir dela.

A Cacá e Padrinho, que foram capazes de me transmitir conhecimentos, palavras de apoio e acochidas, cada um a seu modo, ao longo de todo esse período.

A Anderson, por ser a pessoa que mais me conhece e com a qual eu mais me conecto no planeta inteiro, por ser essa espécie de alma gêmea que esteve ao meu lado ao longo desses últimos anos e com quem sei que vou poder contar por toda a vida.

A Juinho, por manter e aprimorar laços que carregávamos desde o ensino médio, exercendo um papel de amizade, carinho, e cuidado que é tão valioso para mim.

A Bia e Stephanie, por serem essas amigas que percorrem a minha vida desde a infância, sendo fontes de vivências e memórias tão boas ao longo de todo esse período.

A Léo, por ter me apresentado o amor de formas tão potentes e intensas, por ter estado disposto a lutar e entrar de cabeça nessa caminhada linda que embarcamos, e por ter sido uma fonte tão importante de carinho e zelo em meio a períodos tão árduos.

A Dayane e Edinaldo, pelas inúmeras trocas, conexões e problematizações. Pelas caminhadas ao RU e por todas as desconexões e reconexões comigo mesmo, oriundas desse percurso. Por terem sido fontes constantes de aprendizado e afeto ao longo de todo esse período.

A Camila, por todas as risadas, sotaques e neurônios divididos, mas, principalmente, por ter sido uma voz tão simultaneamente sensível e sensata, sendo fonte de inspiração, admiração e carinho durante toda essa fase.

A todos os amigos, com quem dividi trabalhos, discussões, cuidados e afeições ao longo desse período, principalmente a: Guilherme, Gabriela, Raphael, João Victor, Elaine, Lara, Sophia, João Luiz e Ian. A graduação não seria a mesma sem vocês.

À professora Wylinna Vidal, por ter aceitado me orientar e ter guiado esse processo com tanta maestria. Por ser essa mente pulsante que sempre me garantiu a liberdade de pensar crítico e me incentivou a ir além nas discussões.

Aos professores André Falcão e Lucy Donegan, por terem se disponibilizado a participar da banca e por todos os ensinamentos compartilhados desde a qualificação.

Ao professor Geovany, por ter me inserido no campo da pesquisa urbana, tendo sido uma fonte imensa de conhecimento e inspiração durante todo o período em que compartilhei da sua presença.

À Universidade Federal da Paraíba e, em especial, ao corpo docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU-UFPB), pelos conhecimentos repassados e por serem essa fonte potente de produção de conhecimento científico para o nosso estado.

Ao CNPQ e CAPES pelas bolsas de incentivo à pesquisa e monitoria recebidas ao longo desse período, por serem instrumentos tão importantes para a manutenção de uma estrutura acadêmica universal, democrática e gratuita no nosso país.



o sertão é do tamanho do mundo,
o sertão está em toda parte
o sertão é dentro da gente

guimarães rosa

Resumo

A cidade de Patos foi um dos municípios do interior paraibano que sofreu com a desativação do sistema ferroviário, fruto de uma política nacional de desincentivo a esse modal. Nesse caso, o traçado da linha férrea cruza a malha urbana da cidade, fragmentando-a em duas partes e gerando uma espécie de cicatriz urbana, e, assim, acaba por fomentar a criação de vazios urbanos e de espaços desconexos ao tecido da cidade. Ao longo do trajeto ferroviário, formaram-se também comunidades, as quais estão quase sempre associadas à vulnerabilidade social e à segregação espacial. Desse modo, o trabalho traz como objetivo investigar e identificar como se dão as relações sociais e urbanísticas em alguns desses vazios e, assim, propor intervenções urbanas que recosturem-os ao tecido urbano. Diante disso, estabeleceu-se um recorte espacial que engloba duas áreas importantes para a cidade, localizadas numa zona central. A partir disso, conseguiu-se diagnosticar o território através de análises morfológicas, funcionais e perceptivas e definiram-se problemáticas-síntese para se ter como enfoque dentro de um estudo projetual. Este partiu de intervenções numa escala urbana mais ampla, como um plano de mobilidade para a reconexão da malha do entorno da linha férrea, e perpassou também por propostas mais direcionadas ao percurso da linha, como a criação de um parque linear, desenvolvido através de três planos de intervenção: mobilidade, paisagismo e zoneamento. Por fim, propôs-se uma intervenção, na escala arquitetônica, a nível de ensaio projetual, de um Centro de integração comunitário.

Palavras-chave: Linhas Férreas; Espaço Público; Diagnóstico Urbano; Projeto Urbano.

Abstract

Patos City was one of the municipalities in the countryside of the State of Paraíba that suffered with the deactivation of the railway system, the result of a national policy of discouragement to this transportation mode. In this case, the railway track crosses the urban mesh of the city, fragmenting it in two parts and generating a kind of urban scar, and, thus, ends up promoting the creation of urban voids and disconnected spaces to the city's fabric. Along the railroad tracks, communities were also formed, which are almost always associated with social vulnerability and spatial segregation. Therefore, this work aims to investigate and identify how social and urban relations take place in some of these voids, and thus propose urban interventions that will rebuild them to the urban fabric. Taking this into consideration, a spatial cutout was established that includes two important areas for the city, located in a central zone. From this point on, it was possible to diagnose the territory through morphological, functional and perceptive analyses and to define synthesis-problems to be focused on in a project study. This study started with interventions on a broader urban scale, such as a mobility plan for the network's reconnection around the railway, and also went through proposals more targeted to the line's route, such as the creation of a linear park, developed through three intervention plans: mobility, landscaping and zoning. Finally, an intervention was proposed, on an architectural scale, as a project test, for a Community Integration Center.

Palavras-chave: Railways; Public Space; Urban Diagnosis; Urban Project.

Sumário

Introdução

- Tema e justificativa - pág. 10
- Objetivos - pág. 11
- Procedimentos e etapas - pág. 12
- Estrutura do trabalho - pág. 13

1. As problemáticas

- 1.1 A colcha de Retalhos - pág. 16
- 1.2 Espaço Público para quem? - pág. 18

2. A cidade e a linha

- 2.1 Patos: um breve contexto - pág. 22
- 2.2 Linhas férreas: Ascensão e declínio - pág. 26
- 2.3 Beiral: Uma comunidade invisível aos olhos do Estado - pág. 34
- 2.4 Estação ferroviária: um patrimônio em abandono - pág. 36
- 2.5 A morada do Sol: projetando em uma cidade de clima semiárido - pág. 42

3. Percepções e Análises

- 3.1 Localização e Recorte - pág. 48
- 3.2 Forma urbana - pág. 50
- 3.3 Mobilidade - pág. 54
- 3.4 Tipologias edilícias - pág. 58
- 3.5 Usos do solo - pág. 62
- 3.6 Setorização - pág. 68
- 3.7 Percurso Visual/Walkthrough - pág. 70
- 3.8 Interação com a comunidade - pág. 86
- 3.9 Memorial fotográfico - pág. 92
- 3.10 Análise SWOT/FOFA - pág. 102
- 3.11 Mapa Síntese - pág. 104

4. Proposições

- 4.1 Costurando de Fora para dentro - pág. 108
- 4.2 Análise de referências - pág. 110
- 4.3 Princípios e Diretrizes - pág. 116
- 4.4 Orientações de mobilidade - pág. 118
- 4.5 Plano de Recostura do entorno - pág. 120
- 4.6 Plano de Mobilidade - pág. 122
- 4.7 Plano de Paisagismo - pág. 132
- 4.8 Plano de Zoneamento - pág. 136
- 4.9 Ensaio Projetual - pág. 140

Outros caminhos possíveis
pág. 152

Referências bibliográficas
pág. 154

Tema e Justificativa

Patos é um município de 108 mil habitantes do interior da Paraíba (IBGE, 2021), localizado há cerca de 306 km da capital, João Pessoa. O município dispõe de bastante protagonismo e relevância no interior paraibano, e em 2022 obteve o título de “capital do sertão” oficializado e reconhecido por lei estadual (Lei nº 2767/2021). A cidade, assim como diversas outras do interior paraibano, recebeu a instalação de uma linha férrea ao longo da primeira metade do século XX, o que à época, era um processo que representava pujança e modernidade, e que retirava esses municípios da condição de isolamento geográfico, conectando-os diretamente com capitais de estados vizinhos (SILVA, 2010).

Contudo, o transporte ferroviário, no Brasil, sofreu com um gradativo processo de abandono a partir das décadas finais do século XX (LACET, 2017). Com o processo de privatização, ocorrido no final da década de 90, a maior parte das linhas férreas do interior paraibano, teve seu uso desativado com o tempo. Desse modo, o que se tem hoje na cidade é um grande espaço vazio e linear, na maior parte das vezes, sem uso, e que acaba por fragmentar o tecido urbano. O fato de essas estruturas férreas ainda estarem presentes, porém sem nenhum uso, parece trazer ao local uma ideia de abandono, o que faz com que haja um aparente desinteresse, tanto da população, como do setor público, responsável pelo planejamento urbano, em se voltar para esse local e discutir uma real apropriação desses espaços.

Por outro lado, nota-se que esses espaços parecem se configurar como ricos potenciais de intervenção, visto que, além da posição central na cidade, são, em grande parte, acompanhados por áreas habitadas dispostas de forma paralela à linha férrea, as quais, apesar de serem marcadas pela segregação sócio-espacial, e ausência de investimentos públicos, parecem já desenvolver trocas sociais internas com o espaço atual, ainda que este não seja dotado de infraestrutura. Soma-se a isso, a existência, na região, de equipamentos com valor patrimonial para a cidade, como a Estação Ferroviária, que, contudo, também encontra-se em abandono apesar de se constituir como um espaço de preservação da memória da cidade.

Portanto, o presente trabalho, pretende aprofundar o conhecimento sobre o funcionamento desses espaços vazios – ao longo da linha férrea desativada e seu entorno – procurando quais os significados desses espaços para a cidade, e quais tipos de trocas sociais são desenvolvidas ali. Posto isso, pretende-se desenvolver um estudo projetual que reintegre esse espaço à malha urbana, através do estabelecimentos de diretrizes e ensaios projetuais voltados para a recostura do traçado e para o desenvolvimento de um parque linear, no local.

Ressalta-se aqui que a escolha do município, e do local de interven-

ção em questão, perpassam por dois motivos de caráter pessoal: o primeiro é fruto de uma conexão afetiva com a cidade, onde nasci, cresci e pude colecionar diversas memórias, dentre as quais incluem-se lembranças da linha férrea ativada, com o trem ainda em funcionamento. O segundo motivo relaciona-se à minha experiência enquanto estudante de arquitetura, e o fato de, por isso, reconhecer naquele espaço tantas questões, problemáticas e potencialidades urbanas pertinentes. Por fim, o trabalho adquire relevância dada à escassez, dentro do campo disciplinar da Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal da Paraíba, de trabalhos acadêmicos, nas escalas edificada e urbana, que estejam situados nos municípios do interior do estado, principalmente nas cidades de pequeno e médio porte do sertão paraibano. O trabalho surge então como uma oportunidade de se levantar dados e informações que suscitem as potencialidades de intervenção nestes territórios.

Objetivos

Geral:

Desenvolver análise urbana e edificada para determinados espaços vazios oriundos da desativação das linhas férreas na cidade de Patos. Propor diretrizes e ensaios projetuais para este recorte espacial, costurando-o ao tecido e malha urbana da cidade.

Específico:

1. Pesquisar acerca do tratamento urbanístico de espaços intersticiais que se formam a partir da implantação de macroestruturas urbanas, como as ferrovias;
2. Mapear, analisar e reconhecer urbanisticamente determinados recortes de espaços vazios que margeiam as linhas férreas na cidade de Patos;
3. Repensar, através de diretrizes, a mobilidade urbana do entorno da área, partindo-se de uma priorização do pedestre e do transporte ativo;
4. Elaborar diretrizes e ensaios projetuais para a instalação de um parque linear, propondo intervenções de mobilidade, paisagismo e zoneamento;
5. Desenvolver ensaio projetual, a nível mais detalhado, de um equipamento comunitário a ser instalado no parque

Procedimentos e Etapas

A construção do trabalho foi cheia de idas e vindas, em busca de se entender a fundo o espaço que seria analisado e legitimar as problemáticas previstas. Para melhor explicitar esse processo, foi proposta uma divisão em 4 etapas, que apesar da ordenação linear, se desenvolveram, em diversos momentos, de modo concomitantes:

Fundamentação Teórica: Etapa de revisão bibliográfica do trabalho, a qual foi dividida em duas partes, uma de revisão de conceitos urbanísticos e outra de aprofundamento no objeto.

Diagnóstico Urbano: Etapa de reconhecimento do espaço, através da análises urbanísticas, as quais foram dividida em três tipos: Técnicas; Perceptivas e Análises-síntese.

Exercício projetual: Desenvolvimento da intervenção projetual, através do estudo de projetos correlatos, do estabelecimento de princípios e diretrizes e da criação de ensaios projetuais em diferentes escalas.

Considerações finais: Nesta etapa são apresentadas discussões e vislumbres surgidos durante o processo de pesquisa e que acrescentam ideias para a continuidade do trabalho.

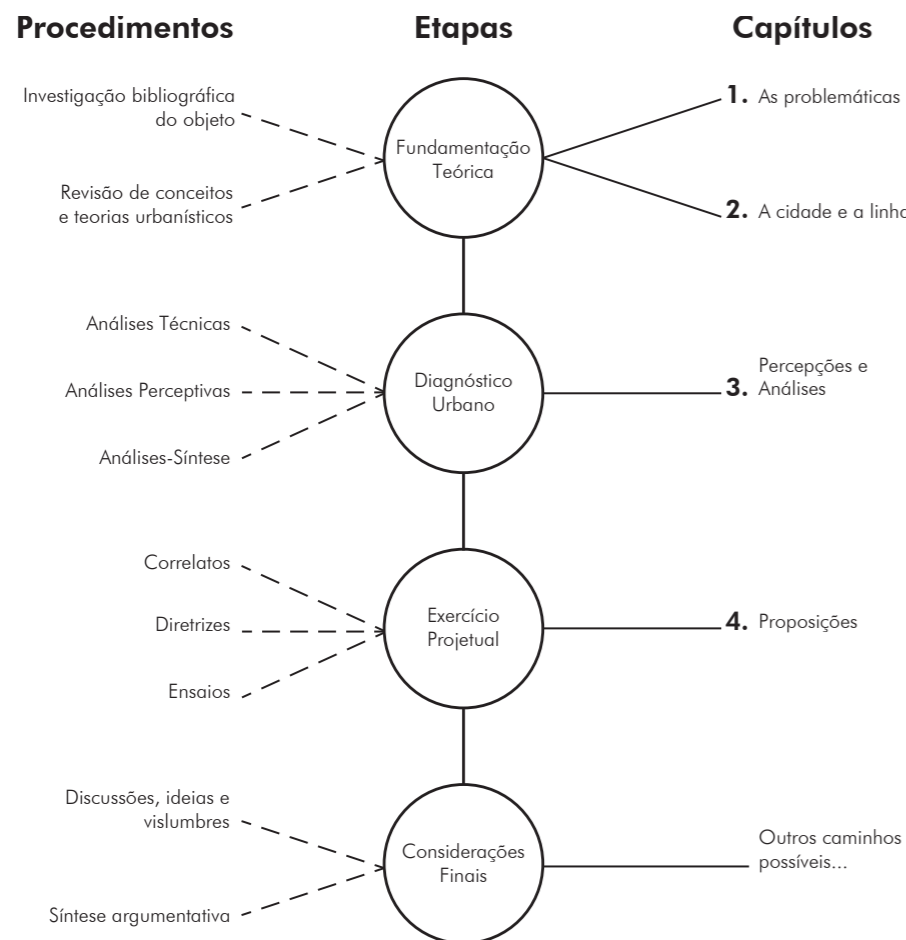


Figura 1: Quadro de Estruturação do Trabalho. Fonte: Autor

Estrutura do Trabalho

Estruturou-se o trabalho em quatro capítulos principais, aproveitando-se da divisão dos procedimentos e etapas, porém estabelecendo uma partição da fundamentação teórica em duas partes. Acrescentou-se também um capítulo especial referente às considerações finais.

1. As problemáticas:

Neste capítulo, realiza-se uma síntese teórica das principais problemáticas abordadas no trabalho, como as de: espaços intersticiais, macroestruturas urbanas, produção do espaço público dentre outros. Para isso, além da análise de outros trabalhos de conclusão de curso, a leitura das bibliografias de Kevin Lynch, com A Imagem da Cidade (1960) e do livro Espaço Público na Cidade Contemporânea (SERPA, 2007) foram essenciais.

2. A cidade e a linha

Aqui é feita uma primeira aproximação do objeto de estudo, por meio da investigação da bibliografia sobre o local. Isso ocorre traçando-se um resgate histórico da implantação da linha férrea na cidade, em busca de entender o seu processo de ascensão e declínio. Acrescenta-se ainda discussões como a do estado de abandono da estação ferroviária, o descado do Estado para com as comunidades que margeiam a linha; e questões referentes à clima e vegetação local.

3. Percepções e Análises

Neste capítulo é realizado um diagnóstico urbano sobre o espaço, este se divide em três etapas de análise. Na de análises técnicas, são feitos mapeamentos de shapes georreferenciados discutindo-se questões como usos, tipologias, morfologia e mobilidade. Logo após, adentram-se em análises perceptivas, buscando-se uma aproximação do autor com o espaço, para isso baseou-se no método do Walkthrough (RHEINGANTZ et al., 2008). Por fim, são feitas análises que buscam sintetizar as principais problemáticas encontradas, de modo a se estabelecer uma conexão direta com a etapa projetual.

4. Proposições

Por fim, a atividade de exercício projetual se inicia a partir de um estudo de referências projetuais, na intenção de se captar direções para elaboração das decisões projetuais. Logo após, são definidas as diretrizes e princípios, construídos a partir dos diagnósticos anteriores. A seguir desenvolvem-se propostas de ensaios projetuais, por meio de uma abordagem que vai da escala urbanística à arquitetônica.

Outros caminhos possíveis..

Ao final do trabalho, são discutidos os limites de aprofundamento que o trabalho conseguiu atingir, dada limitação temporária, como também são apontados os caminhos potenciais para a continuidade das discussões que o trabalho apresenta.

As problemáticas

1.1 A colcha de retalhos

1.2 Espaços Públicos para quem?

Neste capítulo, realizou-se a síntese das principais problemáticas estudadas na etapa de revisão bibliográfica, a qual nesta parte, é focada nos conceitos urbanísticos que moldaram a discussão do trabalho. Para isso, foi feita uma divisão em dois subcapítulos:

No primeiro, intitulado “A colcha de retalhos”, procura adentrar-se em estudos relacionados à fragmentação do tecido das cidades contemporâneas e do papel das macroestruturas urbanas nesse processo. Ademais, procura-se entender como se dá a formação dos espaços intersticiais originários dessa forma de se produzir a cidade, e os potenciais e atributos característicos à vivência desses espaços;

No segundo subcapítulo, “Espaços públicos para quem?”, procura-se discutir a produção de espaços públicos na cidade contemporânea, principalmente do ponto de vista da valorização do solo, procurando entender como esses processos, em teoria benéficos à cidade, estão quase sempre associados à segregação e gentrificação urbana.

1.1 A colcha de retalhos

A referência à cidade urbana como uma “colcha de retalhos” pode ser vista já na década de 90, a partir do desenvolvimento, pelo arquiteto holandês Willem Jan Neutelings, (1991) na teoria do Tapijmetropol, que discute a fragmentação das metrópoles a partir de estudos feitos para um projeto urbano na região de Roterdã. Ao longo da história recente, outros autores vieram a se somar a essa discussão, Gausa (2000) acrescentou que as cidades contemporâneas são marcadas pela desarticulação do tecido urbano, formada por uma combinação dispersa entre construção, paisagem e infraestrutura, enquanto Secchi (2006) adicionou que a representação fragmentada, heterogênea e dispersa da cidade contemporânea se deve à sua natureza instável, à velocidade dos acontecimentos e à mistura de interesses dentro do solo urbano.

Nesse sentido, a construção de macroestruturas urbanas como ferrovias, viadutos e elevados tende a fortalecer esse status de fragmentação da cidade, promovendo interrupções na fluidez da malha urbana, gerando espaços intersticiais sem uso e estabelecendo diluições nos sistemas de espaços públicos da cidade (FRANCO, 2011). Segundo a teoria desenvolvida por Lynch, em *A Imagem da cidade* (1960), essas macroestruturas seriam, em geral, classificadas como limites (edges). A partir do momento que esses limites atuam mais como barreiras, do que como elementos de ligação, acabam separando excessivamente as partes da cidade, gerando cortes na malha urbana, e constituindo quebras de continuidades lineares no tecido urbano que formam espaços intersticiais, geralmente sem uso.

Quase sempre, esses espaços são negados à população tendo o seu uso e integração à vida urbana desestimulados, ainda que possivelmente sejam dotados de enormes potenciais de trocas e vitalidade inexploradas. A autora Paola Berenstein, em uma citação do seu livro *A estética da Ginga* (2011), chega a reconhecer esse potencial:

“O arquiteto urbano trabalha com o entre, nesses espaços do entre, espaços sempre na beira, no limite. Estar entre não significa, aqui, estar isolado de um lado e de outro, mas sim estar ao mesmo tempo nos dois lados, na intersecção. Ou seja, significa uma possibilidade de abertura, uma ponte, um espaço de passagem tanto para um lado quanto para o outro.”

(BERENSTEIN, 2011, p. 155)

Entende-se, portanto, que o surgimento de espaços vazios, oriundos da formação de macro estruturas urbanas e dos demais processos de fragmentação da cidades, se revelam, em geral, como sobras do planejamento urbano. Sobre estas, Lynch ressalta que esses espaços raramente são vazios de fato, sendo comumente ocupados por gru-

pos marginalizados, excluídos e desprezados pela sociedade. O autor enfatiza a importância do espaço ocupado e do seu valor de uso, visto que o conceito de liberdade nesses territórios difere da liberdade oferecida pelo Estado (LYNCH, 1960).

Getlinger e Loeb (2018) se debruçam sobre a comunidade do Moinho, que localiza-se ilhada entre duas ferrovias muradas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (Figura 2). Os autores concluem que, se por um lado a presença dessas fronteiras urbanas segregam e dificultam a integração das comunidades lindeiras ao restante da cidade formal, por outro lado, ao garantir-se o isolamento da área cria-se um espaço seguro e isolado para os residentes, que desde a primeira infância circulam livremente pelo território, desenvolvendo conexões com o território, ainda que este não seja dotado da infraestrutura adequada (Figura 3).

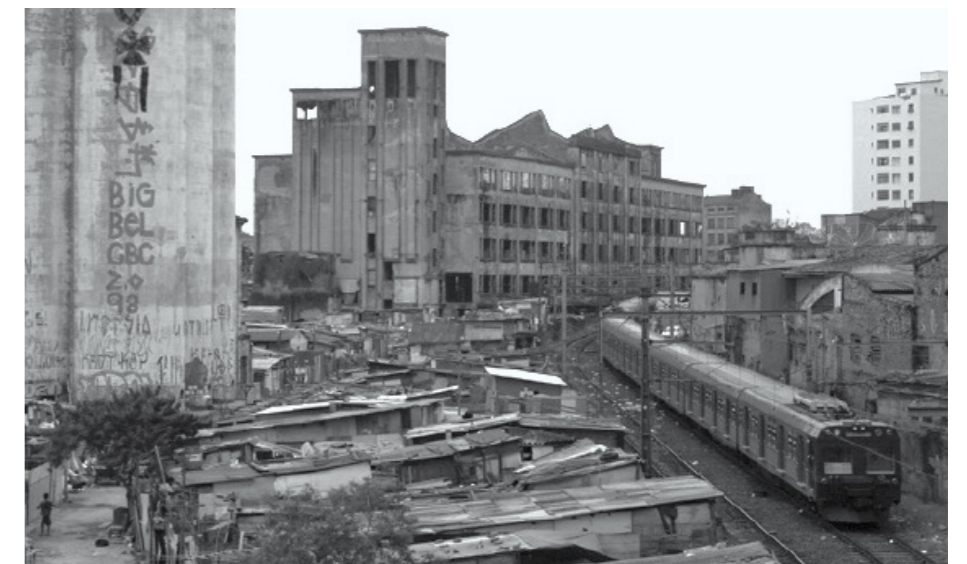


Figura 2: Comunidade do Moinho, em São Paulo, com destaque para o edifício do Moinho central, ao fundo, e as habitações autoconstruídas da comunidade. Fonte: Getlinger e Loeb (2018).



Figura 3: Crianças se apropriando do vielas e barracos da comunidade para brincar. Fonte: Getlinger e Loeb (2018).

1.2 Espaços públicos para quem?

Diante de cenários como a fragmentação do território e a constante ameaça de dispersão do mesmo, autores como Meyer, Grostein e Biderman (2004) citam que é imprescindível que as políticas públicas ajam de modo a garantir uma coesão territorial e social nas cidades, a qual depende diretamente da implantação de espaços públicos de qualidade. Contudo, além da criação por si só, de espaços dotados de infraestrutura urbana que reconectem os territórios outrora fracionados, é importante que se discuta as formas de produção do espaço público na contemporaneidade e como estas, muitas vezes, estão associadas com processos de segregação.

Nesse sentido, o arquiteto Flávio Villaça (1998) relata que a constituição das cidades é determinada pelos interesses da classe dominante, haja vista que grande parte dos agentes que controlam a dinâmica da vida urbana, como o poder público, muitas vezes dentro da sua atuação visam atender as necessidades econômicas dos grandes donos de capital. Este processo é concretizado pela atuação dos mecanismos políticos, sociais e culturais, responsáveis por exercer um forte controle sobre como a estrutura dos espaços urbanos são pensados. Nesse sentido, o mecanismo político diz respeito à elaboração de leis, infraestrutura e acessibilidade, o econômico se dá através do controle do mercado imobiliário e, por fim, o cultural pela naturalização de um estilo de vida que propicie a dominação do território. Desse modo, o conjunto dos fatores apresentados, em paralelo com as escolhas de uma porção dominante da população define o processo de produção do espaço urbano, o qual sempre acaba sendo envolvido pelos interesses da especulação imobiliária. Essa produção desigual pode gerar o abatimento de imóveis ou mesmo de grandes áreas urbanas, provocando não apenas o esvaziamento de certos locais, mas também a subutilização e a precarização do espaço urbano.

Sobre isso, Angelo Serpa em seu livro “O espaço público na cidade contemporânea” (2007), reconhece que os processos de requalificação urbana na contemporaneidade, são quase sempre utilizados como instrumentos para valorização do solo urbano. O que há na verdade é a promoção de políticas públicas higienistas e gentrificadoras, à medida que promovem a substituição das populações dessas áreas, sob o “alibi” da requalificação urbana do espaço. Isso ocorre porque o espaço público possui um alto valor patrimonial, contrariando o senso comum que idealiza esses equipamentos como bens coletivos e lugares da diversão, do entretenimento e da “Natureza socializada”. Desse modo, para o autor se faz necessário investigar sempre quais as reais finalidades por trás de políticas de renovação urbana, de modo a evitar as consequências da revalorização simbólica e social que privilegiam as classes médias em detrimento dos antigos moradores do local.

Em seu livro, Serpa utiliza as cidade de Salvador e Paris como objetos de estudo, fazendo paralelos entre ambas. No caso da primeira, ele aponta que a maioria dos parques urbanos implantados na cidade estão localizados em áreas onde há concentração de população com alto poder aquisitivo (Figuras 4 e 5). Essa priorização parece reforçar uma lógica de valorização desse solo urbano, visto que o parque passa a ser também uma mercadoria, a ser consumida, prioritariamente, pelas classes mais abastadas. No caso de Paris, o autor observa que há uma predominância de pessoas pertencentes à classe média nos parques urbanos da cidade, e que isso parece estar associado ao próprio programa de usos desenvolvido para os mesmos, o qual sempre privilegia as concepções e códigos de conduta, dessas classes. Desse modo, para o autor, o real estímulo a uma cultura de frequência democrática desses parques, perpassa também pela inclusão de práticas e atividades comuns às classes populares, de modo que estas sintam-se de fato atraídas e incluídas nestes espaços.

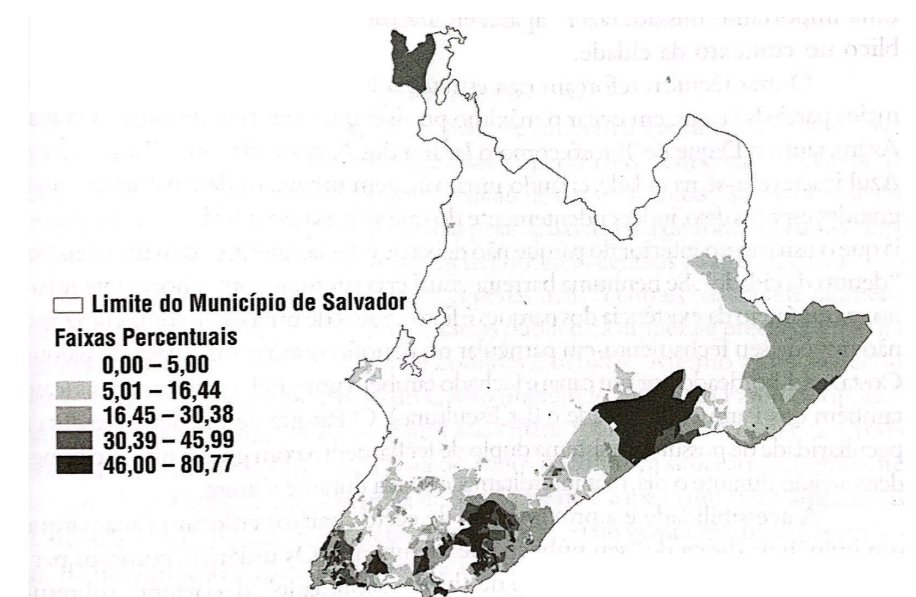


Figura 4: Mapa de Salvador a partir dos percentuais de domicílios com renda acima de vinte salários mínimos por setor censitário. Fonte: Serpa(2007).

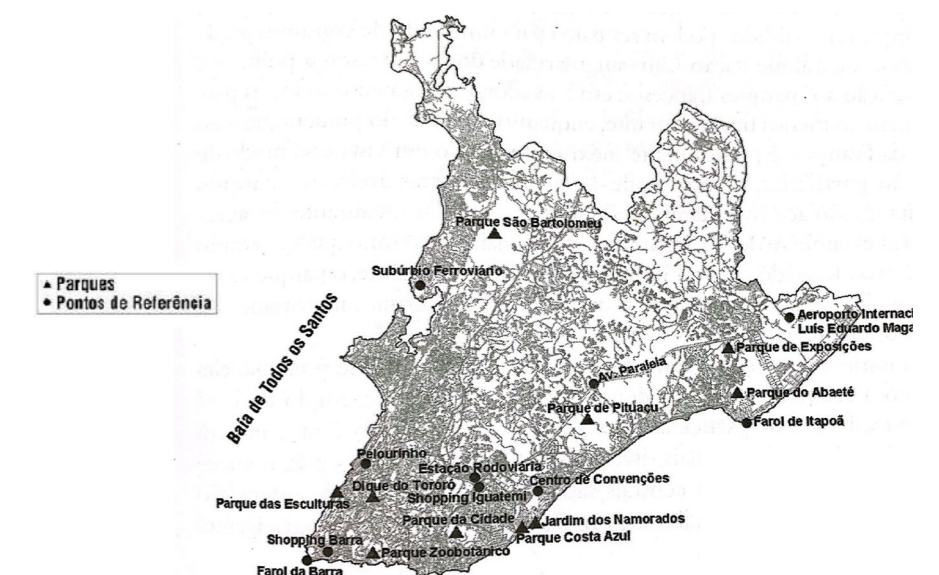


Figura 5: Mapa de sistema de parques públicos de Salvador, 2006. Fonte: Serpa(2007).

A cidade e a linha

2.1 Patos: Um breve contexto

2.2 Linha Férrea: Ascensão e declínio

2.3 Beiral: Uma comunidade invisível aos olhos do Estado

2.4 Estação ferroviária: um patrimônio em abandono

2.5 A morada do Sol: Uma cidade no sertão do semiárido

Este capítulo busca realizar uma aproximação do objeto de estudo para entender dinâmicas e problemáticas na escala local. Essas questões serão abordadas a partir de uma divisão em quatro subcapítulos:

No primeiro subcapítulo, procurou-se trazer uma visão geral sobre o município estudado, abordando questões históricas, geográficas, econômicas e sociais, de modo a familiarizar o leitor com o sítio em que o objeto encontra-se inserido;

O segundo subcapítulo tem seu foco no processo de implantação das linhas férreas tanto no estado da Paraíba, como no município de Patos, a partir daí analisa-se a questão sob uma perspectiva histórica e entende-se como ocorreram os processos de ascensão e declínio das mesmas.

O terceiro subcapítulo, evidenciou como o abandono das comunidade lindeiras à linha ferrea, como a comunidade beiral, provocam a precarização do espaço público, estimulando um processo de marginalização e vulnerabilização do local.

O quarto subcapítulo, traz uma aproximação com o conjunto edificado da estação ferroviária, uma área de valor patrimonial, de modo a pontuar questões construtivas e arquitetônicas, e analisar a importância deste objeto como ponto de memória simbólica do município;

Por fim, no quinto subcapítulo, buscou-se realizar análises sobre as questões climáticas tão características à região, de modo a montar uma base teórica para a futura etapa projetual. Para isso, foi essencial situar a cidade dentro de uma zona bioclimática e pesquisar, em bibliografias locais, apontamentos de diretrizes projetuais para conjuntos edificados e paisagísticos, que levassem em consideração uma melhor apropriação do clima e vegetação local.

2.1 Patos: Um breve contexto

Patos é um município do estado da Paraíba, classificado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística como um centro subregional A, classificação dada pelo instituto para cidades médias que oferecem bens e serviços às cidades menores à sua volta, exercendo influência sobre estas, porém sendo menores que as metrópoles nacionais ou regionais (IBGE, 2020). A cidade ocupa uma área de 508,7 km², com uma altitude de 245 metros acima do nível do mar, se localiza no vale do Rio Espinharas, e está distante 306km da capital João Pessoa. Atualmente, é o quarto município mais populoso do estado, com uma população estimada de 108 766 habitantes (IBGE, 2021).

Segundo a divisão geográfica antiga do IBGE vigente entre 1989 e 2017, que dividia o país em mesorregiões e microrregiões, o município estaria localizado na mesorregião do Sertão Paraibano (Figura 6). Contudo, de acordo com o novo quadro regional brasileiro, estabelecido através do IBGE (2020), o país é agora dividido em regiões geográficas intermediárias e imediatas, a partir dessa divisão, a região do Sertão Paraibano corresponde quase integralmente às regiões intermediárias de Patos e Sousa-Cajazeiras (Figura 7). A influência da cidade para essa região fez a mesma receber o título, sancionado por lei estadual, de capital do sertão paraibano (ESTADO DA PARAÍBA, 2022).

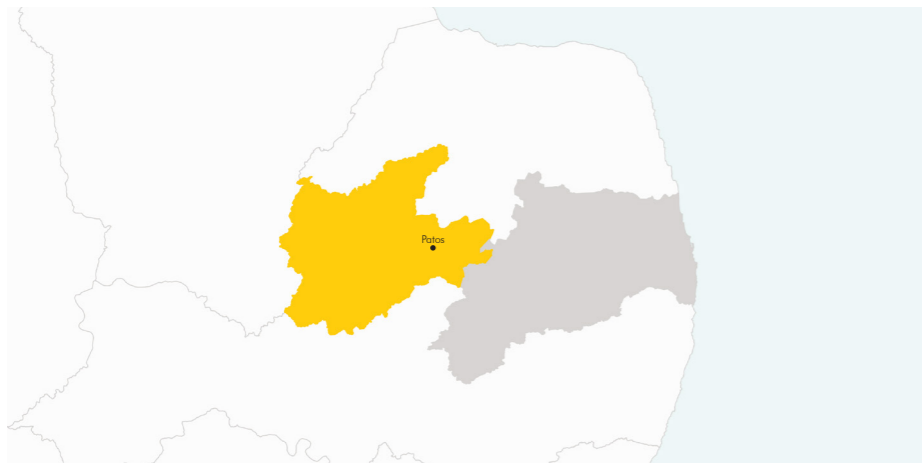


Figura 6: Mesorregião do Sertão Paraibano, destacada em amarelo, segundo a antiga divisão regional brasileira.
Fonte: Autor

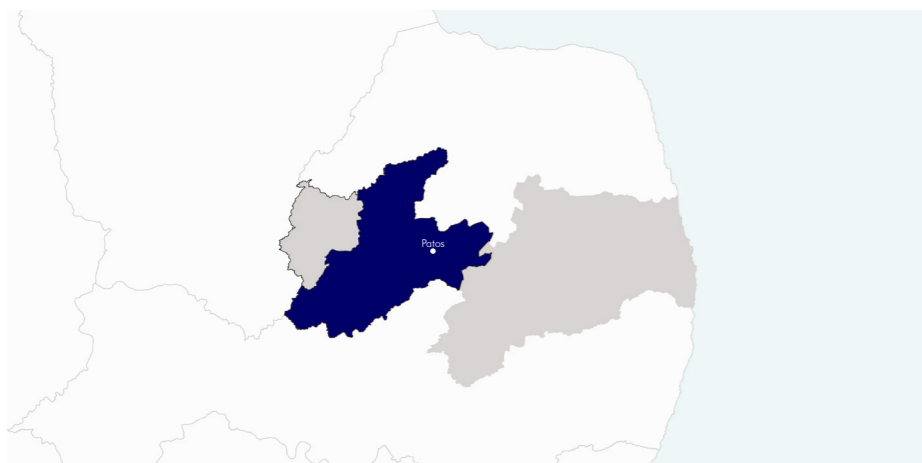


Figura 7: Região Intermediária de Patos, destacada em azul, de acordo com o novo quadro regional brasileiro.
Fonte: Autor

Ao longo de toda a primeira metade do século XX, a cidade cresceu, em grande parte, devido à cultura do algodão e à instalação de diversas indústrias algodoeiras na cidade (SILVA, 2011). Contudo, atualmente o setor que mais se destaca na economia patoense é o comercial, com o 6º maior PIB estadual e o 2º maior entre as cidades do interior, atrás apenas de Campina Grande (IBGE, 2021). Segundo pesquisa realizada pelas empresas McKinsey e da Geomarketing Escopo, o município foi ranqueado entre as 20 cidades do interior com maior potencial de consumo, alcançando a 16ª posição (JORNAL DA PARAÍBA, 2012).

A cidade se configura como um polo educacional para a região, atraindo diariamente um fluxo de estudantes das cidades vizinhas. No campo da graduação, destaca-se a existência de: um campus de universidade federal, representado pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), onde localiza-se o Centro de Saúde e Tecnologia Rural – CSTR que dispõe de 4 cursos de graduação; um campus de universidade estadual, a Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), que abriga o Centro de Ciências Exatas e Aplicadas (CCEA), com 4 cursos de graduação; além do Instituto Federal da Paraíba (IFPB), que dispõe de 2 cursos de graduação e 5 cursos tecnológicos. No setor de ensino privado, destaca-se a existência do Centro Universitário de Patos (UNIFIP), instituição de ensino que possui pólos educacionais em outros municípios e cuja sede localiza-se em Patos, dispondo de mais de 15 cursos de graduação (Figura 8).



Figura 8: Centro Universitário de Patos (UNIFIP), localizado no bairro Belo Horizonte.
Fonte: Jornal da Paraíba (2022).

Do ponto de vista turístico, destaca-se principalmente o turismo religioso, promovido em grande parte pelo Parque Religioso Cruz da Menina (figura 9), que atrai devotos católicos de toda a região, assim como a realização, no mês de setembro, da festa da padroeira, Nossa Senhora da Guia. O turismo de eventos, é outro ponto forte do município principalmente com a realização, no mês de junho, do São João de Patos (figura 10), o qual atrai pessoas de diversos estados para a cidade, reunindo mais de 50 mil pessoas por noite e gerando enorme impacto na economia local. (FUNES, 2016).

A paisagem da cidade de Patos é também marcada pela presença de mais de nove inselbergs, aflorações rochosas isoladas e que abrigam ambientes peculiares e ricos em biodiversidade (MEDEIROS, LUCENA E MARIANO, 2016). Dentre essas elevações rochosas, que são popularmente conhecidas como serrotes, destaca-se principalmente o do Espinho Branco (Figura 11), o qual nos últimos anos, vem sendo bastante explorados pelo ecoturismo, através de atividades como trekking, mountain bike e escalada.



Figura 9: Parque Religioso Cruz da Menina, durante a celebração de Pentecostes. Fonte: Portal do Litoral (2020).

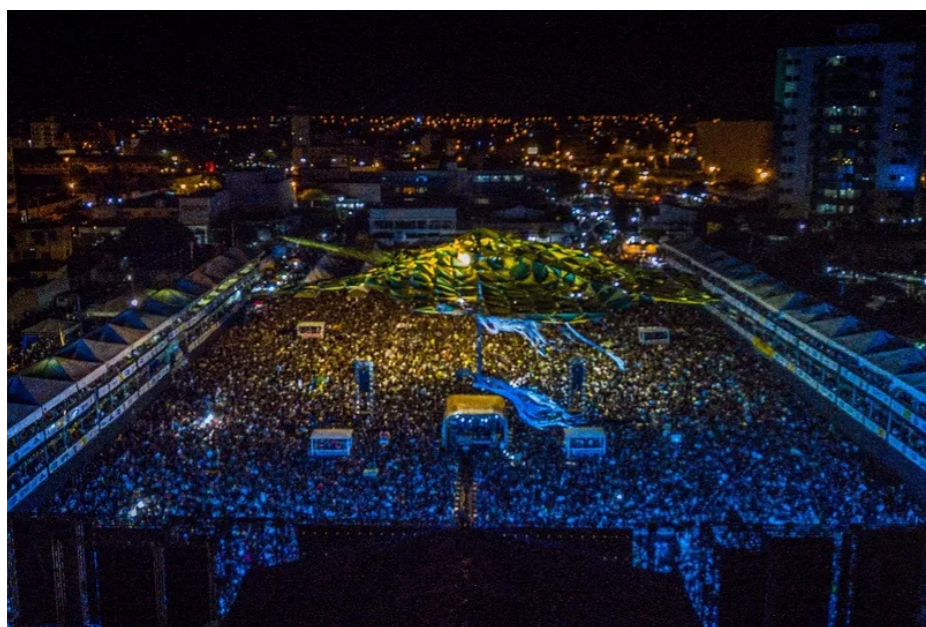


Figura 10: São João de Patos, em Fonte: Costa (2022)



Figura 11: Serrote Espinho Branco, inselbergue que marca a paisagem da região. Fonte: Figueiredo (2017)

2.2 Linhas Férreas: Ascensão e declínio

O processo de implantação de ferrovias no Brasil iniciou-se a partir das novas demandas de transporte geradas pelo ciclo do café. A construção da primeira estrada de ferro, a Rio-Petrópolis, data de 1854 e foi erguida a partir de investimentos do Barão de Mauá, um comerciante, industrial e banqueiro que teve demasiada importância no processo de industrialização do Brasil, à época do Segundo Reinado. (CAMPOS NETO, 2010). Com investimentos promovidos pelo Governo Imperial, o ramo ferroviário ganhou ainda mais visibilidade, contudo, o crescimento da malha se deu de forma desordenada, não havendo, por exemplo, uma padronização nas bitolas, o que impedia a total integração da mesma. A partir da década de 1920, passou a haver uma competição por recursos públicos entre o modal ferroviário e o rodoviário, sendo crescente a construção de rodovias pavimentadas. Ainda assim, devido ao avanço tecnológico dos meios de construção, foi registrado um crescimento de mais de 8 mil km da malha ferroviária entre 1920 e 1950 (CNT, 2013).

Na Paraíba, a construção da primeira estrada de ferro, data do ano de 1880, sendo esta de um trecho de 30km que ligava João Pessoa à localidade de Entrocamento, mais especificamente nas proximidades do sítio Monteiro, seria nesse local, onde ao redor da nova estação se formaria um povoado que originaria o município de Sapé. Nos anos seguintes, a ferrovia passou por expansões chegando aos municípios de Mulungu, Guarabira e Nova Cruz, no Rio Grande do Norte, onde havia um ramal interligando à Natal (CBTU, 2022).

A partir de 1901, o Governo Federal arrendou a ferrovia à empresa inglesa GWRB (Great Western of Brazil Railway), que construiu outros trechos ferroviários no estado, dentre eles o que ligava Campina Grande à Itabaiana, e por seguinte, à João Pessoa, como se observa no mapa da figura 12. A inauguração da estação de Campina Grande, em 1907 (Figura 13), impulsionou o desenvolvimento da cidade, que obteve um enorme crescimento nas décadas seguintes (CBTU, 2022). À época, a chegada do trem era tão associada à ideia de progresso, que segundo o historiador Horácio de Almeida, a ausência desse modal em alguma cidade, seria capaz inclusive de barrar o crescimento da mesma e leva-la à decadência. Para o autor foi o que ocorreu no município de Areia:

“Areia começou a cair com a República, não por causa da mudança do regime, mas pelo cerco das estradas de ferro, que a deixaram isolada [...] Mas é sabido que onde os transportes se tornam difíceis a decadência toma conta do lugar. O tempo pára, o progresso emigra, o homem fracassa em suas iniciativas. Foi o que se deu em Areia, a garbosa e destronada princesa da Borborema. Estrangulada submergiu no lugar comum das cidades mortas, deixando aos pósteros o consolo lírico de rememorar as tradições do passado” (ALMEIDA, 1980¹ apud. NASCIMENTO, 2010).

¹ ALMEIDA, Horácio de. Brejo de Areia: memórias de um município. 2. ed. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1980.

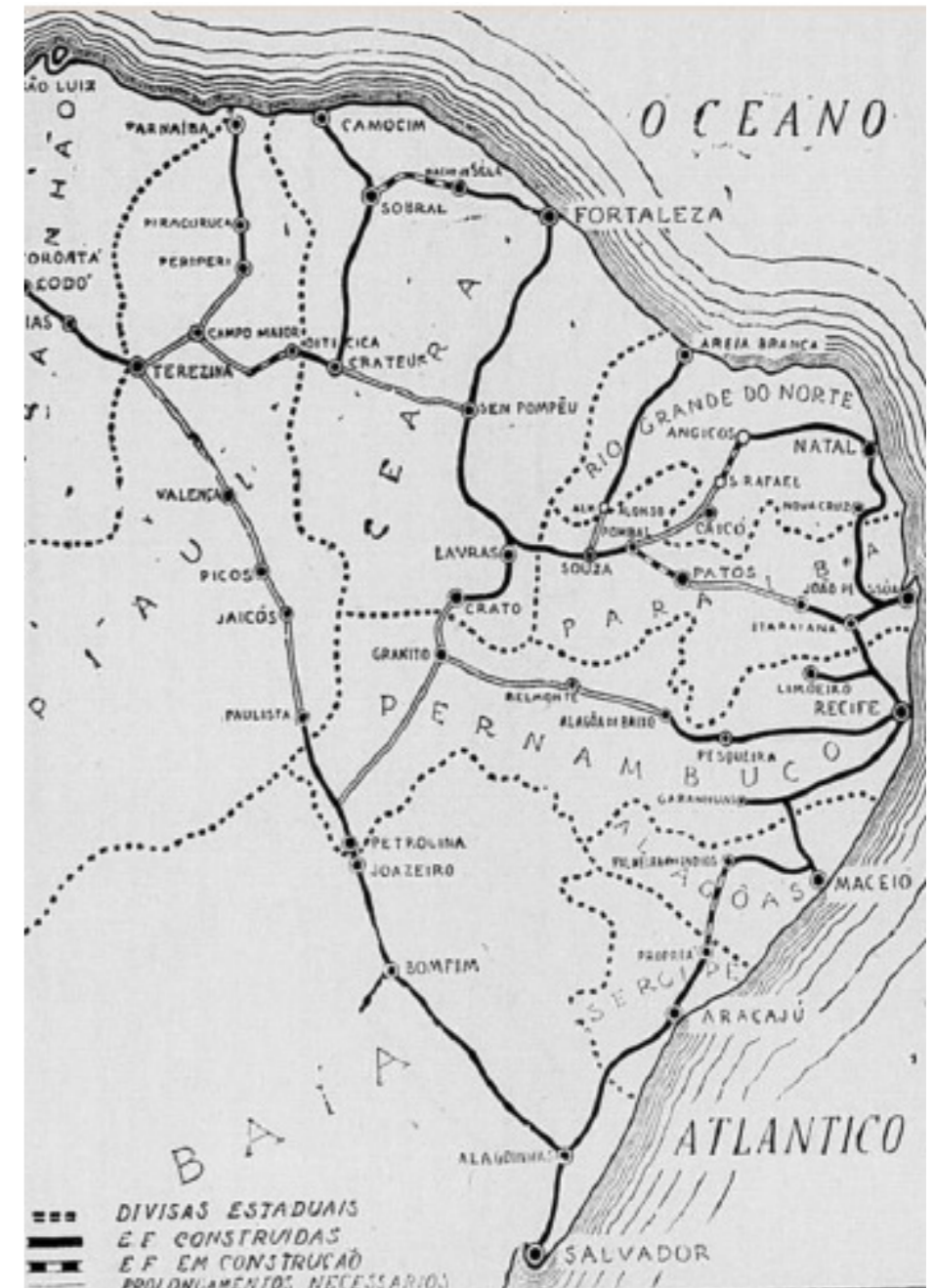


Figura 12: Mapa das Estradas de Ferro construídas ou em construção na Região Nordeste até o ano de 1942. Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional. Jornal Correio Paulistano, 1942 apud Lacet (2017).



Figura 13: Inauguração da Estação Ferroviária de Campina Grande, em 1907. Fonte: Giesbrecht (2022)

No caso da cidade de Patos-PB, o advento da chegada da malha ferroviária ocorreu na década de 40, mais especificamente no ano de 1944, com a inauguração do trecho ferroviário Patos-Pombal (figura 14). À época, os trilhos localizavam-se fora da malha urbana da cidade, numa área com pouca infraestrutura urbana. Com a chegada desse novo modal demandou-se a construção de equipamentos de apoio nos seus arredores, havendo um natural direcionamento da mancha urbana para essa área. (ARANHA,2007)

Como acrescenta Silva (2010), a linha férrea seguiu em uso por bastante tempo, ampliando ainda mais sua importância com a inauguração do trecho Campina Grande - Patos em 1958, como observa-se na figura 15, esse trecho foi de grande importância para o estado pois finalmente conectou o sertão diretamente à capital João Pessoa, além de formar uma malha que integrava o estado a outras quatro capitais nordestinas. Tal fator, colocou a cidade como um ponto privilegiado de acesso ao interior paraibano, o que, é reforçado pela sua posição geográfica central no estado, e impactou ainda mais no crescimento da cidade, que então colhia os frutos de uma significativa produção algodoeira e de um comércio já forte. À época, Patos era a cidade que mais crescia no sertão (SILVA, 2010).

Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), visando integrar toda a rede ferroviária pertencente à União, o que trouxe desenvolvimento para o setor, contudo estima-se que a malha ainda seria responsável por 90% do déficit orçamentário público na primeira metade do século XX (LACET, 2017). Somado a isso, as décadas seguintes foram marcadas pelo avanço das políticas rodoviaristas, principalmente a partir do governo Juscelino Kubitschek, e por crises fiscais que tornaram ainda mais insustentáveis o funcionamento da RFFSA, culminando na sua extinção em 1997. As linhas férreas foram então privatizadas e concedidas à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) – atual Transnordestina Logística S.A. – no caso da Paraíba, nos anos posteriores houve o sucateamento geral da malha ferroviária, principalmente no interior do estado, o que encaminhou um gradativo processo de abandono das linhas e das estações que as serviam.



Figura 14: Autoridade políticas regionais na inauguração do trecho ferroviário Pombal-Patos.
Fonte: Farias et al. (2021)

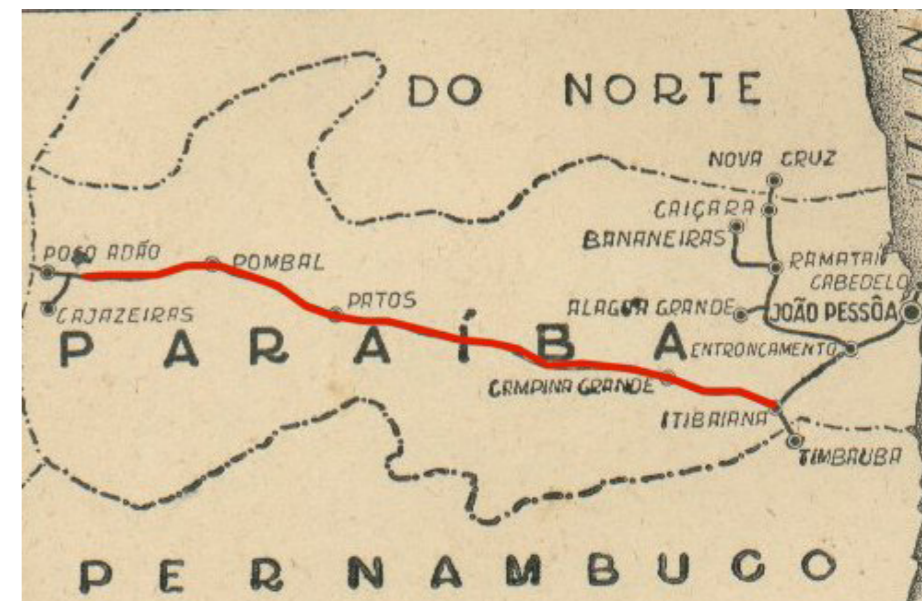


Figura 15: Mapa das Estradas de Ferro da Paraíba, após a construção do Ramal de Campina Grande, destacado em vermelho.
Fonte: Giesbrecht (2022)



Figura 16: Selo alusivo à construção do ramal ferroviário Patos - Campina Grande.
Fonte: Giesbrecht (2022).

Na cidade de Patos, com a desativação total das linhas, que cortam vários bairros na cidade, boa parte dos espaços lindeiros à linha tornaram-se vazios urbanos, sendo em gerais negligenciados pelo planejamento urbano, como acrescenta Reis (2013), estes tipos de espaço tendem a se tornar ilhas à margem da cidade, inacessíveis para a maioria e com a micro acessibilidade debilitada.

Entretanto, no caso de Patos, uma boa parte do percurso das linhas férreas é acompanhado por comunidades que se formaram à margem desses espaços, o que indica que parece haver níveis de interação entre essas comunidades e o espaço vazio deixado pela linha férrea, ainda que na maioria das vezes, o espaço não seja dotado de infraestrutura digna para uso. O que se pode notar já à princípio, é o que conjunto linear desses espaços vazios, parece fragmentar o tecido urbano da cidade em duas partes, formando uma espécie de cicatriz urbana, como observa-se na figura 17.

Além do fato de serem comunidades que margeiam a linha férrea, o que há de comum entre elas, é que essa marginalização parece ultrapassar o teor urbano-espacial e atingir aspectos sociais visto que, no imaginário social da cidade, a maioria delas são associadas a questões como violência, insegurança urbana, prostituição e tráfico de drogas. Essa associação é reforçada pelos veículos de mídia, em reportagem do Jornal da Paraíba (2008), o Beiral é apresentado como um dos locais mais perigosos na cidade de Patos, sendo descrito como um ponto de tráfico de drogas, onde impera a “lei do silêncio”.

Figura 17: Mapa da cidade de Patos com destaque para a cicatriz urbana (em branco) que representa o percurso da linha férrea na cidade.
Fonte: Autor a partir de Google (2022)



Ao se pesquisar sobre qualquer dessas localidades em websites de noticiários da cidade, os resultados parecem sempre estar associados a questões de vulnerabilidade social e insegurança urbana. Isso fica evidente na colagem a seguir (figura 18), feita através de recortes dessas manchetes:

Figura 18: Quadro de manchetes jornalísticas sobre as comunidades “Beiral”, “Baixo Meretrício” e “Cabeça do Porco”
Fonte: Autor

Doméstica é assassinada na frente da casa onde morava em Patos

Beiral, conhecido ponto de tráfico de drogas em Patos, foi cenário de dois homicídios em apenas dois dias. Ana Lopes Pereira, de 29 anos, foi assassinada quando estava sentada na calçada de casa.

O assassinato aconteceu na localidade conhecida por “cabeça de porco”, onde já tinham sido presos outros envolvidos no crime.

Mais um assassinato em Patos. Jovem é morto a tiros no Beiral

PRISÃO NO BEIRAL, EM PATOS!

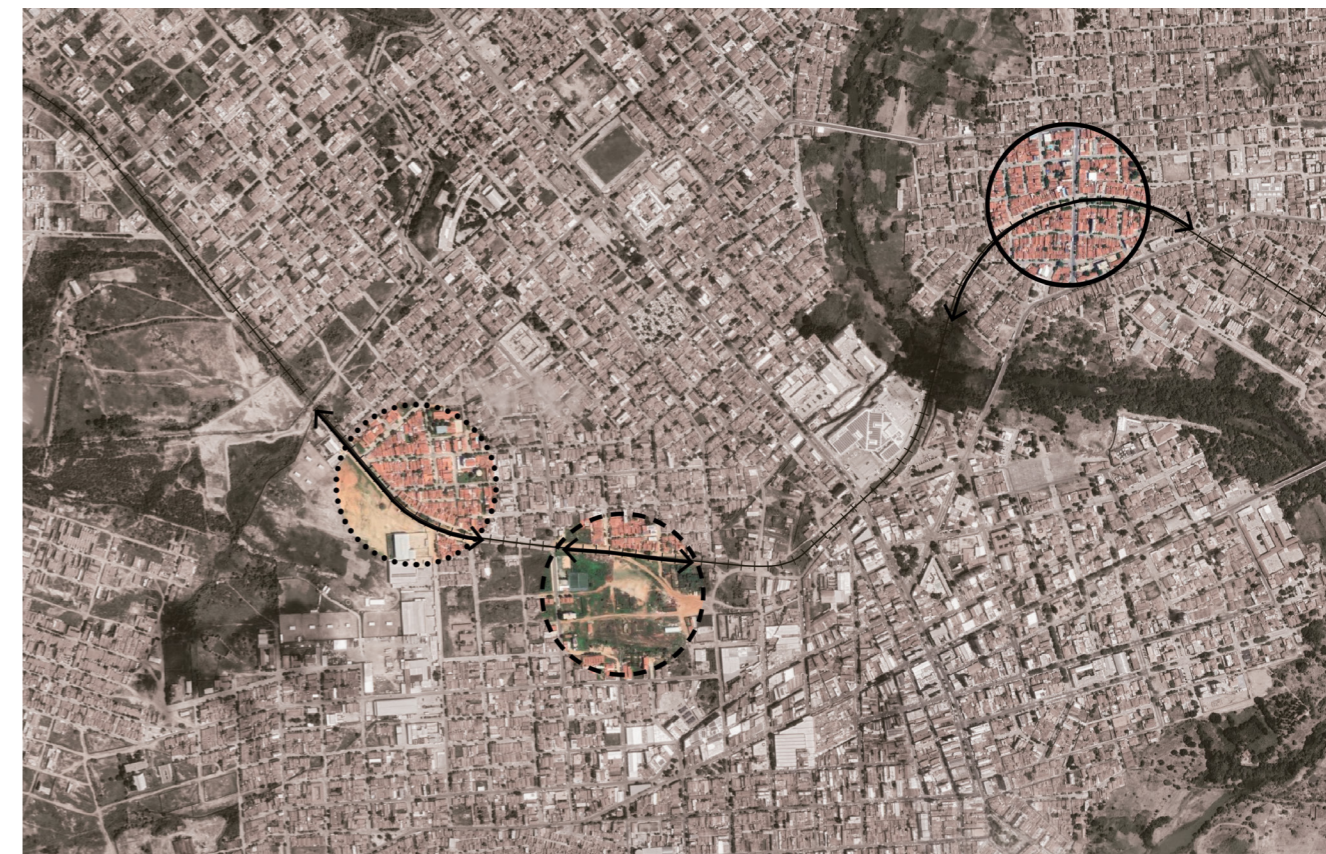
Homem é morto no baixo meretrício em Patos. Lá também é conhecido por comunidade do “Brega”.

Carroceiro é assassinado a tiros no baixo meretrício em Patos

Corpo é encontrado na comunidade Beiral em Patos

Essas comunidades não se encontram mapeadas formalmente pela prefeitura municipal e possuem nomes de caráter popular, quase sempre com algum teor depreciativo sobre o espaço. Entre elas destacam-se: o “Beiral”, incluído no bairro São Sebastião; e o “Baixo Meretrício” e a “Cabeça do Porco”, que se encontram inseridos no bairro Belo Horizonte. No mapa a seguir (figura 19), foram as apontadas a localizações aproximadas dessas comunidades ao longo do percurso da linha férrea.

Figura 19: Mapa das comunidades lindeiras à linha férrea na cidade de Patos: Cabeça de Porco, Baixo Meretrício e Beiral (da esquerda para a direita).
Fonte: Autor a partir de Google (2022)



Boa parte desses espaços abrigam edificações antigas, algumas com mais de 70 anos, cujas construção datam da época do estabelecimento da linha férrea no local (FOLHA PATOENSE, 2018). Tal fator parece evidenciar que a instalação da linha na cidade, mobilizou a construção tanto de equipamentos, como de residências em torno dela, ao mesmo tempo em que a desativação da mesma contribuiu para o abandono e degradação dos mesmos, como se pode ver nas figuras a seguir:



Figura 20: Edificação lindeira à linha férrea localizada na região do “Baixo Meretrício”
Fonte: Folha Patoense (2018)



Figura 21: Edificação lindeira à linha férrea localizada na região do “Baixo Meretrício”
Fonte: Folha Patoense (2018)



Figura 22: Edificação lindeira à linha férrea localizada na região do “Baixo Meretrício”
Fonte: Folha Patoense (2018)



Figura 23: Edificação lindeira à linha férrea localizada na região do “Baixo Meretrício”
Fonte: Folha Patoense (2018)

2.3 Beiral: Uma comunidade invisível aos olhos do Estado

O processo de degradação das antigas linhas férreas de Patos, como já apresentado, provoca e intensifica o fenômeno de vulnerabilização de áreas urbanas que acompanham a sua antiga estrutura, como na comunidade do beiral. Nessa perspectiva, isto pode ser visto pela falta de fornecimento de serviços básicos à essa população, como a falta de coleta de lixo de uma parte da região, o que causa grande transtorno para a comunidade, devido ao acúmulo de resíduos no espaço (VILAR, 2022). Além disso, a falta de calçamento e de infraestrutura, num geral, são pontos que reforçam essa lógica de abandono do espaço pelo poder público

Trata-se, então, de um projeto político de como o espaço público é pensado, uma das consequências disso é o abandono da Escola Estadual de Ensino Fundamental (EEEF) Maria Nunes, que localiza-se a duas quadras da linha férrea, e atendia à comunidade. A escola já com um estrutura totalmente precarizada, precisou passar por uma reforma para voltar à sua atividade regular, portanto, foi fechada temporariamente para dar início à recuperação. Antero (2018) aponta, no entanto, que as obras prometidas pelo governo do Estado nunca chegaram a acontecer, de fato, provocando ainda mais a deterioração da estrutura já precarizada, o que levou a protestos da própria comunidade, como pode ser visto na figura 25 e 26. Dentro desse processo, houve uma perda do potencial urbanístico, uma vez que a escola funciona como um espaço de integração comunitária.

Outro caso que reflete o desincentivo do poder público para com a região é o do “Projeto Social Amigos do Beiral”, uma escolinha de futebol, que mesmo sem apoio chegou a atender mais de noventa crianças e adolescentes, a maioria da comunidade (figura 24). O projeto, então, atuara como um importante mecanismo de transformação social, por proporcionar práticas de lazer e sociabilidade. Porém, apesar da sua importância para o local, o projeto encerrou suas atividades, em 2016, devido a um mandado judicial de reintegração de posse, que abarcou o espaço onde era realizado os treinamentos da escolinha.

Casos como os relatados, reforçam o processo de abandono e marginalização da comunidade beiral. A falta de acesso a serviços básicos e o desmonte de equipamentos públicos e de projetos comunitários que visavam a emancipação da comunidade, reflete uma omissão do Estado para com o local. Como mencionado anteriormente, o caráter de “invisibilidade” desse espaço só parece ser quebrado pela voz da estigmatização, propagada com frequência pela mídia e sociedade civil, ao associar constantemente o local a problemáticas de violência, tráfico de drogas e insegurança urbana, o que tende a reforçar uma aversão ao espaço e à comunidade em si.

Figura 24: Projeto Social de Escolinha de Futebol “Amigos do Beiral”.
Fonte: Do Beiral (2016)



Figura 25: Protesto de ex-alunos, nas ruínas da EEEF Maria Nunes.
Fonte: Silva (2018)



Figura 26: Protesto de ex-alunos, nas ruínas da EEEF Maria Nunes.
Fonte: Silva (2018)



2.4 Estação ferroviária: um patrimônio em abandono

O início das obras de construção da estação ferroviária data já da década de 1920, conforme observa-se na figura 27, do ano de 1928. A essa época, o ramal ferroviário, vindo de Fortaleza, já tinha chegado ao município de Sousa, inaugurado em 1926, e estava a caminho do município de Pombal, sendo oficialmente aberto em 1932 (ALMEIDA, 2018). Relatos de jornais da época indicam que, ao longo da década de 1930, houve um grande atraso na conclusão da obra devido a desvios de verba, o que fez com que inauguração do edifício da estação viesse a ocorrer apenas no ano de 1944, com a abertura do trecho Patos-Pombal (A IMPRENSA apud FERNANDES, 2003).

Como pode-se observar no mapa de implantação da figura 29, o edifício da estação foi implantado num ponto estratégico da cidade, num grande largo, próximo à região central e às principais avenidas da cidade, disposto solto no lote de forma que se pudesse observar as quatro fachadas da edificação, o que ajudava a propagar a ideia de progresso e modernidade que aquele edifício representava (FARIAS et al., 2021). Com a chegada do trem à cidade de Patos, a estação ferroviária tornou-se por consequência um espaço de novas sociabilidades na urbe, uma espécie de passeio público, sendo um dos pontos mais atrativos da cidade. Cabe ressaltar ainda que a presença da estação nas proximidades de indústrias algodoeiras importantes para a cidade (figura 28) como a Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro S.A. (Sanbra) e a Anderson Clayton estimulava ainda mais o potencial do edifício como espaço de circulação de pessoas, mercadorias, materiais e recursos financeiros (SILVA, 2010).

O conjunto arquitetônico era composto por nove residências (destinadas aos funcionários da rede), pela Estação Ferroviária e por oficinas e galpões (ALMEIDA, 2018). Sugere-se que o engenheiro diretor de construções da empresa Rede Viária Cearense (RVC), José Olinto, seja o principal responsável por coordenar as obras do edifício, estando inclusive presente na inauguração do edifício (SILVA, 2011). É possível observar ainda que o projeto implementado em Patos, era fruto de um padrão projetual da RVC que fora adotado em outras cidades como no município de Pombal, na Paraíba, Barbalha e Missão Velha, no Ceará. Tal reprodução padronizada do projeto visava principalmente a agilidade e redução de custos no processo de construção (FARIAS et al., 2021).

Quanto ao estilo arquitetônico, a edificação pode ser classificada como art déco, o que segundo Farias (2018) parecia ser uma tendência na época, visto que foram identificadas mais de 15 estações ferroviárias filiadas a esse estilo na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros¹. No caso, da edificação de Patos, ela é marcada por linhas e volumes compactos, sendo formada por um bloco único com formas e linhas simples e poucas ornamentações.

¹FERREIRA, Jurandy Pires (org.). Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1959. 424 p. v. 17: Paraíba-Rio Grande do Norte. R-enc/FERe/1959/v.17

Figura 27: Estação Ferroviária de Patos em construção, no ano de 1928. Fonte: Acervo da Rede de Viação Cearense apud Farias et al., (2021)



Figura 28: Edifício da usina algodoeira Sanbra, que se localizava próxima à estação. Fonte: Patos Te amo



Figura 29: Mapa de implantação do Complexo Ferroviário de Patos com a situação das edificações do Conjunto e dos principais pontos referenciais da área. Fonte: Autor adaptado a partir de Peregrindo de Albuquerque (2020)



Como se observa na figuras 30, da estação à época de sua construção, o partido formal ocorre de modo horizontal, com composição tripartida em base, corpo e coroamento. Vê-se ainda que há uma composição simétrica e marcada por divisão em três partes verticais nas fachadas frontal e posterior, o enquadramento central, é composto por uma porta e duas janelas baixas, e os enquadramentos laterais são compostos por uma porta e duas esquadrias altas. Destaca-se que as esquadrias altas eram vedadas por gradis de ferro, o que constituía uma inovação técnica para a época (FARIAS et al, 2021).

O edifício foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) através do Decreto n. 22.082, de 3 de agosto de 2001, que instituiu o tombamento temático das estações ferroviárias e dos seus respectivos conjuntos de imóveis (casas de mestre de linha, armazéns e escritórios) do estado da Paraíba. Desse modo, a estação ferroviária, configura-se atualmente como o único edifício efetivamente tombado do município. A linha férrea na cidade, chegou a funcionar até meados dos anos 2000, e, em registros dessa época, é possível observar que a estação encontrava-se em melhor estado de conservação, como na figura 31, de 2007.

Contudo, com a desativação total da linha o que ocorreu foi um gradativo processo de degradação da estação, que atualmente encontra-se sem uso, em abandono, e com parte de suas instalações de telhado interno caídas, os demais equipamentos que formavam o conjunto arquitetônico também encontram-se em estado semelhante, com exceção das nove casas que foram doadas aos antigos trabalhadores do ramal ferroviário e continuam sendo utilizadas, ainda que algumas tenham passado por alterações de fachada. Ressalta-se ainda que no passado recente, houveram modificações bruscas na paisagem de entorno da estação como a construção de edifícios de alto gabarito e de um shopping center de grande porte em suas proximidades (figura 33) e a instalação do edifício do Centro de Educação Profissional de Patos (SENAC) num lote defronte à estação, onde antes havia uma praça pública (figura 32).



Figura 31: Estação Ferroviária de Patos, à época de sua construção. Fonte: Acervo da Rede de Viação Cearense apud Farias et al., (2021)

Figura 32: Estação Ferroviária de Patos em 2007, num estado de conservação melhor que o atual. Fonte: Autor



Figura 33: Estação Ferroviária atualmente abandonada, com destaque para as mudanças na paisagem de entorno com a construção de edifícios verticalizados e de um shopping center (ao fundo) nas proximidades. Fonte: Autor



Entende-se portanto, que a Estação Ferroviária, corresponde a um equipamento de diversas formas associadas à memória e à cristalização de experiências vividas por grupos de pessoas na cidade, do ponto de vista comercial e econômico, visto que ela parece representar fisicamente, a época do ciclo do algodão e das ideias de progresso e modernidade oriundas da interligação de Patos com outras cidades de médio e grande porte da região. Além disso, entende-se ainda que a estação representou, durante anos, os contornos e os limites da sociedade econômica patoense, que têm seu cerne no contato estabelecido entre viajantes, comerciantes, produtores e consumidores (FARIAS et al, 2021).



Figura 34: Relação da Estação com o edifício do SENAC, que fora construído sobre uma antiga praça no lote defronte ao da estação. Fonte: Autor

2.5 A morada do Sol: Projetando em uma cidade de clima semiárido

Patos é uma cidade de clima semiárido, que está inserida no Polígono das Secas. Apresenta clima quente e seco e com poucas precipitações a longo do ano, possuindo cerca de 9 a 10 meses secos ao longo do ano. A temperatura oscila entre 34°C (média das máximas) e 24°C (média das mínimas), à sombra, o que demonstra a calidez de seu clima (IBGE, 1960). A constância de temperaturas altas e a pouca quantidade de chuvas ao longo do ano foram, o motivo para a criação do apelido “A morada do sol”, bastante popular na entre os habitantes, e que foi inclusive o nome dado a um bairro na porção oeste da cidade

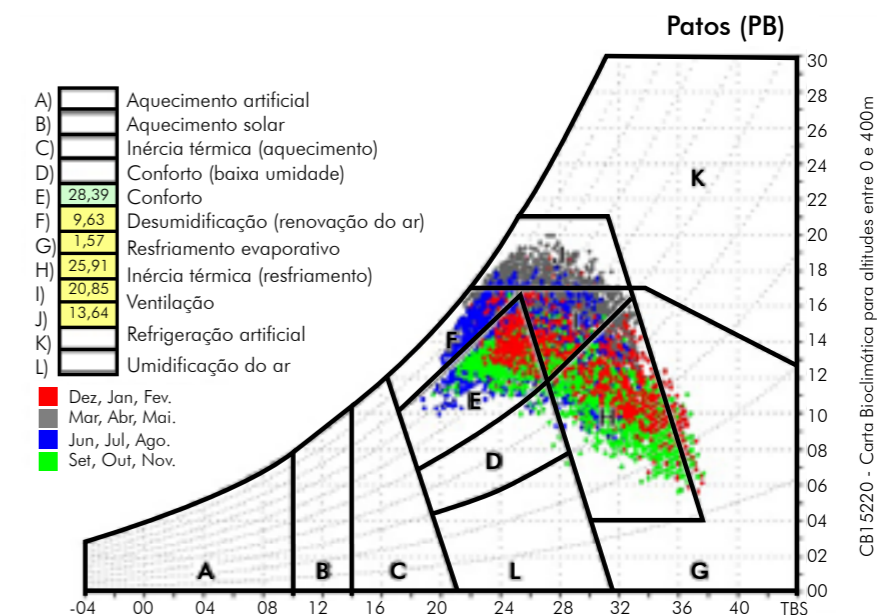
De acordo com a NBR 15.220, A cidade localiza-se na Zona Bioclimática 07, para tal a norma indica uma série de diretrizes projetuais que podem ser aplicadas no conjunto edificado como: Resfriamento evaporativo; Massa térmica para resfriamento; e Ventilação seletiva (nos períodos quentes em que a temperatura interna seja superior à externa). Para se fazer valer essas diretrizes, a norma aponta estratégias como a disposição de aberturas pequenas e sombreadas, vedações externas das paredes e cobertura com materiais pesados.

Sabendo-se, contudo, que o zoneamento bioclimático brasileiro foi definido a partir do tratamento de dados climáticos de apenas 330 municípios, por falta de dados suficientes. Há críticas quanto à precisão dessas diretrizes e a quantidade de zonas definidas. Desse modo, o estudo de Oliveira e Leder (2013) adentra de forma mais específica no município de Patos, traçando o perfil bioclimático da cidade e apontando estratégias projetuais que funcionem para esta. Através do estudo, pôde-se perceber que as médias mensais de temperatura na cidade apresentam valores entre 25°C a 29°C, sendo outubro, novembro e dezembro os meses mais quentes, quando chega-se a uma média que varia entre 30 e 36°. Viu-se ainda que Patos possui um alto nível de amplitude térmica, com um intervalo médio de 12°C entre as temperaturas mínimas e máximas, nos meses mais quentes. Em relação à umidade relativa do ar, registrou-se valores de médias mensais em torno de 47% e 77%, já no que diz respeito ao comportamento dos ventos, observou-se que este tem direcionamento principalmente do Sudeste com média de velocidade entre 3,6 e 5,7 m/s.

Por fim, como se pode ver na figura 35, o estudo carta bioclimática de Patos apontou que a cidade apresenta um grande número de estratégias bioclimáticas viáveis, dentre as quais destacam-se: inércia térmica para resfriamento, com 20,85%, seguido por resfriamento evaporativo, com 25,91% (H) e 1,57% (G). A ventilação resultou em 13,64% e a renovação de ar por desumidificação em 9,63% das horas (OLIVEIRA E LEDER, 2013).

A vegetação na região é do tipo caatinga, bioma ambiental exclusiva-

Figura 35: Carta Bioclimática de Patos - PB.
Fonte: Adaptado a partir de Oliveira e Leder (2013)



vamente brasileiro, onde na estiagem, a maioria das plantas perdem as folhas e os troncos tornam-se esbranquiçados, enquanto no inverno o verde reaparece logo após poucos dias do início das precipitações. No imaginário social há a construção de ideia da caatinga como um ambiente homogêneo e pobre em biodiversidade, quando na verdade, há uma grande riqueza biológica na região, com espécie que não são observadas em nenhum outro lugar do mundo, senão, no nordeste do Brasil (SILVA et al., 2003).

Baptista e Campos (2017) aponta que a ideia de Semiárido é simbolicamente, um espaço novo cuja construção social difere da expressão “Nordeste”, “Sertão” ou “Norte”. Carrega, portanto, menos simbolismo de preconceito que os anteriores, e, portanto, busca-se a aceitação deste como lugar simbólico e único. Uma das razões para isso é a associação do Semiárido à ideia de convivência, contendo uma natureza rica e diversa.

Nesse sentido, o trabalho de Ramos (2022), simbolizado no quadro da figura 36, é bastante exitoso em catalogar espécies botânicas nativas do bioma, destacando a sua importância biológica e apontando as formas de utilização das mesmas em projeto paisagístico. Para projetos urbanos, o autor destaca principalmente as espécies Craibeira, com porte alto entre 10 e 20m e Catingueira, com porte médio, de 4 a 10m. Outras espécies que o autor destaca como importantes para reflorestamento e paisagismo em geral são: Ipê Roxo, de porte ente 8 e 12m; Imburana, de porte que varia entre 4 a 10m, porém pode atingir até 20m quando em regiões pluviais; e o Mororó, com porte entre 3 e 8m.

No que se refere, a espécies de pequeno porte, o autor destaca: a Piteira como uma espécie arbustiva e de notável aspecto escultural; a Asa-de-Pato, como uma espécie que se dá principalmente em solo arenosos e é ideal para preencher vazios, tendo utilidade ornamental; e o já conhecidíssimo, Mandacaru, planta símbolo da região e que pode ser utilizado em áreas externas (RAMOS, 2022).

Espécies Arbóreas



Craibreira

Porte: Entre 10 e 20m
Ocorrência: Caatinga/Cerrado

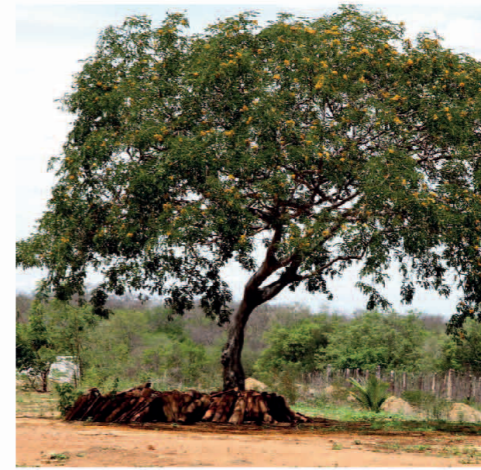
Ideal para projetos paisagísticos e de Arborização urbana
Possui copa alongada e alargada que gera sombreamento



Ipê Roxo

Porte: Entre 8 e 12m
Ocorrência: Caatinga/Cerrado

- Ideal para projetos paisagísticos num geral
- Se destaca pela exuberância de sua floração de cor vibrante



Catingueira

Porte: Entre 4 e 10 m
Ocorrência: Caatinga/Cerrado

- Ideal para projetos de reflorestamento e paisagismo urbano
- Perde as folhas com a seca mas logo rebrota com a volta da chuva



Imburana

Porte: Entre 4 a 10 m
Ocorrência: Caatinga

- Utilizada no paisagismo urbano
- Bastante presente na cultura, produção de remédios, e de utensílios por todo o sertão nordestino

Espécies Arbustivas e Herbáceas



Piteira

Porte: Entre 0.9 e 1.8 m
Ocorrência: Caatinga/Regiões Tropicais

- Há o interesse escultórico na forma da planta, sendo ideal para o paisagismo de jardins



Asa-de-Pato

Porte: Entre 4 e 80 cm
Ocorrência: Caatinga/Cerrado

- Utilidade ornamental, ideal para preencher vazios
- Ocorre em solos arenosos, formando "tapetes" sobre este



Mandacaru

Porte: Entre 4 e 5 m
Ocorrência: Semiárido Nordestino

- Utilizada no paisagismo em geral, ideal para áreas externas
- Possui grande significância simbólica para a região, sendo facilmente reconhecível



Angelônia

Porte: Entre 0.30 e 0.60 m
Ocorrência: Semiárido Nordestino

- Ideal para a formação de maciços coloridos e bordaduras
- Planta florífera com potencial ornamental

Figura 36: Quadro de espécies nativas da Caatinga ideais para Paisagismo urbano.
Fonte: Autor, adaptado a partir de Ramos (2022).

Percepções & Análises

3.1 Localização e Recorte

3.2 Forma urbana

3.3 Mobilidade

3.4 Tipologias edilícias

3.5 Usos do solo

3.6 Setorização

3.7 Percurso Visual/Walkthrough

3.8 Interação com a comunidade

3.9 Memorial fotográfico

3.10 Análise SWOT/FOFA

3.11 Mapa Síntese

Neste capítulo buscou-se realizar um diagnóstico urbanístico do território estudado, nesse sentido, trabalhos como o de Moro (2011) contribuíram para a definição de uma metodologia de análise. Em seu trabalho, a autora sugere a divisão da avaliação de espaços públicos a partir de 4 dimensões: morfológica, funcional, social e ambiental. Para Moro, nas análises morfológicas e funcionais, caberia entender-se a configuração e o funcionamento dos elementos que definem a forma urbana e que originam distintas situações espaciais, como a localização, os usos e os sistemas de mobilidade. Já a análise social, teria como foco o comportamento dos usuários e as formas de apropriação e uso do espaço. Por sua vez, as análises ambientais revelariam as características físico-naturais dos espaços estudados, adentrando-se em aspectos como a qualidade ambiental e paisagística.

Desse modo, tendo como referência o trabalho de Moro, conseguiu-se definir o diagnóstico em questão em três etapas de análise. Na primeira, denominada de **análises morfológicas-funcionais**, são feitos estudos sobre: Localização e recorte (3.1); Morfologia e forma urbana (3.2), Fluxos e hierarquia viária (3.3); Tipologias edilícias (3.4); e Usos do solo (3.5). Os dados para esses estudos foram obtidos através de visitas in loco e análises de imagens pesquisadas na plataforma Google Street View (GOOGLE, 2022). Após isso, realizou-se o mapeamento e a categorização desses dados no software QuantumGis, através de shapefiles georreferenciados da cidade, cedidos por Castro (2022). A análise conjunta desses dados culminou num mapeamento de setorização do espaço, que foi subdividido em 3 setores (item 3.6).

A segunda etapa, denominada de **análises de percepções**, surge a partir da metodologia do Walkthrough, a qual Rheingantz et al. (2008) define como um percurso visual, complementado por entrevistas com os usuários do espaço, com o objetivo de se contruir uma percepção geral sobre os pontos negativos e positivos do ambiente avaliado. Nesta etapa, contemplam-se os itens 3.7 (Walkthrough), 3.8 (Interação com a comunidade) e 3.9 (Memorial Fotográfico).

Por fim, com o intuito de se reunir o conjunto de informações e observações coletadas, realizou-se a etapa de **análises-síntese**, que compreendeu um quadro resumo, que reúne as principais problemáticas identificadas nas etapas anteriores, organizadas numa análise do tipo SWOT/FOFA (item 3.10); e um mapa síntese (item 3.11) que teve como base metodológica, a forma de análise urbana desenvolvida por Lynch (1960) em seu livro A imagem da cidade.

3.1 Localização e Recorte

No município de Patos, a linha férrea cruza a malha urbana da cidade ao meio e atravessa diversos bairros (figura 37) . No âmbito deste estudo traçou-se um recorte de intervenção composto por duas áreas principais (figuras 38 e 39). A primeira trata-se de uma região mais central da cidade, abarcando, inclusive, a linha de divisa entre os bairros Centro e Belo Horizonte, que juntos englobam alguns dos equipamentos mais importantes da cidade, como hospitais, universidades, escolas, estádio de futebol e boa parte do comércio local. O recorte feito também engloba alguns equipamentos importantes como a antiga Estação Ferroviária, o Patos Shopping, o Centro de Educação Profissional (SENAC) e o antigo Terminal Rodoviário. A segunda área localiza-se no bairro São Sebastião, na outra margem do Rio Espinharas. Trata-se de um bairro bastante residencial e que também dispõe de equipamentos importantes como o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) Geralda Medeiros, e a sede do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) Regional, ambos localizados ao longo da Av. Lima Campos, um importante eixo viário da cidade. Neste bairro, é onde está situada a comunidade “Beiral”, que margeia a linha férrea. Essas duas áreas encontram-se interligadas por uma ponte, que era exclusiva à passagem do trem, e atualmente está desativada.

Para a análise urbana, dada a grande escala da área, definiu-se que seriam priorizadas as edificações localizadas nas imediações da área de intervenção, anexando-se alguns edifícios importantes para o entorno imediato, como o do SENAC e o do antigo Terminal Rodoviário. Deste modo, formou-se uma amostra espacial de cerca de 50,7 mil m² e que engloba um total de 291 edificações.

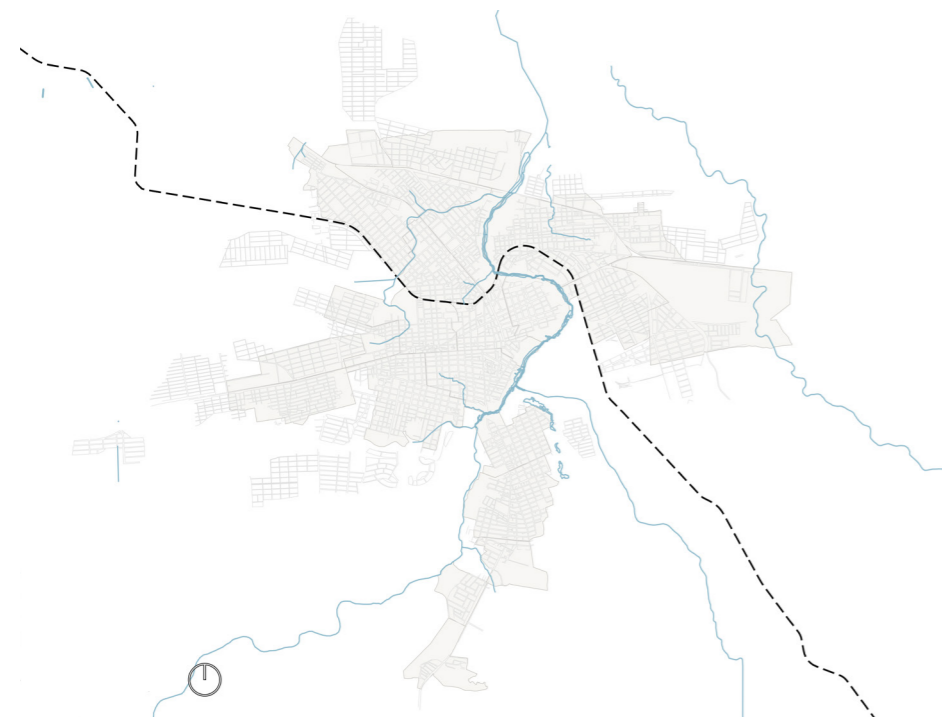


Figura 38: Mapa de localização e recorte, com delimitação de bairros e regiões. Fonte: Autor

Figura 39: Mapas de localização e recorte a partir de vista satélite. Fonte: Autor, a partir de Google (2022)

legenda

- recorte de intervenção
- +++ linha férrea
- quadras

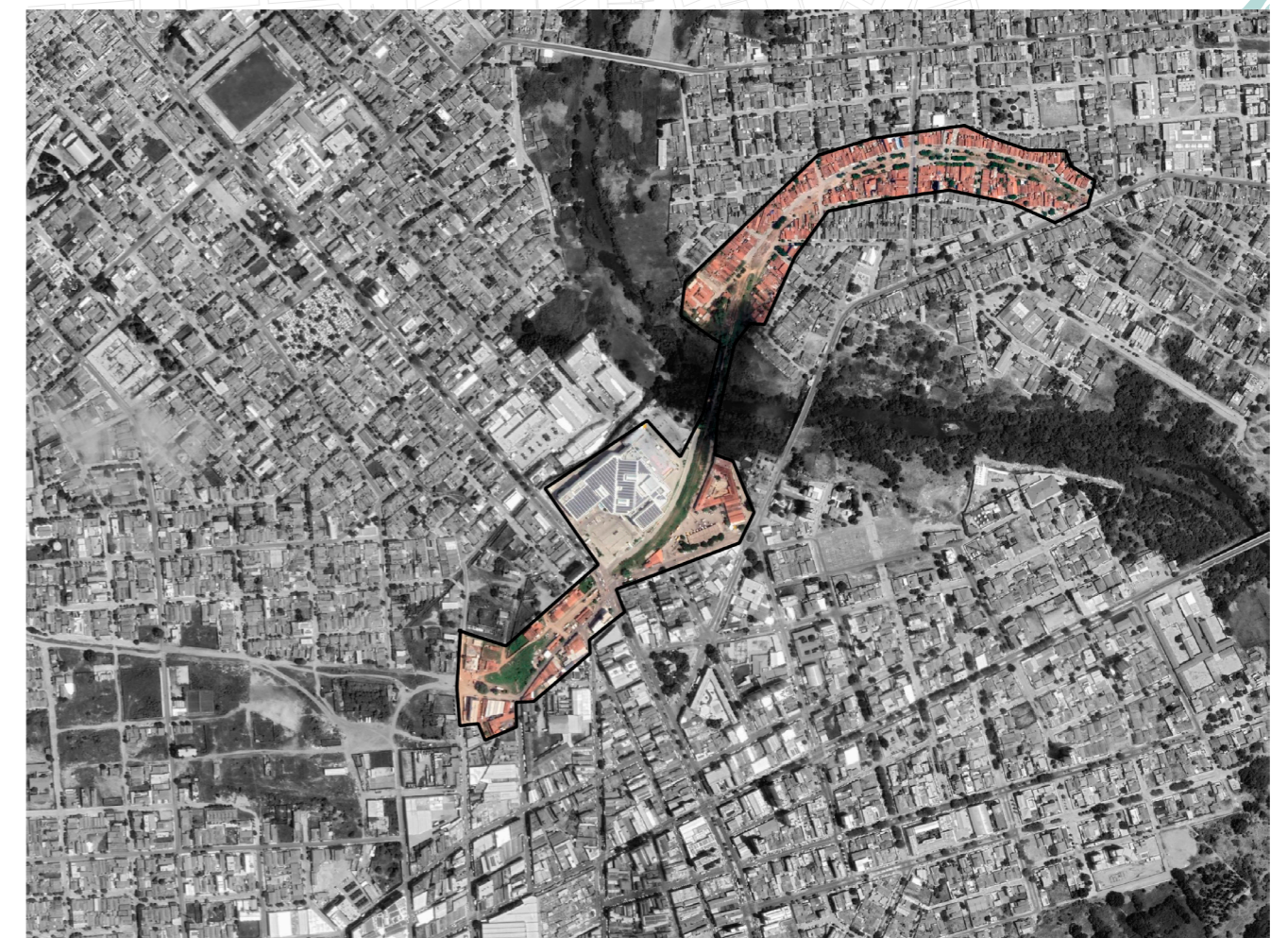


Figura 37: Mapa da malha urbana de Patos, com destaque para o trajeto da ferrovia, em linha tracejada, que cruza o município. Fonte: Autor

3.2 Forma urbana

Para Coelho (2015), a leitura da forma da cidade há de ir além dos tecidos consolidados e que mais facilmente compreendemos, devendo ser realizada principalmente nos fenômenos emergentes, de modo a contribuir para a compreensão dos tecidos não estabilizados. Segundo ele, para alcançar esse espectro de estudo, seria necessário realizar a decomposição do tecido urbano em quatro sistemas principais: o tecido, o traçado, a malha e o parcelário (figura 40).

Desse modo, na análise da forma urbana aqui realizada, adota-se a teoria de Coelho, porém de maneira adaptada às condições do estudo, fazendo-se uma decomposição em cinco frentes, ao acrescentar uma análise de vias e substituir a análise do parcelário por uma do edificado.

O mapa de tecido urbano manteve-se tal qual Coelho representa, através de um registro de vista superior do local, em estilo preto e branco. O mesmo se manteve na análise de traçado, na qual o que “sobra” das quadras é colocado destacado em preto e as quadras são representadas em branco. Nesse caso, assim como faz o autor, utilizou-se a cor cinza para demarcar a parte do tecido correspondente ao rio e suas margens. O mapa de malha, por sua vez, também manteve a visualização gráfica, com o fundo todo branco e apenas as linhas que limitam as quadras em preto. Por outro lado, retirou-se o mapa de parcelário do estudo, devido à dificuldades de obtenção de uma base de dados dos lotes municipais. Em contrapartida, acrescentou-se um mapeamento do conjunto edificado, o qual não consta na decomposição proposta inicialmente pelo autor, mas que, nesse caso, parece expressar bem alguns dos componentes morfológicos na região. Por fim, propôs-se o acréscimo de um mapa de vias, através do estabelecimento de linhas, localizadas no eixo das ruas, de forma a demarcar bem o início e o fim desses caminhos e trazer a ideia de trama pretendida.

Além dessa etapa de decomposição sistêmica, complementou-se a análise morfológica através da criação de um mapa de fronteiras urbanas (figura 41), este abrangendo uma área de análise maior e que coloca em destaque sobre a malha alguns dos principais elementos fragmentadores do tecido urbano, como a linha férrea, o rio e os demais cursos d’água, e a rodovia BR-230.

o traçado

Percebe-se que há uma predominância de um traçado mais regular e ortogonal em tecidos mais consolidados como no bairro Centro e Belo Horizonte, neste segundo, a exceção ocorre justamente nas áreas mais próximas à linha férrea e a alguns cursos d’água que cruzam o local, elementos que contribuem para a formação de um traçado mais tortuoso.

legenda

- rodovias
- +— linha férrea
- ruas e avenidas
- ⊙ pontos de interesse

Figura 40: Mapas de decomposição sistêmica do tecido e traçado urbano de Roma (acima) e Paris (abaixo).
Fonte: Coelho (2015)

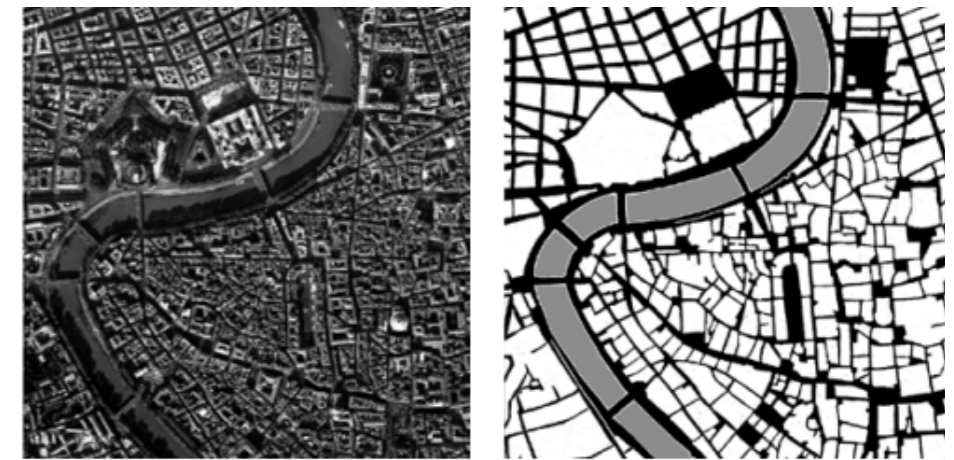
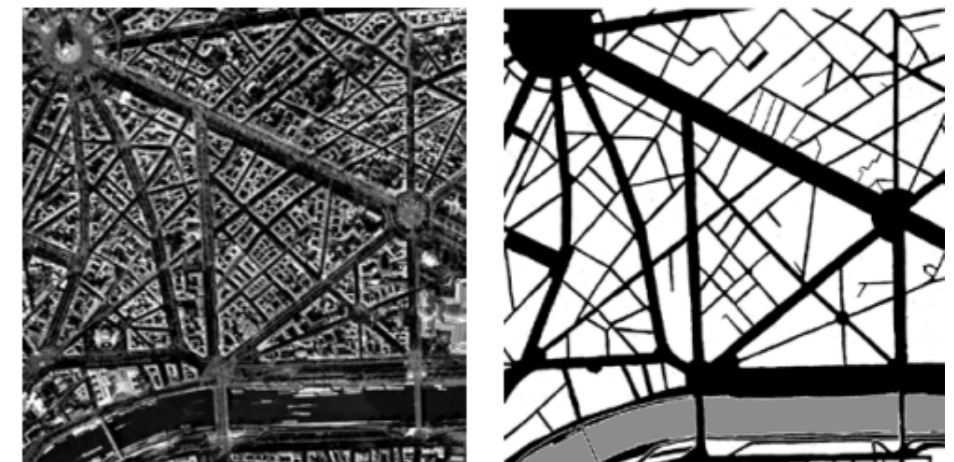


Figura 41: Mapa de fronteiras urbanas, destacando a linha férrea, o rio, as rodovias, e as duas áreas de interesse do trabalho. Fonte: Autor



É notada, inclusive, a ocorrência do estilo monumental - quando há um direcionamento do traçado em torno de um ponto focal - em algumas das quadras centrais, nas proximidades da antigo Terminal Rodoviário. Nesse caso, seis ou cinco vias confluem para um ponto central e as quadras que o formam têm formato triangular ou trapezoidal. No bairro São Sebastião, é notada também a presença de um traçado retilíneo, o qual se torna mais evidente quando contrastado com a forma curva oriunda do trajeto da linha férrea. Um fator interessante é a presença de vielas em meio a algumas quadras, indicando a existência de moradias não voltadas para as ruas principais.

a malha

No mapa de malha nota-se que as quadras têm uma proporção semelhante no bairro Centro, principalmente as que estão localizadas em paralelo umas às outras, com grande parte delas tendo um formato próximo ao retangular. Nesse caso, a exceção se dá pelas quadras mais próximas aos eixos monumentais, que tendem a apresentar formas mais triangulares ou trapezoidais. Nos bairros Belo Horizonte e São Sebastião, não é notada muita semelhança formal entre as quadras, com feições que variam bastante conforme as inclinações do traçado. É interessante perceber, ainda, como as quadras se moldam aos limitadores urbanos, nesse caso, a ferrovia e o rio, o que faz com que algumas dessas quadras sejam compostas de formatos curvos ou não tradicionais, em alguns momentos.

as vias

No mapa de vias, é possível observar o quanto a linha férrea atua como fragmentadora do traçado urbano nessa área, com diversas ruas "morrendo" nela e não de fato chegando a cruzá-la. Na região entre os bairros Centro e Belo Horizonte, apenas duas vias chegam a cruzar a linha: uma delas é um corredor bem estruturado que interliga os bairros e que, pela dinâmica mostrada no mapa, parece ser o grande articulador entre as vias desses bairros, indicando uma certa dependência deste para o acesso. Na região do Beiral, nota-se que há uma via que se distribui de forma paralela à linha, e que se conecta com outras, o que parece indicar uma maior integração do traçado.

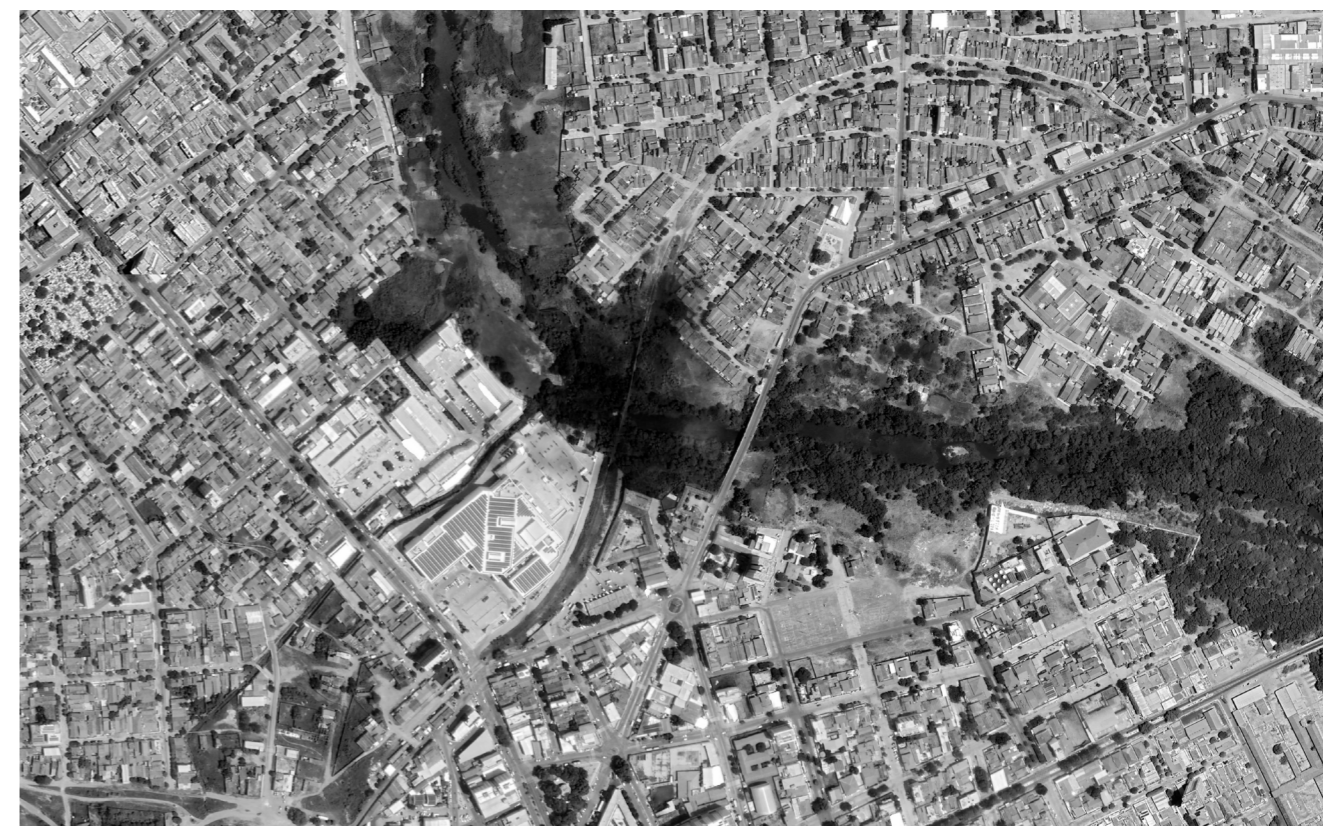
o edificado

Aqui fica clara a marcação dos dois espaços vazios deixados pelo rio e pela linha férrea na cidade, e é interessante observar como muitas edificações, que se encontram nessas margens, parecem se conformar a esses limitadores. Na porção oeste, próxima ao centro, vê-se uma série de equipamentos dispostos de forma solta na quadra e com amplos espaços vazios entre si. Aqui, destaca-se um certo contraste entre o porte e a disposição das edificações no setor oeste e leste do rio. Assim, enquanto ao longo do Centro e Belo Horizonte são percebidos equipamentos de grande porte com vastos espaços vazios entre si, no São Sebastião, em destaque na comunidade Beiral, nota-se a predominância de edificações de pequeno porte e dispostas muito próximas umas das outras.

Figura 42: Mapa de decomposição sistêmica da forma urbana, com destaque para as decomposições do traçado, malha, vias e edificado. Fonte: Autor



Figura 43: Mapa em imagem de satélite, que representa a decomposição do tecido urbano. Fonte: Autor, a partir de Google (2022)



3.3 Mobilidade

Para se diagnosticar a mobilidade do local, primeiro fez-se um mapeamento de fluxos e hierarquia viária. Para isso, utilizou-se inicialmente como referência a classificação hierárquica adotada pelo Open Street Maps (OSM), uma plataforma de dados geográficos voluntária, que permite a visualização, edição e criação de mapas livres.

Contudo, viu-se que o sistema de hierarquização das vias indicado pelo OSM é baseado no modelo norte-americano, com diversas subdivisões e categorias. No intuito de se fazer essa adaptação ao modelo brasileiro, adotou-se como referência o Código de Trânsito (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997) que aponta terminologias para esta classificação em território brasileiro. Dentre as quais, destacam-se:

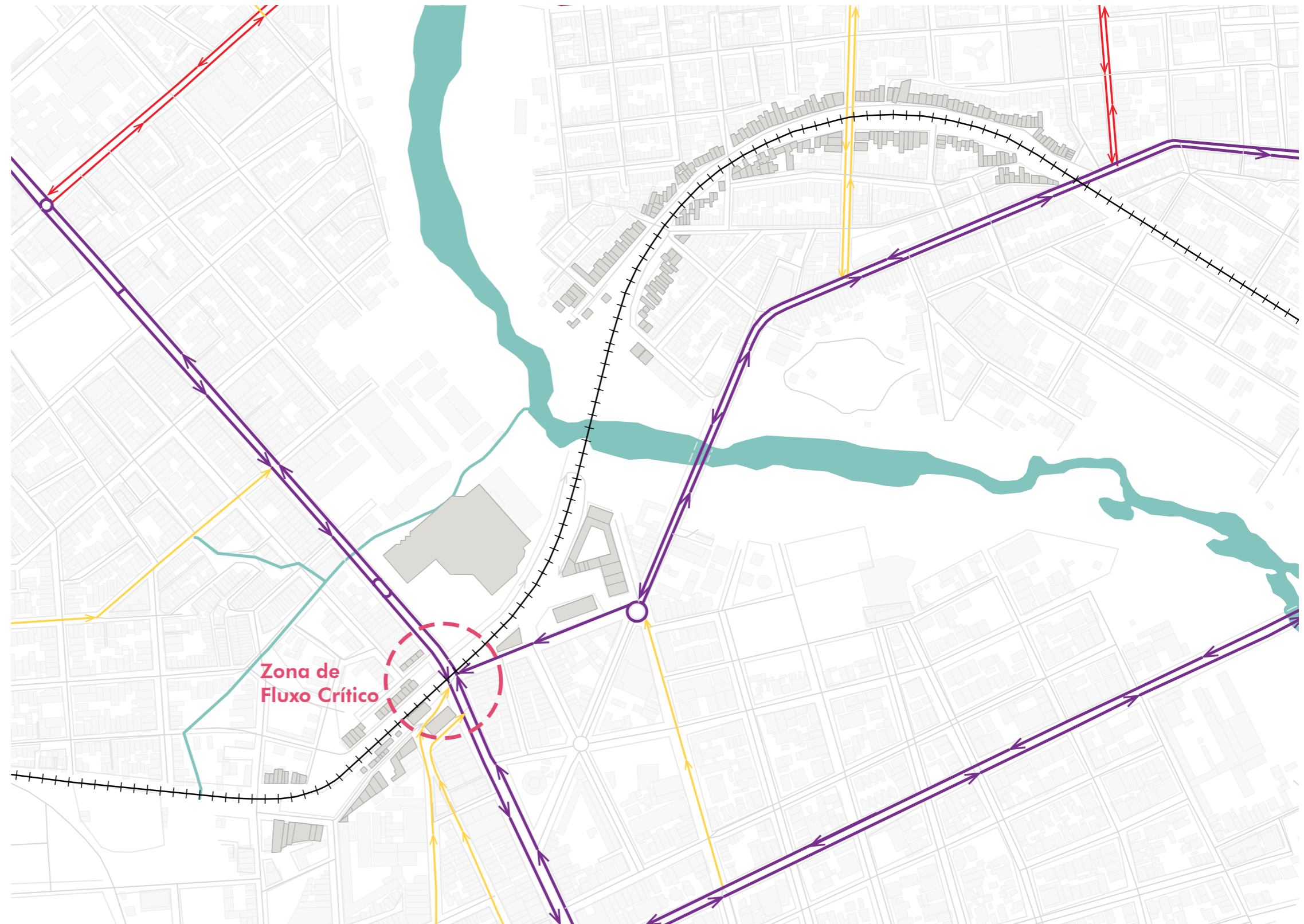
vias arteriais: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

vias coletoras: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade

vias locais: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas

A partir dessa interpretação, as vias que no OSM eram classificadas como primárias, secundárias e terciárias foram respectivamente traduzidas como arteriais, coletoras primárias e coletoras secundárias. As demais ruas de menor porte foram classificadas como ruas locais

Figura 44: Mapas de hierarquia viária e fluxos.
Fonte: Autor

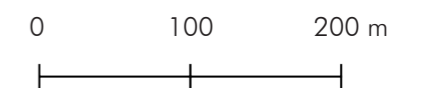


legenda

- Vias Arteriais
- Vias Coletoras primárias
- Vias Coletoras secundárias
- Vias Locais

- Linha Férrea
- Rio e corpos d'água
- Edificações do recorte
- Edificações do entorno

- Zona de Fluxo Crítico



No mapa da Hierarquia viária (figura 44), vê-se que a área de intervenção é cruzada por algumas das vias arteriais da cidade. São elas: Av. Horácio Nóbrega (Belo Horizonte), Av. Epitácio Pessoa (Centro) e Av. Lima Campos (São Sebastião). No setor da comunidade Beiral, nota-se, ainda, o cruzamento com uma via importante, a Rua Pedro Benedito, que é considerada terciária.

Ao longo do setor mais central próximo à estação ferroviária e ao Patos Shopping, viu-se que há uma série de vias convergindo para um mesmo lugar, criando um espaço com fluxos conflitantes: essa área foi denominada de "Zona de fluxo crítico". Ao longo de visita in loco, foi possível averiguar que o espaço não só é, de fato, conflitante para o tráfego veicular, como também apresenta uma série de pontos negativos à caminhabilidade e acessibilidade pelo espaço.

Desse modo o esquema gráfico ao lado (figura 45) foi feito com o intuito de se entender como se dão os fluxos de veículos e pedestres nesse espaço e destacar seis dos pontos considerados como dificultosos à experiência do pedestre.

São eles:

1. Calçadas descontínuas / Calçadas curtas
2. Cruzamento veicular em vários sentidos
3. Aclive topográfico
4. Pouca arborização
5. Pilotis voltado para estacionamento
6. Posto de gasolina: calçada voltada para a passagem de carros



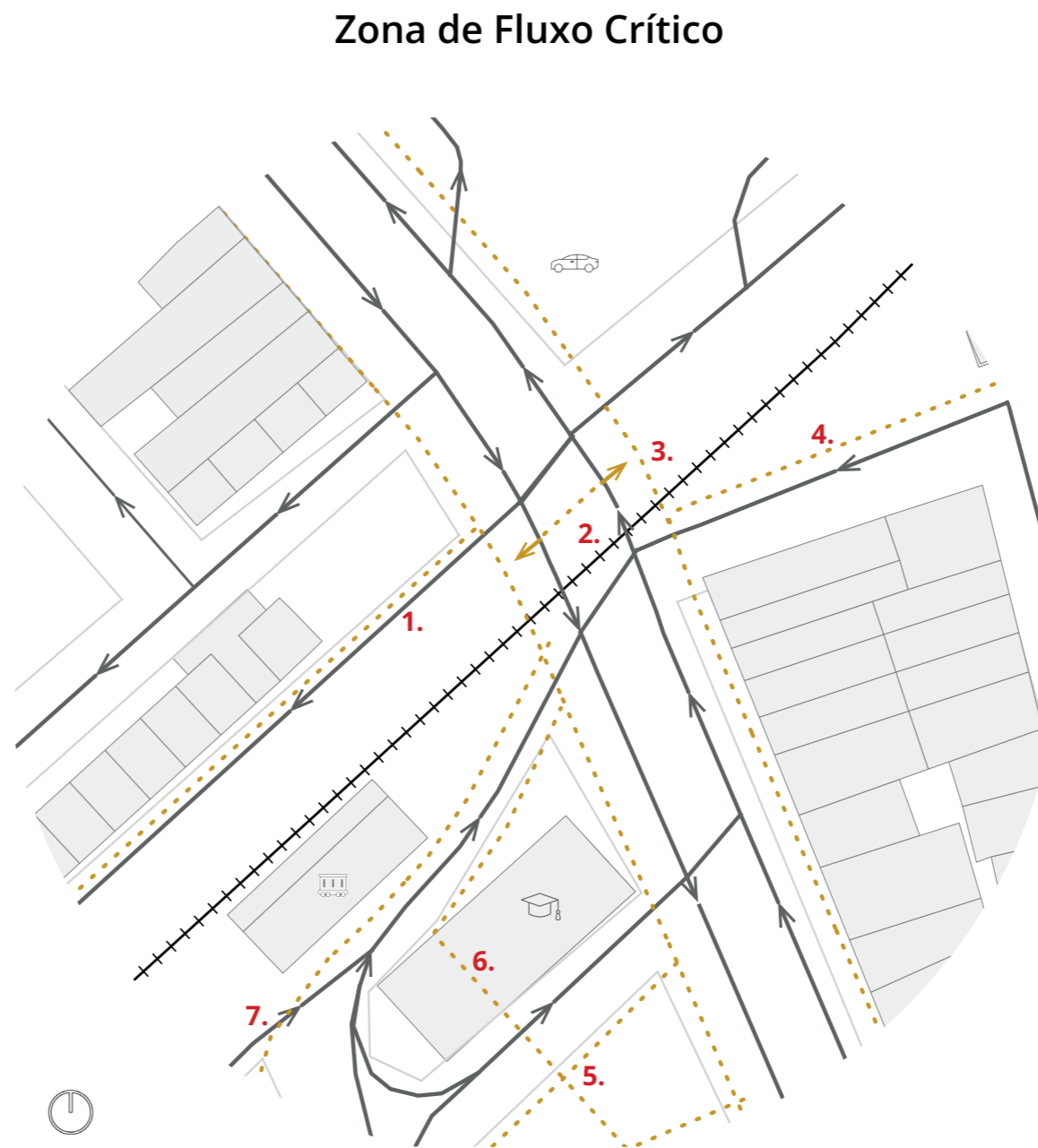
1.



3.



5.



legenda

- Centro Educacional SENAC
- Estacionamento (Shopping)
- Estação Ferroviária

- Fluxo de Pedestre
- Fluxo de Veículos

Figura 45: Esquema gráfico de pontos dificultosos para o pedestre na Zona de Fluxo Crítico. Fonte: Autor



2.



4.



6.

3.4 Tipologias edilícias

Buscando-se um aprofundamento sobre o conjunto edificado da região, realizou-se um levantamento das tipologias edilícias do mesmo, levando-se em consideração fatores como gabarito, estilo arquitetônico e sistema construtivo, e a relação do edifício com o lote. Assim, foi possível organizar as tipologias a partir de cinco categorias:

tipo I:

casas de nível térreo
edificação em alvenaria sem estilo específico mas com certa homogeneidade visual
fachada voltada para a rua, sem a presença de muros alinhada com o passeio e, em geral, sem recuos



Figura 46: Edificações do Tipo I, neste caso, residências da comunidade Beiral. Fonte: Autor

tipo II:

edifícios com mais de dois pavimentos
edificação em alvenaria sem estilo específico
fachada voltada para a rua, sem a presença de muros alinhada com o passeio e, em geral, sem recuos



Figura 47: Edificação do Tipo II, neste caso, edifício de 3 pavimentos na comunidade Beiral. Fonte: Autor

tipo III:

edifícios de nível térreo
edificação em alvenaria sem estilo específico
ocupam todo o espaço da quadra

Figura 48: Edificação do Tipo III, neste caso, o Restaurante Recanto do Sabor. Fonte: Autor



tipo IV:

edifícios acima de dois pavimentos
edificações contemporâneas com menos de 5 anos
diferenciados do tecido e atuam como marcos visuais
dispostos soltos na quadra

Figura 49: Edificação do Tipo IV, neste caso, o Patos Shopping. Fonte: Autor



tipo V:

edifícios de nível térreo
edificações da primeira metade do séc. XX
dotam de valor patrimonial e possuem estilo arquitetônico definido
dispostos soltos na quadra

Figura 50: Edificação do Tipo V, neste caso, a Estação ferroviária. Fonte: Autor



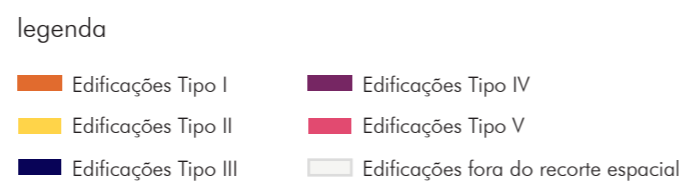
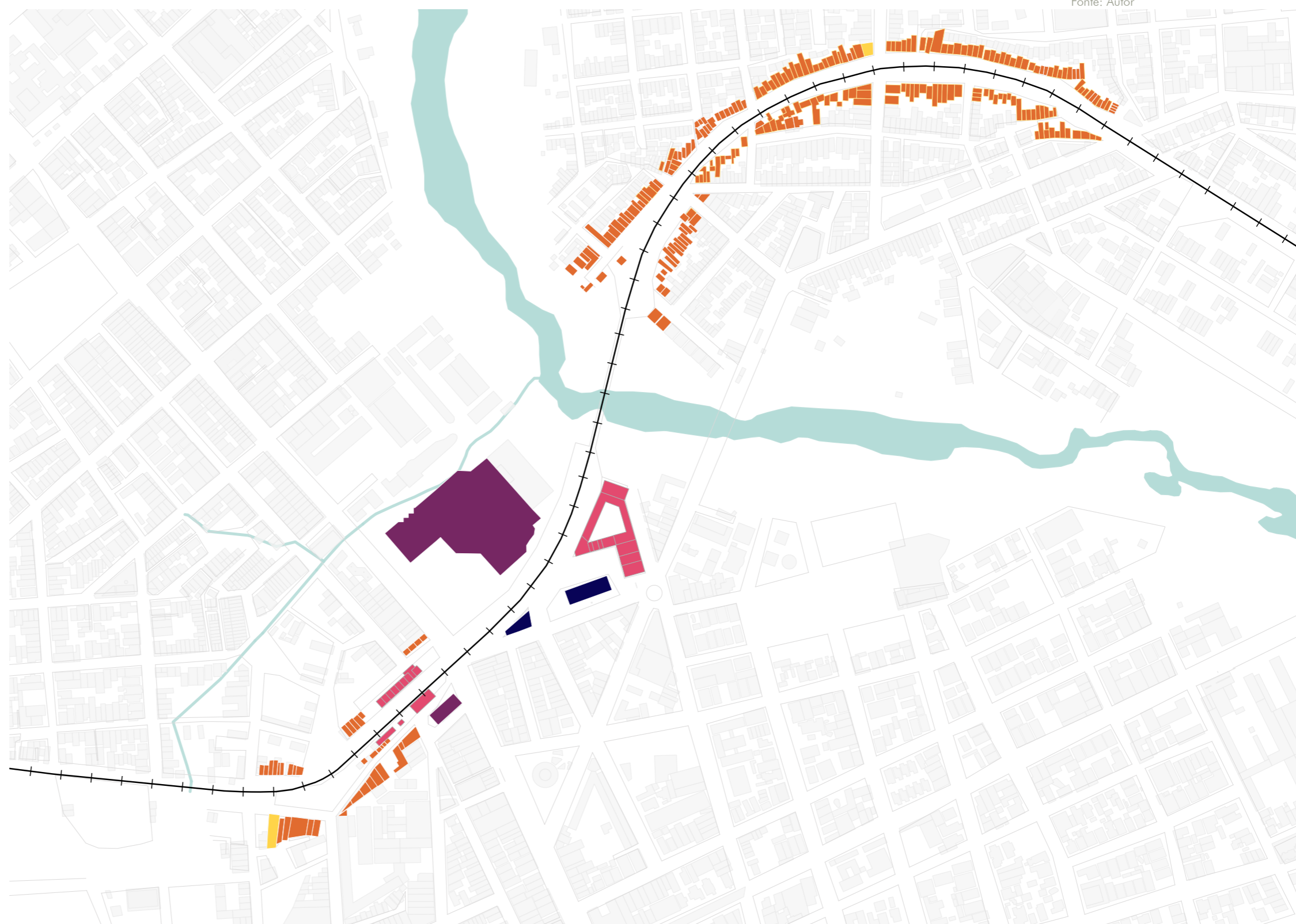
O mapeamento evidenciou que as edificações do tipo I são as que estão mais presentes na região, com destaque para o setor da comunidade Beiral, que é quase inteiramente ocupada por elas. O fato de as categorias II e IV, por sua vez, não registrarem números expressivos evidencia que a região mantém um gabarito de nível baixo, com poucos edifícios acima de dois pavimentos.

Em relação ao estilo, viu-se que a maior parte das edificações não se enquadra em algum estilo arquitetônico específico e que quase todas são em alvenaria. Ressalta-se, contudo, que, no caso das edificações do conjunto do Beiral, parece haver notáveis semelhanças visuais no conjunto edificado, com casas com proporções formais e estruturas de coberta similares. Nesse caso, a maioria das casas possui cobertas que caem para as laterais, sejam de duas ou de uma água, como pode-se ver na figura 46.

A categoria tipo III foi criada para diferenciar algumas edificações que, apesar de possuírem gabarito térreo e serem construídas em alvenaria, diferenciam-se quanto ao alinhamento com o lote, ocupando todo o espaço de suas respectivas quadras. Nesse caso, aponta-se, por exemplo, o edifício referente ao restaurante Recanto do Sabor (figura 49) e o conjunto edificado que se localiza próximo ao antigo Terminal Rodoviário, referente a uma antiga usina algodoeira, e que hoje abriga bares e restaurantes.

Destaca-se, ainda, a presença de edifícios contemporâneos, implementados há menos de 5 anos e que se diferenciam do tecido e se sobressaem na paisagem, ficando evidente, por exemplo, o impacto do Patos Shopping, que é claramente o edifício de maior porte da região (figura 50), e do edifício do SENAC, construído sobre uma antiga praça. Por fim, criou-se uma categoria específica para o conjunto da Estação Ferroviária, pelo fato de se diferenciarem das demais pelo seu valor patrimonial, sendo as edificações mais antigas de todo o conjunto, construídas na década de 1930/1940.

Figura 51: Mapa de Tipologias edilícias.
Fonte: Autor

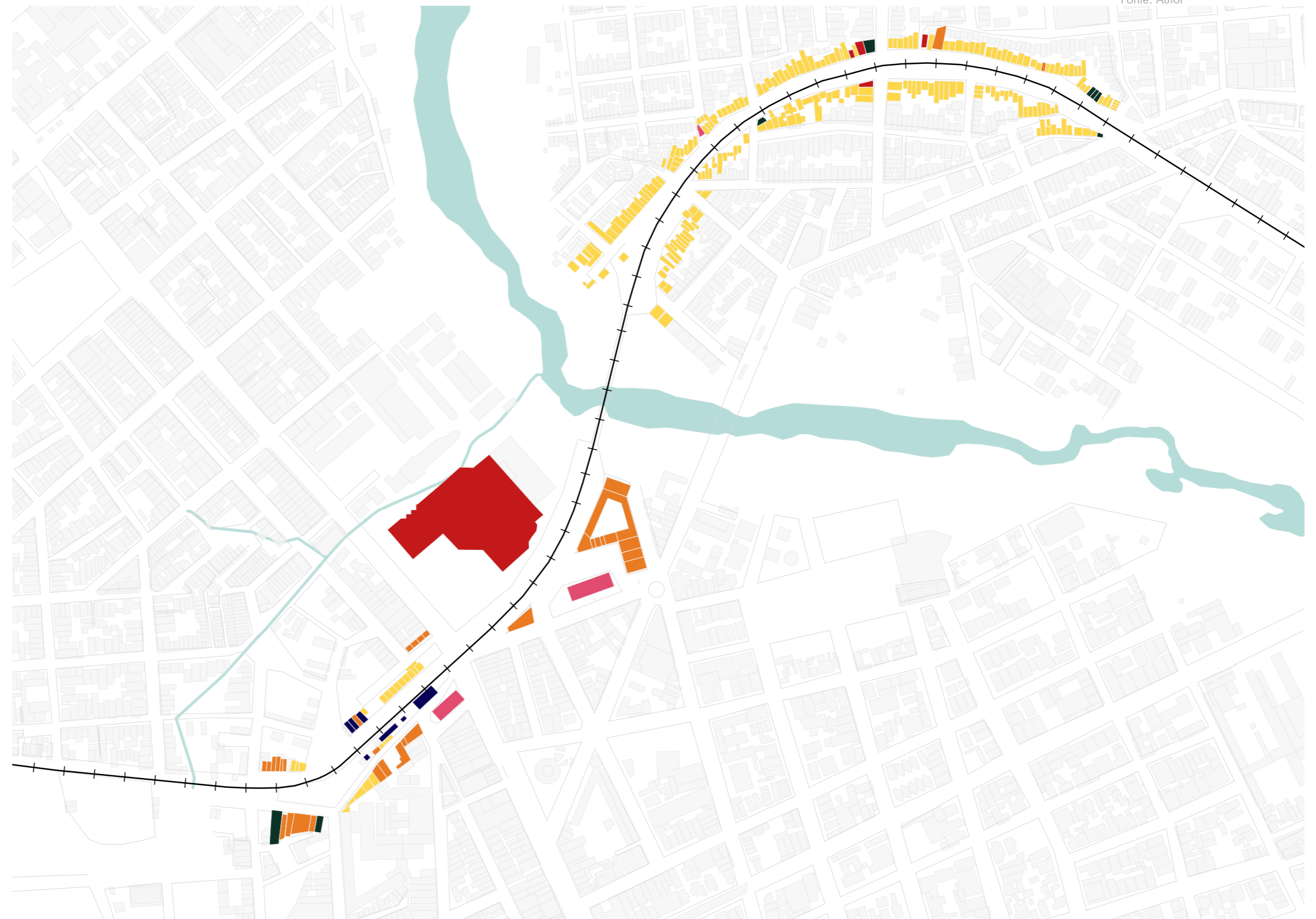


3.5 Usos do Solo

Buscando entender-se melhor acerca das dinâmicas de usos do solo presentes no local, foi feito um mapeamento de uso e ocupação das edificações baseado em dados coletados através de visita in loco e análise de imagens pelo Google Street View. A partir disso, conseguiu-se classificar 6 tipos de usos principais presentes no espaço, são eles:

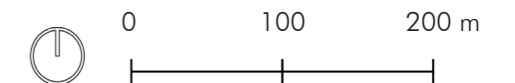
- 1. Residencial
- 2. Serviços
- 3. Comercial
- 4. Uso Misto
- 5. Institucional
- 6. Desuso

Figura 52: Mapa de Uso do Solo.
Fonte: Autor



legenda

- | | | |
|-------------|---------------|------------------------|
| Residencial | Uso Misto | Edificações do entorno |
| Serviços | Institucional | Rio e cursos d'água |
| Comercial | Desuso | |



Residencial

O uso residencial é predominante ao longo de toda a Comunidade, sendo apenas interrompido eventualmente por alguns imóveis convertidos em comércio ou uso misto, principalmente nas zonas onde a linha (e a comunidade) cruza com avenidas de grande fluxo. No setor Estação, vê-se a presença do uso residencial, em residências que foram construídas ao longo da linha férrea e ali permaneceram, algumas destas são pertencentes às pessoas que trabalhavam diretamente com o setor ferroviário.

Serviços

O uso de serviços se destaca pela especificidade dos mesmos de acordo com o local em que se encontram. No entorno da estação ferroviária, é notória a grande quantidade de oficinas, metalúrgicas, marcenarias e lava-jatos (figura 54), além da proximidade com um dos setores industriais da cidade constituindo uma certa homogeneidade de usos, que tipifica o local como um setor de oficinas. Mais próximo ao shopping é possível identificar um outro tipo de uso que se formou na região do Largo da Rodoviária, composto por bares, baladas e restaurantes. Nesta região é possível destacar o uso noturno como predominante em relação ao diurno.

Comercial

Dentre, os lotes analisados nota-se a pouca presença do uso comercial, o que, no entanto, não significa que as regiões sejam fracas comercialmente. Fora do recorte espacial, existem núcleos comerciais muito fortes para a cidade como o bairro Centro, com destaque para a avenida Epitácio Pessoa, um dos principais eixos viário e comercial da região e que ao cruzar a linha férrea, torna-se Avenida Horácio Nóbrega, ao longo do bairro Belo Horizonte. No bairro São Sebastião, também localizam-se eixos comerciais importantes, estes concentram-se ao longo da Avenida Lima Campos e da Rua Pedro Benedito, vias que também cruzam a linha e o recorte espacial em questão. Ademais, nota-se a presença do Shopping como principal polo comercial da área, não somente pelo seu comércio interno mas também pelo seu poder de atratividade de redes de comércio mais populares em seu entorno (figura 55).

Figura 54: Região de oficinas, metalúrgicas e lava-jatos nas proximidades da Estação ferroviária. Fonte: Autor



Figura 55: Rede de food trucks e lanchonetes que se estabeleceram nos arredores do Patos shopping. Ao fundo é possível ver o edifício do terminal rodoviário (direita) e o prédio da antiga usina algodoeira, onde hoje se instalaram bares e baladas (esquerda). Fonte: Autor



■ Uso Misto

As edificações de uso misto, são quase sempre compostas por uma apropriação parcial de um comércio ou serviço sobre um espaço residencial. Esse processo se dá, geralmente, pela ocupação da fachada das casas (figura 56), ou do pavimento térreo das mesmas, quando em edificações mais verticalizados.

Figura 56: Exemplo de residência da comunidade Beiral, cuja fachada é aproveitada para uso comercial, caracterizando o edifício como de uso misto. Fonte: Autor



■ Institucional

O uso institucional é protagonizado por edifícios importantes da região central, como o Centro de Educação Profissionalizante SENAC, localizado de frente à estação ferroviária, e o edifício do antigo terminal rodoviário, onde hoje se inserem alguns serviços administrativos. Ademais, dentre os lotes analisados, foi notada a existência de uma igreja evangélica na comunidade, a qual parece ter surgido da apropriação de uma antiga residência.

■ Desuso

Edifícios em desuso são marcados na região principalmente pelo conjunto arquitetônico da rede ferroviária, tanto a estação como os equipamentos anexos que a complementavam (figura 57). Além disso, no setor de bares, o edifício onde antes funcionava uma usina de algodão e que abriga os bares de agora, está parcialmente desativado.

Figura 57: Conjunto de edifícios no entorno da estação ferroviária. Alguns destes, encontram-se em desuso, e outros estão sendo usados como sucatas e oficinas. Fonte: Autor



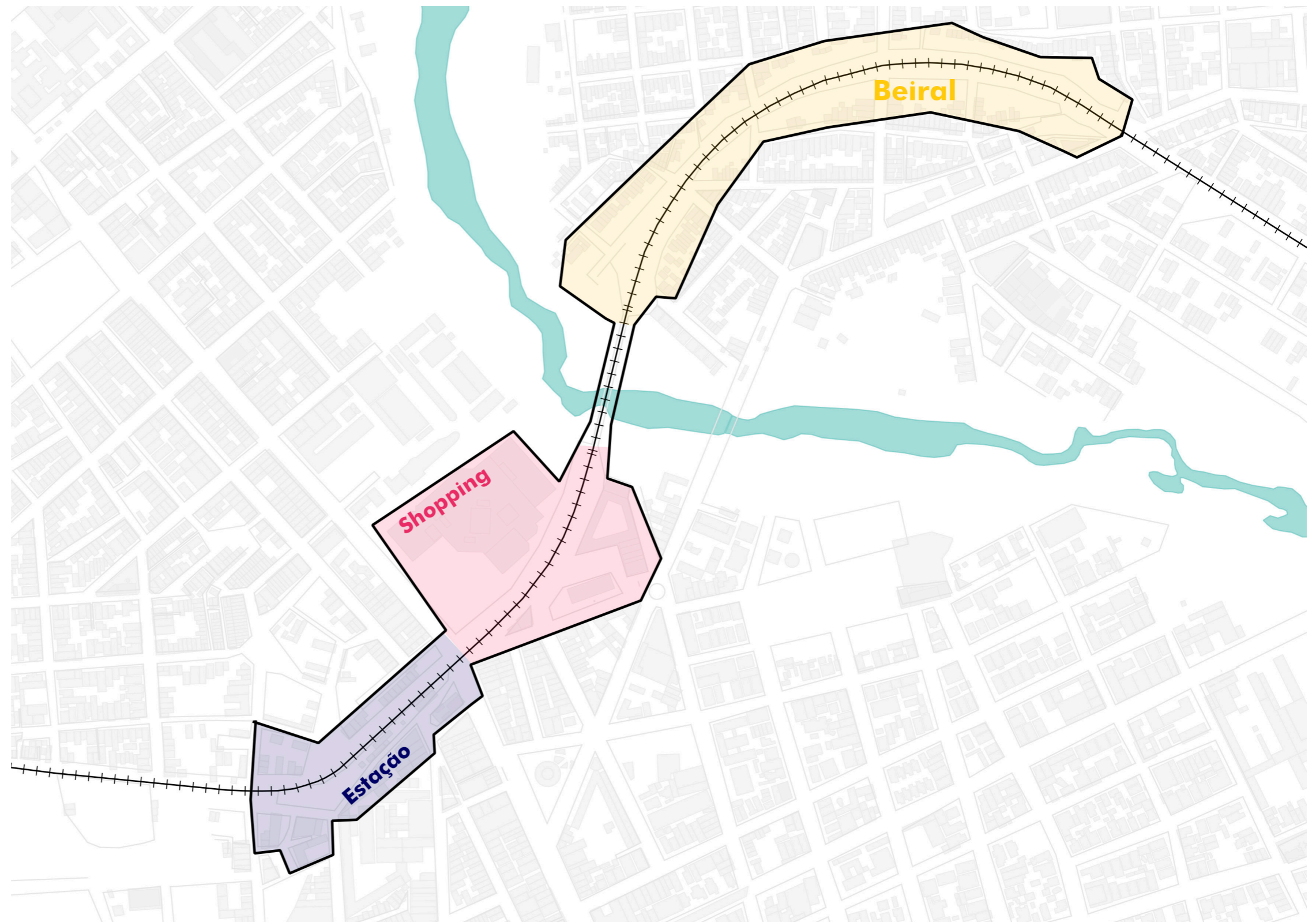
3.6 Setorização

Postos os diagnósticos anteriores, fez-se um exercício de setorização do espaço com o intuito de leitura e compreensão do território, bem como o de realizar análises a partir de uma escala mais próxima. Desse modo, chegou-se à divisão da amostra espacial em 3 setores:

Setor Estação: Situado nos arredores da Estação Ferroviária, é marcado pela existência de residências antigas, que datam do período em que a linha ainda era ativada. Boa parte dos imóveis dessa região sofreram readaptações de uso, transformando-se numa área de oficinas, metalúrgicas, marcenarias e até mesmo sucatas. Ressalta-se, ainda, o fato de haver uma zona industrial e de abastecimento nas redondezas, onde estão situadas algumas indústrias importantes para a cidade, como o Moinho Patoense.

Setor Shopping: Demarcado pela área do Patos Shopping e de alguns equipamentos próximos como o antigo Terminal Rodoviário. O recorte espacial feito aqui é marcado pelo predomínio dos usos comercial e de serviço, não sendo registrado uso residencial, apesar de o mesmo ocorrer em áreas próximas, quando adentra-se no bairro Centro. A influência do shopping para a cidade é inegável, alterando diretamente o fluxo de pessoas na região. Além disso, essa área se destaca pela existência de restaurantes, food trucks, bares e baladas (algumas voltadas para o público LGBTQIA+, sendo o uso noturno, um dos pontos fortes do setor).

Setor Beiral: Localizado na outra margem do Rio Espinharas, abarca a parte da comunidade que está disposta de forma imediatamente marginal à linha férrea. Como visto, o setor é dotado de certa uniformidade, seja do ponto de vista dos usos, os quais são predominantemente residenciais, ou até mesmo das tipologias edilícias, onde predomina o tipo casa térrea de alvenaria, geminada e sem a presença de muros.



legenda

- Setor Estação
- Setor Shopping
- Setor Beiral



0 100 200 m

Figura 58: Mapa de Setorização.
Fonte: Autor

3.7 Percurso Visual / Walkthrough

Setor Estação / Shopping

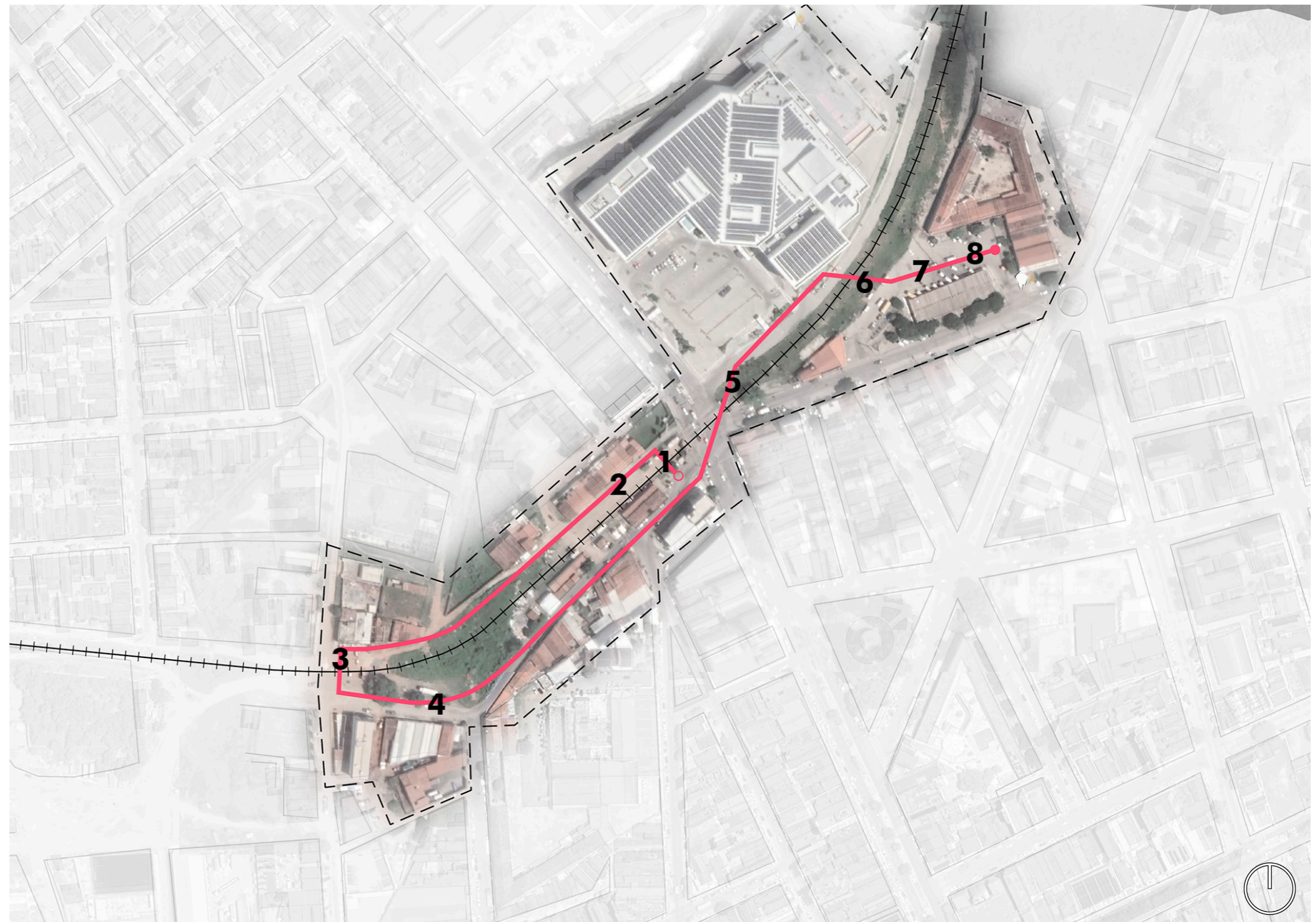
O Walkthrough é um instrumento de análise do espaço desenvolvido por Kevin Lynch (1960) que combina simultaneamente uma observação com uma entrevista. Segundo Rheingantz et al. (2008), ele pode ser definido como um percurso dialogado complementado por fotografias, croquis gerais e gravação de áudio e de vídeo, possibilitando que os observadores se familiarizem com o espaço e sejam capazes de identificar descritivamente aspectos negativos e positivos do mesmo.

Aqui, os resultado desse análise divide-se em 3 partes: primeiro, é apresentado o mapa de percurso, onde se aponta algumas das questões e problemáticas identificadas no trajeto; logo após, há um aprofundamento nessas problemáticas, através de registros fotográficos do espaço e análises textuais; por fim, apresenta-se um mapa de sensações, que representa uma síntese visual das impressões pessoais registradas.

Ressalta-se que, devido à distância da cidade e à falta de disponibilidade temporal, só foi possível fazer a visita ao local durante o fim de semana, período este que certamente tende a apresentar dinâmicas espaciais diferentes de um dia de semana útil. O primeiro percurso foi feito no setor Estação (em azul), por volta das 10h30 de um sábado; nesse horário, boa parte do comércio ainda se encontrava aberto, apresentando uma configuração semelhante a de um dia de semana normal.

A visita ao setor Shopping, por outro lado, foi realizada às 15h do mesmo sábado; nesse horário, boa parte do comércio já se encontrava fechado, com exceção do shopping em si, o que não afetou muito a leitura espacial visto que, dentre os edifícios a serem analisados nesse setor, apenas o shopping apresenta uso, de fato, comercial. Foi possível perceber, que num geral, havia menos movimentação de pessoas nesse horário, do que na visita da manhã.

Figura 59: Mapa de Percurso visual dos setores Estação e Shopping.
Fonte: Autor



Legenda:

Setor Estação

- 01. Presença de comércio ambulante
- 02. Estação Ferroviária em abandono
- 03. Acúmulo de Lixo e Sucateamento
- 04. Sombreamento e Permanência

Setor Shopping

- 05. Point de chegada/saída Estudantes
- 06. Shopping e Impacto na atração de público
- 07. Rodoviária antiga e Falta de Transporte público
- 08. Bares e Baladas LGBTQ+ e Uso Noturno

No setor estação, logo de cara chama atenção a apropriação do entorno imediato da estação pelo comércio ambulante, e por caminhoneiros que utilizam-se do espaço como área de descanso. O percurso iniciou-se ao lado da estação, onde há um point de venda de cadeiras, e também uma cabana improvisada de apoio para os caminhoneiros que frequentam o local. Não é preciso chegar muito perto para notar o completo estado de escaso que encontra-se o edifício da Estação ferroviária, com pichações, danos na estrutura, e esquadrias quebradas. Nesse espaço, foi possível perceber também o conjunto edificado do entorno da estação, com alguns edifícios em abandono, outros ocupados irregularmente, e no caso, da vila ferroviária, o uso residencial continua acontecendo, apesar de haver alterações em algumas fachadas.

1. Presença de comércio ambulante



Figura 60: Comércio ambulante instalado em estrutura provisória ao lado da Estação. Fonte: Autor

2. Estação Ferroviária em abandono



Figura 61: Edifício da estação ferroviária, atualmente abandonado. Fonte: Autor

Assim que adentra-se na região após o largo da estação, logo é notada uma grande quantidade de lixo acumulado, que, pelo que se viu parece, advir tanto da falta de limpeza do local, como do uso de algumas edificações como sucatas. Percebe-se também alguns outros usos de serviços voltados para conserto de carros e construção civil como mecânicas, metalúrgicas e marcenarias. Ao longo de todo o percurso, que foi finalizado por volta das 13h, a aridez do clima da cidade, torna o trajeto desgastante. Nesse sentido, a presença de algumas árvores de grande porte que geram sombreamento foram grandes atenuadores e serviam como points de parada. Pelo que se notou, já há uma utilização destas enquanto espaço de descanso, devido a existência de um mobiliário improvisado em pedra.

3. Acúmulo de Lixo e Sucateamento



Figura 62: Sacos de lixo entulhados nos terrenos ao redor do largo. Fonte: Autor

4. Sombreamento e Permanência



Figura 63: Mobiliário improvisado em pedra sob uma árvore, demonstra que esses espaços de sombra são demandados pelos usuários do espaço. Fonte: Autor

Ao adentrar-se no setor shopping, logo chama a atenção a presença de uma árvore, isolada na aridez desse espaço, e a presença de pessoas, vans e mobiliários de plástico ao seu redor. Esse espaço é utilizado como point para chegada dos estudantes que vem de outros municípios para a cidade. O fato desse point ter sido situado espontaneamente sob uma das únicas árvores do local, parece reforçar a importância do sombreamento para a apropriação da área. Ao continuar o percurso é possível apreender-se diferentes volumes do shopping e nota-se o quão ele se constitui como uma estrutura desproporcional com o entorno em que está situado. Na região mais próxima à rodoviária, notou-se a presença de food trucks e barracões de alimentos de rua, o que parece indicar a demanda de alimentar-se por preços mais populares que o do shopping.

5. Point de chegada/saída Estudantes



Figura 64: Point de parada dos ônibus e caravanas que transportam estudantes e demais passageiros vindos de outros municípios para a cidade. A sombra da árvore é aproveitada para criar um espaço de descanso e espera.
Fonte: Autor

6. Shopping e Impacto na Atração de Público



Figura 65: Edifício do Patos Shopping e lanchonetes de food truck que se instalaram ao seu redor. Fonte: Autor

O edifício da rodoviária velha, por sua vez, parece continuar em plenas condições de retomar seu uso original, inclusive com boxes internos em funcionamento. Apesar disso, atualmente o transporte público encontra-se desativado na cidade, ainda que dote de um espaço como este, que quando o mesmo era ativo, atendia como terminal de integração. São notados também um conjunto de bares que ocupam um edifício histórico em frente ao largo rodoviária, onde antes localizava-se uma antiga usina algodoeira. Esses bares apesar de estarem fechados na hora, são pontos de bastante movimento noturno. Por estarem de certa forma escondidos pela rodoviária, mas ainda assim localizarem-se numa região central, são pontos bastante atrativos para o público LGBTQIA+, possuindo alguns dos únicos espaços abertamente direcionados para esse público, na cidade.

7. Rodoviária Antiga e Falta de transporte público



Figura 66: Edifício do antigo terminal rodoviário da cidade, atualmente utilizado para funções institucionais.
Fonte: Autor

8. Bares LGBTQ+ e Uso Noturno



Figura 67: Bares e baladas que ocupam o edifício de uma antiga usina algodoeira, localizada no largo do antigo terminal rodoviário.
Fonte: Autor

Mapa de Sensações

Setor Estação / Shopping

O mapa de sensações foi feito com a intenção se expressar graficamente as principais impressões sentidas ao se percorrer o espaço. Ressalta-se aqui que essas percepções são fruto de um recorte temporal de análise, desse modo, limitam-se a representar as percepções sentidas durante a visita ao espaço, que ocorreu num sábado às 11 horas no setor Estação, e no mesmo sábado às 15 horas no setor Shopping. Para isso foram definidos quatro elementos de análise para destacar-se, são eles:

os lugares: são os espaços, os quais foram descritos a partir de situações-problemas, tendo em vista o debate urbanístico. Aqui elas são representadas pelas imagens recortadas e podem tratar-se tanto de edificações como de espaços livres ou abertos.

o caminho: remete ao percurso realizado, aqui procurou-se dar a ideia de continuidade através da interligação dos lugares de forma sequencial. O formato abstrato escolhido é intencionalmente feito para se produzir a ideia de aleatoriedade que remete à deriva urbana realizada. Isso significa que o caminhar percorrido não foi prescrito, mas sim fruto das conduções que o próprio espaço indicou.

os personagens: com a intenção de se fomentar o imaginário visual de apropriação e uso do espaço, acrescentou-se imagens de figuras humanas e objetos. Isso foi baseado tanto na própria apreensão de usos realizada durante a visita, com também nos conhecimentos prévios do autor sobre o local. Desse modo, um policial em frente à estação remeteria à constante necessidade de vigilância ostensiva, assim como uma mesa de bar no largo da rodoviária busca chamar a atenção para a mudança de uso desse espaço durante a noite.

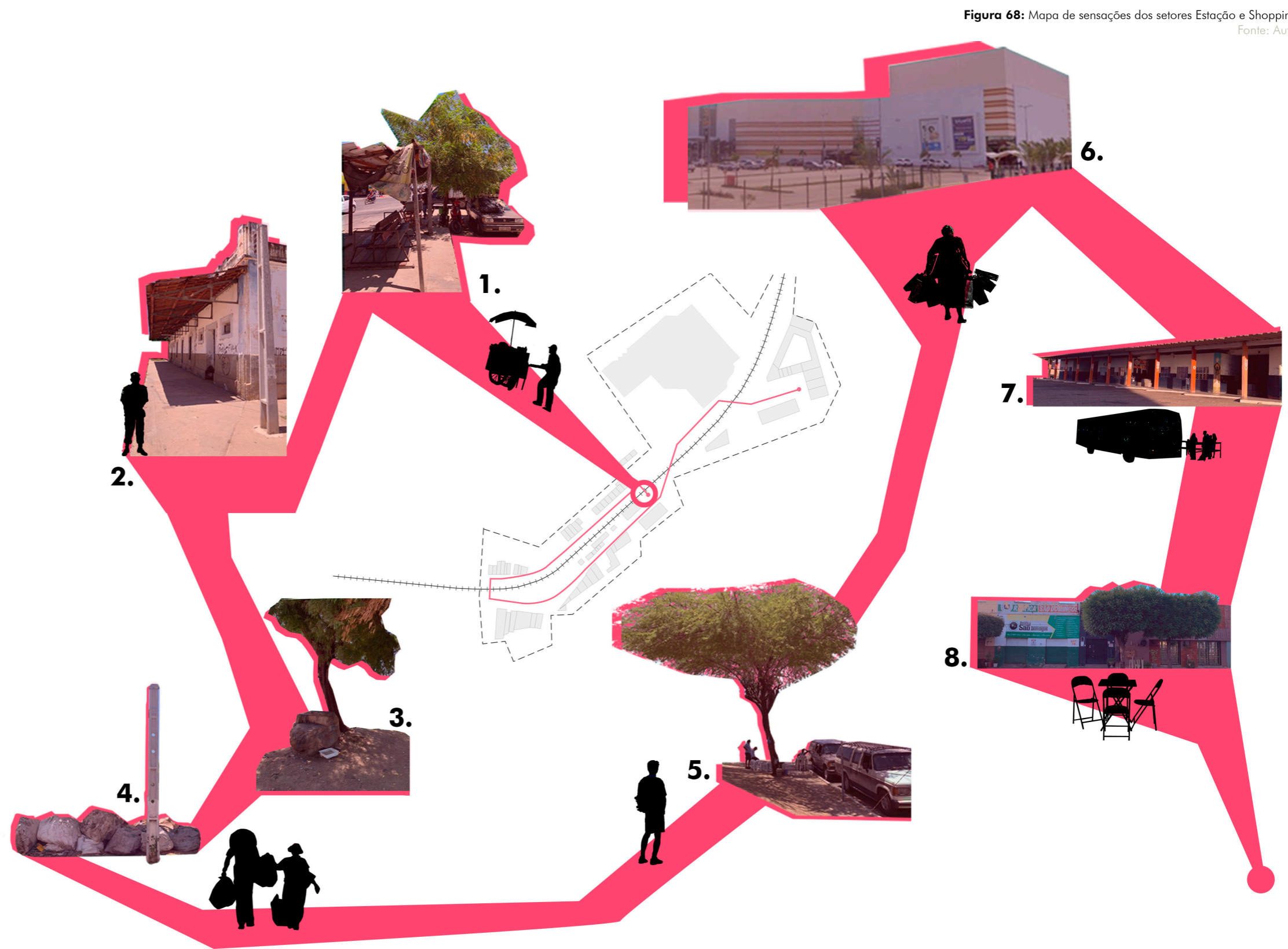


Figura 68: Mapa de sensações dos setores Estação e Shopping. Fonte: Autor

Legenda:

Setor Estação

- 01. Presença de comércio ambulante
- 02. Estação Ferroviária em abandono
- 03. Acúmulo de Lixo e Sucateamento
- 04. Sombreamento e Permanência

Setor Shopping

- 05. Point de chegada/saída Estudantes
- 06. Shopping e Impacto na atração de público
- 07. Rodoviária antiga e Falta de Transporte público
- 08. Bares e Baladas LGBTQ+ e Uso Noturno

Percurso Visual

Setor Beiral

A visita ao Beiral foi realizada por volta das 16h30 de um sábado; nesse caso, foi possível encontrar muitas pessoas da comunidade socializando ou escutando músicas em suas calçadas e uma grande quantidade de crianças brincando ao ar livre. Supõe-se aqui que, nesse caso, o fato de a visita ter ocorrido em um horário fora do horário de trabalho comum impactou diretamente na apreensão de um ambiente com mais dinâmicas urbanas e trocas sociais.

Figura 69: Mapa de percurso visual do setor Beiral
Fonte: Autor



Legenda:

Setor Beiral

- 09. Ponte como Ligação direta Beiral-Centro
- 10. Senso de comunidade e Presença de crianças
- 11. Atividades Esportivas na Rua
- 12. Varais de Roupa no Espaço Público

- 13. Jardins plantados no espaço público
- 14. Diferença de nível entre linha e rua
- 15. (In)Segurança: Preconceito x Realidade
- 16. Necessidade de Revitalização do Rio

Adentrou-se no setor Beiral a partir da ponte do trem (figura 70), que atualmente está desativada, contudo, foram vistas pessoas fazendo o trajeto de atravessar a ponte, o que parece indicar que ela é utilizada pela comunidade, visto que trata-se uma forma mais rápida de acessar as zonas centrais. Apesar de parecer inseguro dada a falta de guarda-corpos e a pouca largura da ponte, o percurso é bastante arborizado e apresenta uma ótima vista para o rio Espinharas. Ao adentrar-se na comunidade logo percebeu-se uma grande quantidade de pessoas se utilizando do espaço público. Nesse caso, as calçadas ganharam destaque como elementos de lazer e sociabilização, nestes lugares, em diversos momentos foi possível notar grupos de pessoas ouvindo música, bebendo e socializando juntas.

9. Ponte como Ligação direta Beiral-Centro



Figura 70: Ponte sobre o Rio Espinharas, destinada à passagem do trem. Atualmente serve informalmente para passagem de pedestre entre o Centro e o Beiral. Fonte: Autor

10. Senso de comunidade



Figura 71: Grupo de pessoas, da comunidade Beiral, ocupando suas calçadas para socializar. Fonte: Autor

Um fator que assustava ao longo da visita era o constante medo da insegurança e violência urbana, dados os estigmas sociais que são veiculados pela mídia, contudo, o percurso ocorreu de forma tranquila. Apesar disso, notou-se a presença de pichações em algumas casas com referências a gangues e facções, como à Okaida (OKD), conhecida facção de tráfico paraibana. Uma característica que surpreendeu foi a presença constante de varais de roupa e lavanderias improvisadas sobre a área dos trilhos. Isso parece evidenciar um bom nível de conforto, segurança e intimidade, por parte dos moradores, para com o espaço público. Tais dinâmicas parecem contribuir para quebra da relação entre o público e privado e tornam mais conectados os vínculos entre a comunidade e o espaço público.

11. (In)Segurança: Preconceito x Realidade

Figura 72: Residência em ruína da comunidade Beiral. Destaca-se as pichações com as siglas "OKD", uma referência à facção de tráfico "Okaida". Fonte: Autor



Figura 73: Varais de roupas instalados no espaço público, em local onde antes era a passagem da linha férrea. Fonte: Autor

12. Varais de Roupa no Espaço Público



Ao longo do trajeto foi bastante notada a presença de crianças circulando livremente pelo espaço, além de algumas se utilizando da própria rua para a prática de esportes, como o futebol, o que parece indicar a falta de espaços apropriados para este tipo de uso. Outra característica notável de se comentar, foi o costume, por parte dos moradores, de se plantar e criar-se canteiros ao longo da áreas - da linha férrea - que ficam em frente às suas casas. Nesse sentido, a impressão que dá é que, devido ao fato de as casas não possuírem recuos e nem jardins frontais, o próprio espaço público surge como uma possibilidade de apropriação desse uso, atuando novamente como uma extensão da casa.

13. Atividades Esportivas na Rua



Figura 74: Ao fundo, crianças brincando de futebol no espaço aberto da rua. Fonte: Autor

14. Jardins privados no espaço público



Figura 75: Plantas e jardins feitos por moradores da comunidade ao longo do espaço da linha férrea. Fonte: Autor

No final do percurso da linha, acentua-se uma diferença topográfica entre os trilhos e a rua que margeia a comunidade, notou-se que este setor parece ser o mais abandonado dentro de toda a extensão do recorte, com bastante acúmulo de lixo. Assim, entende-se que parece haver uma relação direta entre a facilidade de acesso topográfica com a apropriação do espaço pelos moradores, nas áreas onde o terreno era mais plano, no mesmo nível que as casas, o espaço era mais usado e aceito pela comunidade do que nos espaços onde a topografia era mais acidentada. Por fim, destaca-se a demanda de revitalização do rio Espinharas, que atualmente encontra-se poluído, com esgotos que desembocam no mesmo a céu aberto, acentuando ainda mais as condições de fragilidade urbana do espaço. A qualificação urbana deste espaço, perpassaria também pela urbanização da orla desse rio.

15. Declive topográfico entre linha e final da rua



Figura 76: Declive topográfico da linha, na área final do recorte de estudo. Destaca-se a existência de uma ponte e um túnel, pelo qual o trem passava, quando a linha ainda era ativada. Fonte: Autor

16. Necessidade de revitalização do rio



Figura 77: Intervenção, em forma de placa de trânsito, feita para chamar atenção à necessidade de se revitalizar o Rio Espinharas. Fonte: Autor

Mapa de Sensações

Setor Beiral

O mapa de sensações do setor beiral se difere dos demais setores pelo fato de ser a primeira experiência do observador com este território, desse modo havia menos espaço para impressões prévias e mais espaço para relatos de visões externas.

Como foi visto anteriormente, a comunidade é bastante associada, pela mídia e sociedade, ao tráfico de drogas e altos índices de violência urbana. Desse modo, esse foi um dos sentimentos que predominou, ao longo do percurso, principalmente pelo fato de ter se adentrado no espaço a partir da ponte do trem, que atualmente está desativada e possui dimensões curtas de largura. A todo momento ao atravessá-la, havia o receio de que surgissem pessoas caminhando na direção oposta, e isso gerasse um encontro no meio do caminho. A sensação de se mirar para o final da ponte e haver um espaço completamente desconhecido era temerosa mas ao mesmo tempo instigante.

Ao adentrar-se no espaço de fato, o que se viu foi uma comunidade bastante ativa, com muitos jovens e adultos presentes em suas calçadas e uma boa quantidade de crianças brincando e percorrendo o espaço. Com o tempo o medo foi sendo substituído pela curiosidade, ao mesmo tempo que ficava-se o receio de se sentir constantemente observado, dado o fato de ser uma pessoa de fora da comunidade.

Ressalta-se aqui novamente que o horário da visita - às 16:30h de um sábado - foi propício para uma boa apreensão da comunidade, do ponto de vista do lazer. Foram vistas diversas pessoas na rua, inclusive algumas confraternizando com sons e comidas, o que possivelmente não aconteceria caso a visita ocorresse em um dia de semana.

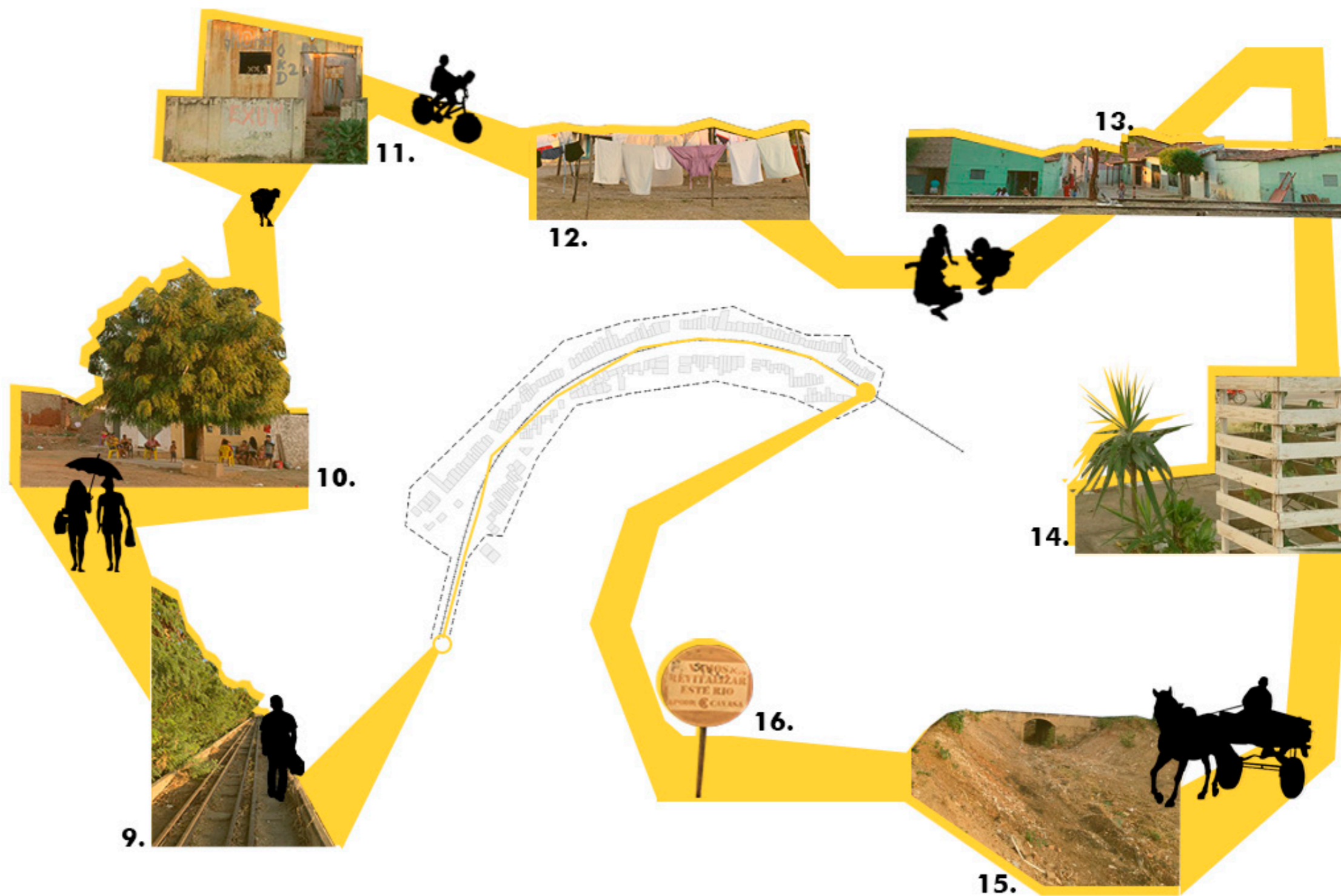


Figura 78: Mapa de sensações do setor Beiral
Fonte: Autor

Legenda:

Setor Beiral

- 09. Ponte como Ligação direta Beiral-Centro
- 10. Senso de comunidade e Presença de crianças
- 11. Atividades Esportivas na Rua
- 12. Varais de Roupa no Espaço Público

- 13. Jardins plantados no espaço público
- 14. Diferença de nível entre linha e rua
- 15. (In)Segurança: Preconceito x Realidade
- 16. Necessidade de Revitalização do Rio

3.8 Interação com a comunidade

Ao longo do percurso-entrevista, priorizou-se estabelecer diálogos com as pessoas que tinham um contato mais direto com o espaço, seja como morador ou usuário ativo. O contato aqui foi feito de modo a, além de se entender o desejo dessas pessoas, procurar uma melhor compreensão acerca das vivências e memórias destes com o local, de modo que isso fosse levado em consideração no próprio exercício projetual. No setor Estação, conversou-se com Seu Javan e Dona Claudete - um casal de idosos que vivem há mais de 20 anos em uma das casas em frente à Estação, cedidas aos ex-funcionários da malha ferroviária - e com seu Alex - vendedor de cadeiras, cujo point de vendas encontra-se vizinho à Estação. Já no setor Beiral, o diálogo ocorreu com Dona Yolanda - moradora da comunidade há dois anos e que vive na região mais próxima à ponte - e também com seu Paulo - morador da comunidade há mais de 15 anos, na região mais próxima à da Rua Pedro Benedito, que cruza a comunidade.

A partir das entrevistas realizadas durante o Walkthrough, aproveitou-se para desenvolver a metodologia do Poema dos Desejos, criada por Sanoff (1991). Nessa atividade, os usuários de um determinado espaço relatam algumas de suas necessidades e anseios em relação ao edifício ou ambiente analisado, de forma livre, constituindo assim um instrumento que incentiva e se baseia na espontaneidade das respostas (RHEINGANTZ et al., 2008). Aqui, utilizou-se das respostas dos entrevistados para se montar um quadro de palavras-chave, que expressasse alguns dos seus principais anseios e desejos. Após isso, aprofundou-se nos relatos de Seu Javan e Dona Claudete, da Estação, e de Dona Yolanda, do Beiral, ambos relatos que se sobressaíram pela riqueza de informações e quantidade de questões apontadas

No caso, do setor estação (figura 79), viu-se que os anseios estão mais relacionados à qualificação do espaço e revitalização da própria estação, desse modo surgiram questões como a reforma da estação, a criação de espaços atrativos e o aumento da segurança urbana. Incluiu-se também demandas relacionadas com o dia-a-dia das pessoas que ali vivem como a criação de um restaurante popular. No caso, do beiral (figura 80), por sua vez, notou-se que a maioria dos anseios compartilhados tem a ver com questões de infraestruturação e disponibilização de serviços básicos à população como limpeza urbana e calçamento da rua. Além disso, reivindicou-se a instalação de equipamentos de lazer como praças, playgrounds e equipamentos de ginástica. Comparando-se os dois casos, é possível observar que os desejos apontados pelos entrevistados do setor beiral parecem revelar necessidades mais básicas e urgentes de reestruturação desse espaço, indicando que possivelmente trata-se de um comunidade em maior estado de vulnerabilidade

Figura 79: Gráfico de Poema dos desejos do Setor Estação. Fonte: Autor

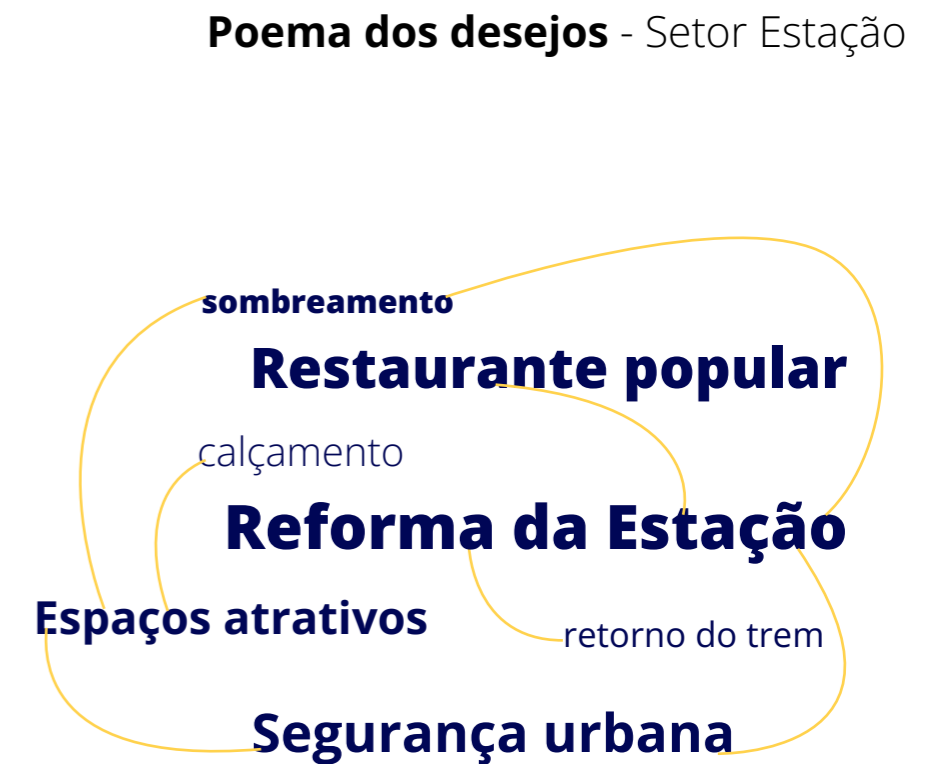
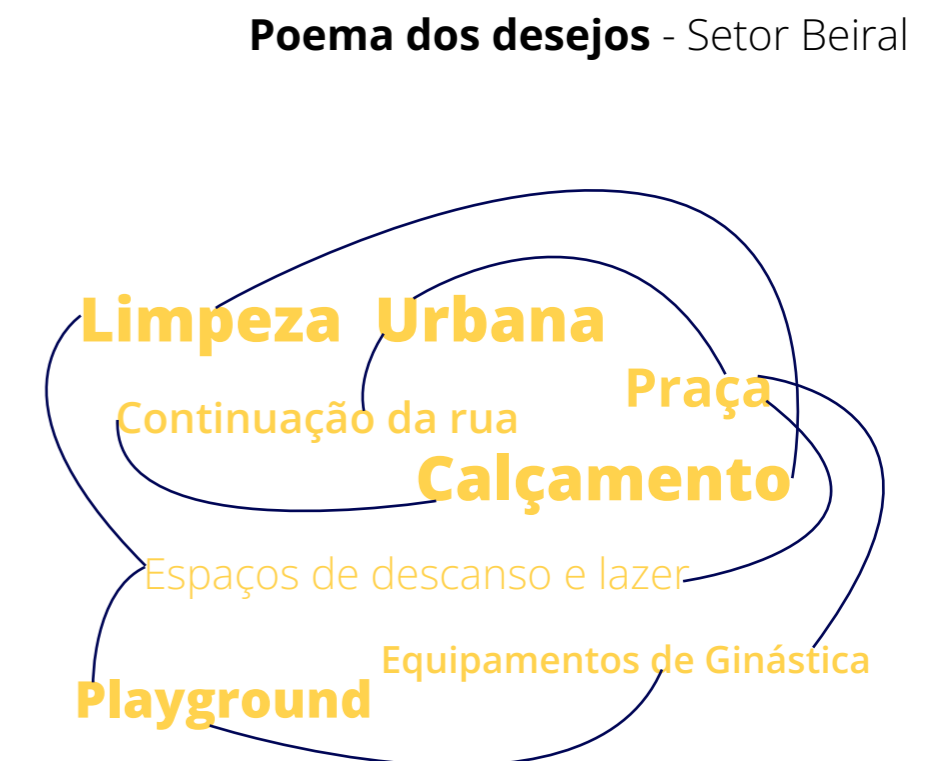


Figura 80: Gráfico de Poema dos desejos do Setor Beiral. Fonte: Autor



Seu Javan e Dona Claudete

moradores da vila ferroviária

Seu Javan é um funcionário aposentado da Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), na qual atuava como “Agente de Estação Nível 9”, e dona Claudete, é a sua esposa, que também carrega uma relação de proximidade com a história ferroviária da cidade. Segundo ele, a casa onde hoje moram era o abrigo permanente para os funcionários da estação, e informa que conseguiram moradia fixa nela através de um acordo com a União, vivendo lá, assim, desde 1998. Quando perguntado sobre a desativação do transporte ferroviário, o mesmo mostrou enfática discordância e insinuou que o trem só foi desativado porque era um transporte para locomoção de pessoas pobres. Eles alegam que tanto a prefeitura, como outros órgãos (provavelmente de preservação patrimonial) já realizaram diversos levantamentos no edifício da Estação com o intuito de reformar a mesma, porém reclamam por nunca terem sido questionados quanto aos possíveis usos do espaço.

Quando questionados sobre os desejos para o espaço, foi citada a possibilidade da criação de um restaurante popular, que ajudaria muito na rotina de refeições deles, além disso, mencionaram a instalação do Shopping e do SENAC como bons atrativos para a região, colaborando para o aumento do fluxo de pessoas. Outra questão citada foi sobre a abertura do largo da estação para a passagem de carros, o que faz com que constantemente entre poeira em suas casas e tenha, inclusive, ocasionado tuberculose em dona Claudete. Um dos pontos positivos mais citados ao longo da conversa é a localização central da residência, tendo sempre fácil acesso à robusta rede de comércios e serviços que está instalada nos bairros Centro e Belo Horizonte.

Sobre a segurança do local, ambos afirmam que o espaço já fora um grande foco de práticas como uso e tráfico de drogas, assim como prostituição, o que os fazia sentir constantemente inseguros, principalmente à noite. Entretanto, afirmam que em tempos mais recentes a polícia militar tem adotado a prática de estabelecer uma viatura durante todo o período noturno, o que, segundo eles, sanou o problema da insegurança. Durante a entrevista, é citada diversas vezes a insatisfação com a precariedade do local e a vontade de mudança, contudo, esse discurso sempre é acompanhado de falas que expressam o apego e afeição que tem com o local onde sempre viveram.

Figura 81: Seu Javan e Dona Claudete, moradores da vila ferroviária.
Fonte: Autor
(Imagem autorizada pelos entrevistados)



Dona Yolanda

moradora do Beiral

Dona Yolanda é moradora da comunidade Beiral há cerca de 2 anos e vive na parte da comunidade mais próxima à ponte, justamente onde a infraestrutura parece mais debilitada. Ela confirma isso ao fazer queixas sobre a falta de limpeza urbana na área, pois cita, por exemplo, que um carro da prefeitura é responsável por fazer limpezas semanais ao longo de todo o espaço marginal à linha do trem, contudo, tal carro tem evitado ir até a região onde ela mora e a consequência disso é a constante acumulação de lixo pelo local.

Ela relata que, por viver próximo à ponte do trem, costuma atravessá-la quando precisa ir ao Centro, por ser a maneira mais fácil e rápida de se fazer esse trajeto. Apesar disso, considera o percurso um pouco perigoso e desconfortável, e reclama do avanço da copa das árvores sobre a ponte. De modo geral, ela considera o bairro uma zona tranquila e diz não se sentir insegura ali. Ademais, há queixas sobre a falta de atenção da prefeitura e da empresa que administra os serviços de energia local (Energisa) para com a região, relatando que alguns fios de postes passam sobre a casa dela e impedem a construção de algo sobre ela. Não é mencionado se o poste que foi posicionado de maneira errada ou se as construções que avançaram indevidamente, mas ao que tudo indica, o avanço irregular das edificações para além do lote é algo relativamente comum no espaço, o que é evidenciado pelo caso de um imóvel vizinho à casa de Dona Yolanda, onde o poste de energia encontra-se situado dentro do terreno murado da casa.

Quando questionada sobre os principais desejos de mudança para o espaço, a primeira resposta foi o calçamento da área, para permitir a passagem de veículos. Destaca, ainda, a grande presença de crianças no local e a demanda por brinquedos e espaços de lazer para elas, visto que atualmente é preciso ir até praças mais distantes, em outras áreas do São Sebastião, para que elas tenham acesso a esse tipo de equipamento. Ela relata também que há o costume, na comunidade, de os jovens sentarem nas calçadas de algumas casas para conversar, sendo a calçada dela bastante usada para tal, já que possui um maior desnível em relação à rua, permitindo que as pessoas se sentem de forma confortável. Todos esses relatos parecem revelar que há demandas de uso do espaço e que as pessoas já procuram se apropriar dele, ainda que o mesmo não esteja dotado de infraestrutura para tal.

Figura 82: Dona Yolanda, moradora da comunidade Beiral.
Fonte: Autor
(Imagem autorizada pela entrevistada)



3.9 Memorial Fotográfico

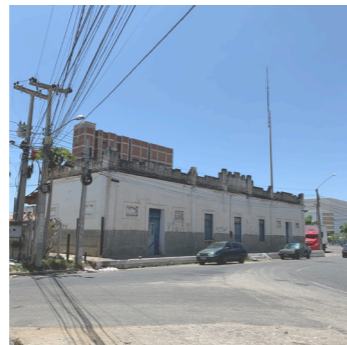
Retratos do Abandono de um patrimônio

Dentre as problemáticas registradas ao longo do percurso, a do atual estado de abandono da Estação Ferroviária foi umas das mais relevantes. O edifício, que, atualmente, é o único bem devidamente tombado pelo IPHAEP na cidade, encontra-se em desuso e apresenta diversas patologias (FARIAS et al., 2021). Diante disso, apesar de o trabalho em questão não ser diretamente de restauro patrimonial, considerou-se válido acrescentar às análises do trabalho, um memorial fotográfico que registre a atual situação da Estação, como forma de denunciar essa problemática e evidenciar a necessidade de requalificação desse edifício que compõe a memória da população patoense.

Para isso, estabeleceu-se 6 categorias de análise do edifício, de modo a compreendê-lo a partir de diferentes óticas. São elas:

- 1. Contato com a Rua;
- 2. Estrutura anexa;
- 3. Largo;
- 4. Equipamentos do conjunto
- 5. Pichações e Patologias;
- 6. Esquadrias quebradas.

1. Contato com a rua



2. Estrutura Anexa



3. Largo



4. Equip. do Conjunto



5. Pichações e Estrutura



6. Esquadrias Quebradas



Figura 83: Memorial fotográfico da Estação Ferroviária
Fonte: Autor

Contato com a Rua: Aqui, destaca-se a implantação do edifício, ressaltando o fato de ele ocupar toda a quadra em que está situado, e estar inserido num patamar acima do nível da rua, havendo uma pequena escada com 3 degraus para acessá-lo. Dentre os elementos que se localizam no entorno, destaca-se a presença de postes e fiações da rede elétrica, e do edifício do SENAC, que se localiza exatamente à frente da Estação e barra a visualização da mesma a partir de alguns ângulos.

Estrutura anexa: Foi improvisada uma estrutura em madeira ao lado da estação, a qual os caminhoneiros utilizam como apoio para permanência no local; há também uma caixa d'água da qual eles aproveitam para retirar água em baldes, quando necessário. Ali também fica localizado um ponto de comércio de venda de cadeiras e mobiliário de madeira. O comerciante, seu Aldir, também se utiliza da estrutura anexa e segundo ele, está em situação regularizada para trabalhar no local, onde já se fixou há mais de 8 anos.

Largo: O antigo Largo onde os trens costumavam parar, hoje é ocupado por caminhões de frete, que estacionam no lugar e se utilizam de uma estrutura improvisada ao lado da Estação como apoio para a permanência no local. Logo em frente à Estação, localizam-se as casas da antiga vila ferroviária, que ainda são utilizadas como residências e mantêm a maioria das características originais, apesar de algumas terem sofrido alterações bruscas nos materiais da fachada. O largo atualmente é em terra, e recentemente foi aberto para a passagem de veículos, apesar de não ser uma prática tão comum.

Figura 84: Estação ferroviária e seu entorno vistos de cima. No lado direito é possível ver o edifício do SENAC, ainda em construção, já no canto superior esquerdo, vê-se as residências da Vila Ferroviária.
Fonte: Planes Engenharia (2017)



Equipamentos do Conjunto: A Estação era formada por um conjunto de equipamentos que compunham o seu entorno. Dentre elas, destacam-se a Vila Ferroviária, que continua sendo usada por moradores (alguns deles ex-funcionários da estação); o antigo escritório do mestre de linha, localizado vizinho à Estação e que atualmente também encontra-se abandonado; e alguns depósitos, que foram reapropriados por sucatas da região. Por fim, destaca-se a instalação de uma antena de operadora, situada exatamente vizinha à estação, e de dois trailers metálicos agrupados à ela, o que demonstra o total descaso que há com a preservação do entorno do edifício tombado.

Esquadrias Quebradas:

Na visita, foi possível observar que a maioria das esquadrias encontravam-se quebradas ou deterioradas, algumas fechadas com remendos e pedaços de madeira, indicando que possivelmente sofreram tentativas de arrombamento. Para a reutilização do edifício, seria necessário o completo restauro ou troca dessas peças.

Pichações e danos físicos:

Apesar de a estrutura geral do prédio ainda se manter em relativo estado de conservação, alguns danos já aconteceram em partes específicas da edificação, como o telhado interno, onde uma parte das telhas chegou a desabar após chuvas na região. Não obstante os danos temporais, registrou-se que o edifício também sofre com o vandalismo, visto que quase todas as fachadas do edifício apresentam pichações, algumas delas inclusive com apologias à gangues locais, como o "OKD", referente à facção de tráfico paraibana conhecida como "Okaida".

Figura 85: Vista frontal da Estação ferroviária a partir do seu largo.
Fonte: Rhuan (2022)



Além do estado do conjunto edificado, uma outra questão relevante é a mudança da paisagem do entorno. Nesse sentido, a construção do Centro de Educação Profissional SENAC, mostra-se como um dos intensificadores desse problema. O edifício foi construído sobre uma praça que se localizava vizinha à estação e tem um gabarito térreo + 3 pavimentos, o que faz com que a visão da estação, a partir de quem vê do Centro, seja completamente barrada. De acordo com o art. 18 do Decreto-Lei n. 25/1937¹, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, a realização de construções na vizinhança de edificação tombada, que possam impedir ou reduzir a visibilidade, é proibida, sob pena de aplicação de multa.

Segundo Farias et al. (2021) a implantação do edifício da estação em um lote solto, num terreno largo e central foi feita de forma intencional para que se pudesse apreender com clareza as 4 fachadas do edifício, e assim, propagar à população as ideias de progresso e modernidade advindas da chegada do trem na cidade. Contudo, o que se observa hoje é que a mudança da paisagem do entorno tem afetado drasticamente essa apreensão. Isso fica evidente a partir da comparação das figuras 86, 87 e 88, que registram a estação e seu entorno em décadas distintas, mas a partir de um mesmo ângulo de visão. Na figura 86, cuja data de registro não é clara, mas que, pelo modelo dos veículos, especula-se ser da década de 1980, vê-se que a visibilidade das fachadas da estação era completamente limpa, visto que a Praça dos pombos, localizada em frente à estação, ainda estava em construção. Já na figura 87, com a praça já existente, observa-se que a vista da estação é parcialmente barrada, todavia, a praça cria um espaço público sombreado e de livre circulação, que permite inclusive a apreensão do edifício a partir de quem estiver nela. Contudo, na figura 88, de 2022, observa-se que a construção do edifício do SENAC se constitui como uma completa barreira à apreensão visual da estação, a partir deste ângulo.

O fato de o edifício ter sido construído sobre uma praça significa, por si só, a supressão de um espaço público, o qual não foi replantado em nenhum outro lugar da região. O espaço de pilotis deixado no térreo é utilizado basicamente por vagas de estacionamento e a passagem de pedestres é desencorajada a partir de cordas de metal que dificultam a passagem, de modo que o espaço que antes era de livre passagem para o pedestre se tornou um bloqueio para o mesmo, dificultando a caminhabilidade e acessibilidade no entorno.

O espaço dota de uma cobertura aberta no último andar, que poderia funcionar como praça elevada, reativando de algum modo, o caráter público que o local originalmente dispunha e acrescentando ainda a apreensão do edifício patrimonial vizinho, a partir de uma vista superior. Entretanto, a administração do edifício informa que a visita ao prédio é exclusiva para pessoas que possuam vínculo institucional. Percebe-se ainda que, do ponto de vista das decisões arquitetônicas, não houve nenhum interesse em respeitar o conjunto patrimonial da estação, com decisões de cores, materiais e volumes que pouco se harmonizam com o edifício *art déco* vizinho.

Figura 86: Vista livre da Estação ferroviária, com a Praça dos pombos em construção, em registro provável da década de 1980.

Fonte: Farias et al. (2021)



Figura 87: Vista semi-livre da Estação ferroviária, com a praça dos pombos já ativa, em registro de 2011.

Fonte: Google Street View (2022)



Figura 88: Vista barrada da Estação ferroviária, com a construção do edifício do SENAC, em registro de 2022.

Fonte: Farias et al. (2021)



¹Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf. Acessado em: 12 jan. 2023.

Um edifício “desvisto”

Vista da Estação, a partir do Centro, em **2011**



Figura 89: Registro da Estação ferroviária, a partir do Centro, no ano de 2011. A vista da estação era mais livre devido à existência de um espaço aberto à sua frente, a Praça dos pombos. Fonte: Farias et al. (2021)

Vista da Estação, a partir do Centro, em **2022**



Figura 90: Vista da Estação ferroviária, a partir do Centro, no ano de 2022. A vista da estação é completamente barrada pela construção do edifício do SENAC. Fonte: Autor

Prática semelhante pôde ser vista na construção do Patos Shopping, que, além de ser um equipamento de grande porte que impacta diretamente na leitura da paisagem, foi construído sobre as instalações da antiga usina de algodão da SANBRA. Nesse processo, também não houve preocupação pela manutenção da memória que este ambiente representa, visto que, por mais que não se tratasse de uma edificação tombada, a leitura somada entre o conjunto edificado da Estação Ferroviária e o edifício da antiga algodoeira, representava a paisagem urbana desse recorte espacial há mais de 50 anos, evocando memórias da história local e regional, como a do cultivo e comercialização do algodão, um dos principais impulsionadores do crescimento da cidade ao longo do século XX.

O estado de abandono da estação ferroviária e o apagamento de alguns edifícios que compunham o seu entorno parecem reforçar a ideia de que há, por parte, da sociedade civil e de seus representantes na política, pouco apreço pela manutenção da história e memória da cidade, que é, também representada pelo conjunto de seus edifícios. Para Farias et. al, (2021), a estação ferroviária de Patos e o seu conjunto de entorno caracterizariam a cristalização simbólica de uma série de experiências vividas na cidade em um período de mais de 60 anos de história, desse modo, o edifício e o seu conjunto, poderiam ser classificados como “lugares de memória” importantes para a cidade, e que, portanto, precisam ser preservados.

Ademais, nota-se que a construção de um novo edifício para o shopping, ao invés do reaproveitamento da estrutura existente da antiga usina algodoeira, parece apresentar pontos negativos a partir de diversas óticas de análise. Do ponto de vista urbanístico, o novo edifício acaba se tornando um dificultador para a caminhabilidade visto que, apesar de ser um equipamento naturalmente atrator de pessoas, a decisão de criar-se, justamente na fachada voltada para a rua, um bolsão de estacionamento árido e com pouco sombreamento, acaba por distanciar e dificultar o acesso do pedestre ao equipamento, em detrimento de priorizar-se apenas o modal do carro. Já do ponto de vista arquitetônico-patrimonial, entende-se que a decisão de construir-se um projeto de readaptação de uso para o antigo edifício, permitiria a manutenção visual deste equipamento que compunha a paisagem edificada do entorno da linha férrea, e que portanto, já perdurava ali por décadas e estava consolidada no imaginário da população patoense. Entende-se que esta decisão projetual, consistiria numa estratégia muito mais respeitosa e condizente com o conjunto de valor patrimonial que ali está situado. Ao invés disso, a nova edificação, em termos de fachada, materialidade e volumes, em nada parece se diferenciar dos demais projetos de shopping existentes em cidades brasileiras, o que parece ser suficiente para classificá-la como genérica e de pouca identidade. Por fim, do ponto de vista econômico, a reforma da antiga estrutura certamente seria menos onerosa e impactante que a derrubada da mesma para a construção de um completo novo edifício.

Figura 91: Antiga usina algodoeira SANBRA. Em 2011 o edifício encontrava-se desativado.
Fonte: Google Street View (2022)



2011

Figura 93: Relação do conjunto edificado da estação ferroviária com a antiga usina algodoeira SANBRA, em 2011.
Fonte: Google Street View (2022)

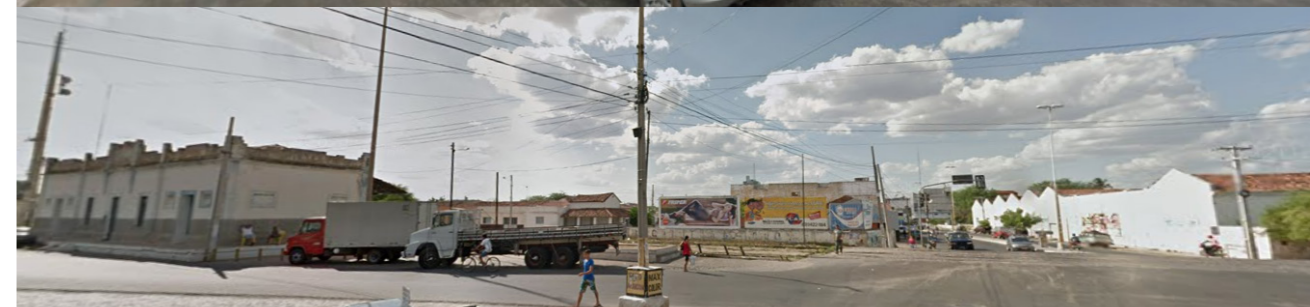


Figura 92: Edifício do Patos Shopping em 2022, construído sobre as instalações da antiga usina SANBRA.
Fonte: Google Street View (2022)



2022

Figura 94: Relação do conjunto edificado da estação ferroviária com o edifício do Patos Shopping, em 2011.
Fonte: Google Street View (2022)

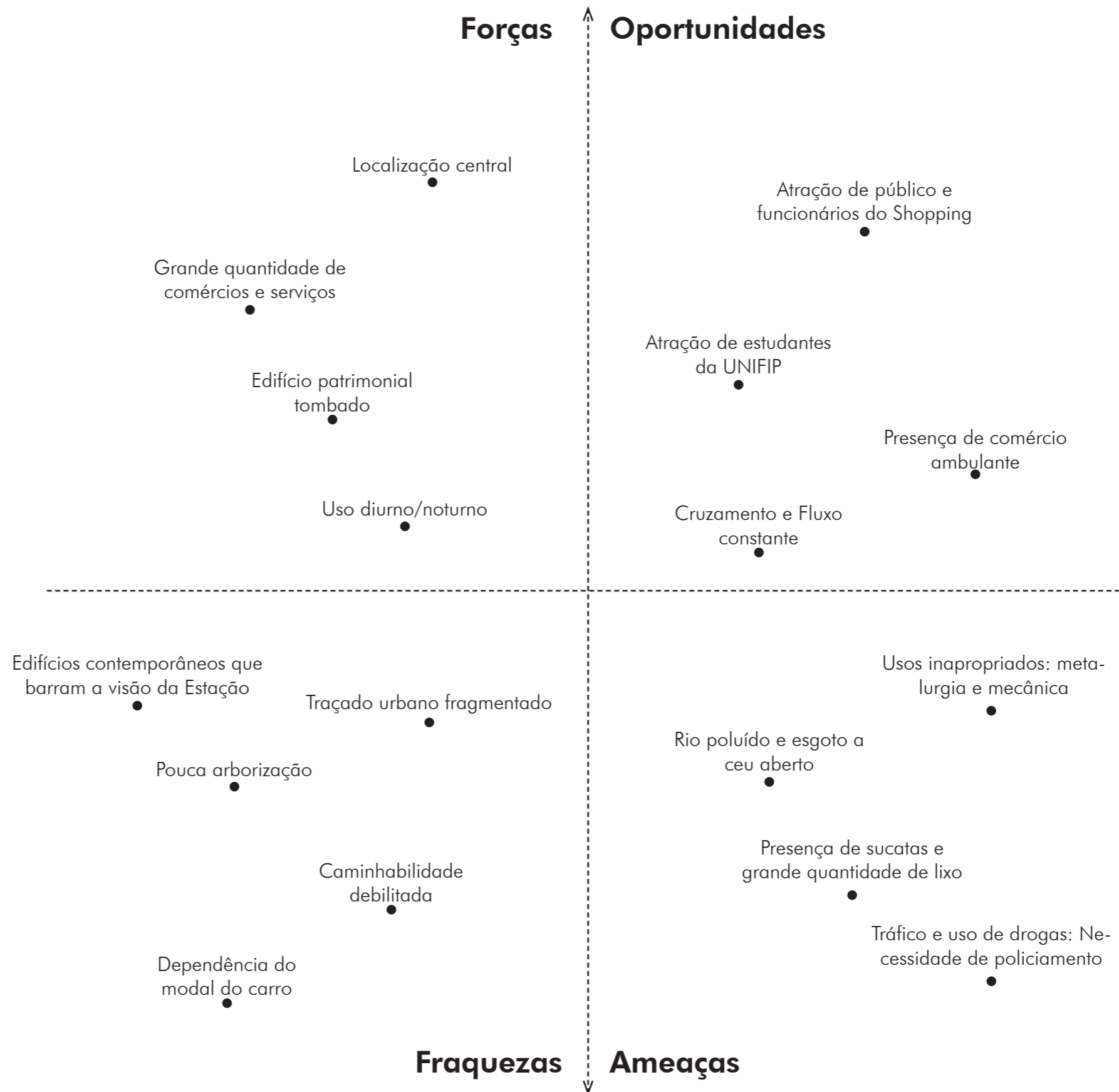


3.10 Análise SWOT / FOFA

Análise SWOT ou Análise FOFA (Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças) em português, é uma técnica de planejamento estratégico utilizada para sintetizar análises e facilitar decisões. No caso de um diagnóstico de análise urbana, ela se mostra como uma excelente ferramenta para que se reúna em único espaço os principais pontos positivos e negativos de determinado território.

Aqui a ferramenta foi utilizada como auxílio para um exercício de síntese das percepções recolhidas ao longo do processo de diagnóstico. Foram trazidas algumas das principais problemáticas diagnosticadas nessa etapa e foi feito um exercício de categorização das mesmas diante dos quatro campos da análise FOFA. Este exercício de análise está sintetizado no diagrama da figura 95 a seguir:

Figura 95: Quadro de Análise SWOT/FOFA. Fonte: Autor



3.11 Mapa Síntese

Por fim, elaborou-se um mapa síntese nos moldes do que Kevin Lynch (1960) propõe em seu livro A Imagem da Cidade. Desse modo, dividiu-se a análise através de Barreiras (Edges); Caminhos (Paths); Nós (Nodes); Marcos visuais (Landmarks) e Setores (Districts). Acrescentou-se à análise a demarcação de equipamentos atratores, os quais podem ou não atuarem também como marcos visuais na paisagem.

No que diz respeito às barreiras, como previsto, destacou-se a margem do rio, que atua como um elemento limitador permanente, visto que a orla do rio não é urbanizada e, portanto, há uma desconexão desse espaço com o restante do tecido da cidade. A outra barreira é a linha férrea, a qual nesse caso foi apresentada através de uma gradação, haja vista que a sua atuação como fragmentadora urbana aumenta ou diminui conforme alguns aspectos morfológicos do tecido. Vê-se que, por exemplo, esse poder de fragmentação atenua-se à medida em que a linha aproxima-se e cruza com avenidas de grande importância para a cidade e, por outro lado, aumenta conforme a mesma acerca o rio.

Dentre os caminhos, destacam-se os mesmos que já haviam sido evidenciados no mapa de mobilidade. No que se refere aos marcos visuais, foram selecionados alguns edifícios importantes da área, que admitem essa classificação dado o seu nível de impacto na construção da paisagem visual. Dentre eles, destacam-se: o Patos Shopping, pelo seu porte; a própria Estação Ferroviária, pelo seu valor patrimonial, sendo um edifício diferenciado dos demais e altamente reconhecível; e em menor escala, a ponte do trem, a qual torna-se visível a partir de uma ponte veicular que ocorre de forma paralela à ela e que, ao ser apreendida, evoca sentimentos e memórias em relação a um passado ferroviário, até mesmo, pelo seu atual estado de abandono.

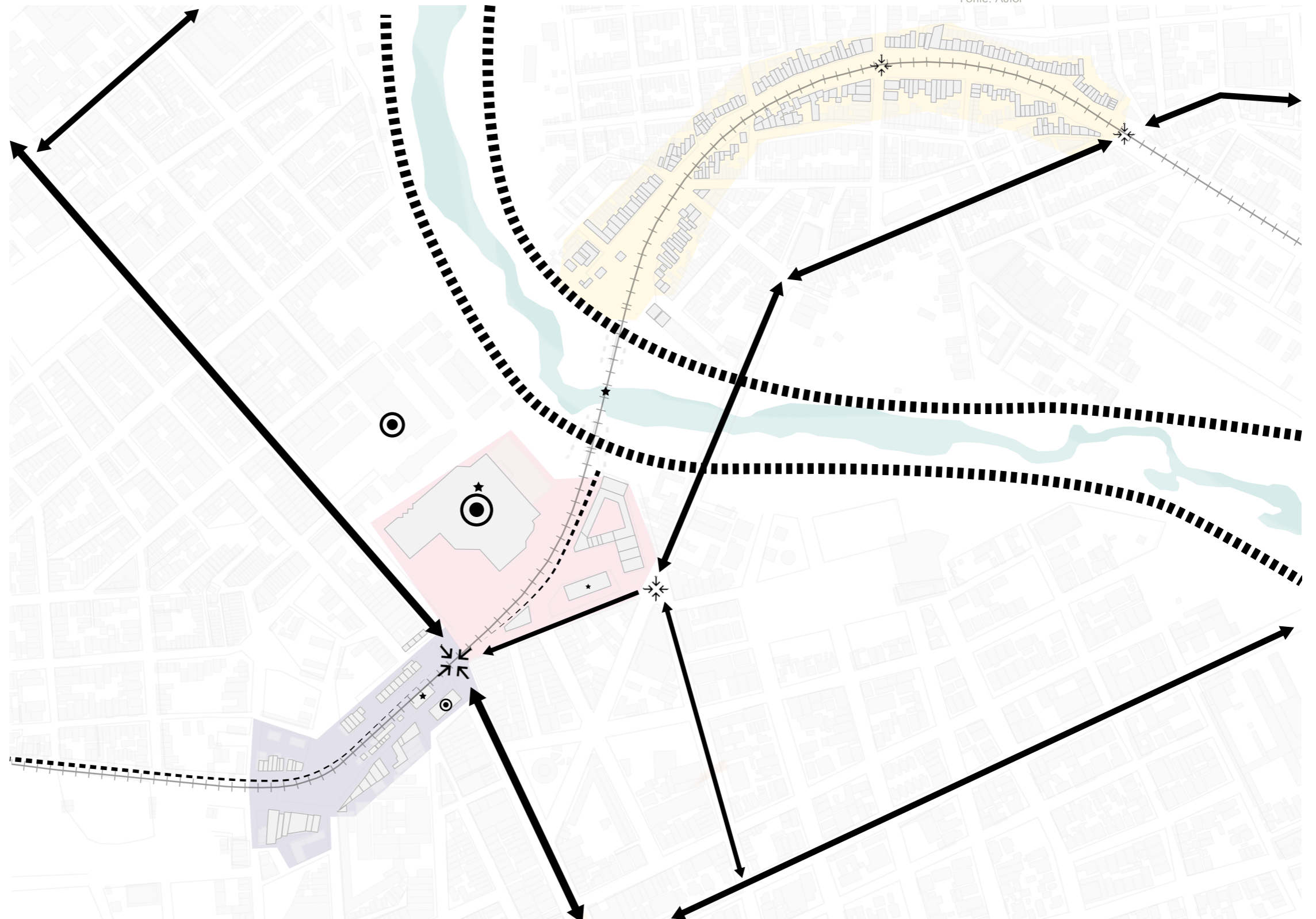
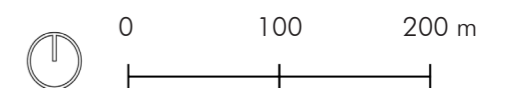


Figura 96: Mapa-Síntese, baseado na teoria de Lynch (1960).
Fonte: Autor

legenda

- Setor Estação
- Setor Shopping
- Setor Beiral
- Barreiras
- Caminhos
- Marcos Visuais
- Nós
- Caminhos



Proposições

4.1 Costurando de Fora para dentro

4.2 Análise de Referências

4.3 Princípios e Diretrizes:

4.4 Orientações de mobilidade

4.5 Plano de Recostura

4.6 Plano de Mobilidade

4.7 Plano de Paisagismo

4.8 Plano de Zoneamento

4.9 Ensaio Projetual

A intervenção projetual proposta debruça-se na ideia de parque linear como elemento costurador dos vazios oriundos da desativação das linhas férreas. Estima-se que assim, venha-se a consolidar o potencial deste espaço enquanto equipamento público conectando as áreas, atualmente fragmentadas, ao tecido da cidade. Esta etapa é realizada através de intervenções que vão da escala urbana à do edifício. Ao final, desenvolve-se um ensaio projetual de um Centro de integração comunitário para a região do Beiral, localizado sobre a área onde atualmente situa-se a linha férrea.

4.1 Costurando de fora para dentro:

O processo de costura têxtil inicia-se de forma mais geral, a partir da escolha do tecido e do modelo, etapas que influenciam diretamente no restante do procedimento. Logo após, na etapa de construção do modelo, é onde são feitos os primeiros testes e esboços da futura peça. A costura urbana aqui proposta, segue um passo a passo semelhante, após reconhecer-se os tecidos e identificar-se as principais fendas e descosturas existentes, viu-se que o processo de reconexão proposto só seria de fato consolidado, quando bem articulado com as tramas do entorno.

Desse modo, parte-se de uma abordagem projetual que vai de fora para dentro, apontando soluções que vão desde uma escala macro, mais urbana e que envolve conexões com o restante da cidade, passando pela escala do parque em si, até chegar-se a uma escala micro, com proposições mais próximas do nível arquitetônico.

Assim, inicia-se esta etapa a partir da análise de referências projetuais, as quais, em sua maioria, foram realizadas em sobre malhas ferroviárias urbanas. Esta etapa foi fundamental para se contruir as diretrizes e princípios projetuais que guiariam a intervenção proposta. Após isso, partiu-se para uma análise de orientações de mobilidade, as quais, baseiam-se em instrumentos contemporâneos de orientação para um desenho urbano que privilegiem o pedestre e o transporte ativo. Logo após, desenvolve-se um plano de recostura do traçado, onde apresentam-se estratégias para se reconectar as vias do entorno da área de intervenção. Parte-se do princípio, que, a consolidação do equipamento enquanto espaço democrático e inclusivo, está intrinsecamente ligada à facilidade de locomoção e acesso para populações das mais diversas zonas da cidade.

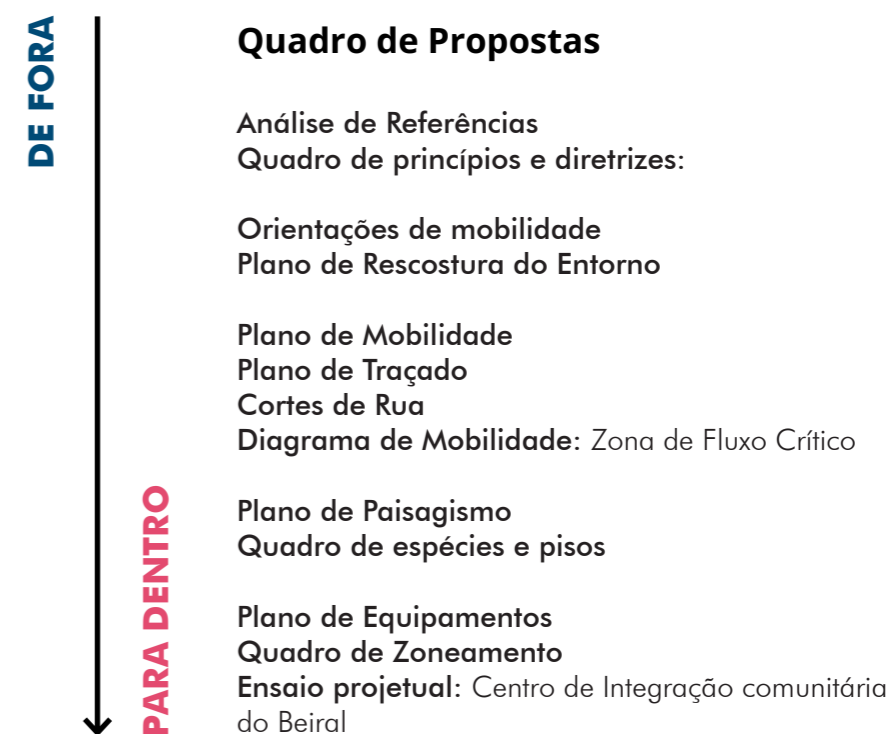
Em seguida, adentra-se na proposição de um parque linear que ocupará o recorte de estudo definido, é nessa etapa que são feitos os “nós” entre os vazios atualmente existentes e os edifícios que compõem o seu entorno imediato. Para melhor análise da proposta, achou-se válido subdividir a proposição através de três planos de viabilidade: mobilidade, paisagismo e zoneamento.

No plano de mobilidade, são discutidas questões de circulação, fluxos e priorização de modais, aqui apresentam-se dois cortes de rua, um na comunidade do Beiral, e outro na Avenida Horácio Nóbrega, que interliga o parque ao bairro Belo Horizonte. Fez-se ainda, um diagrama de mobilidade sobre uma das áreas-foco apresentada no diagnóstico, denominada de “Zona de fluxo crítico”, que abrange o cruzamento entre diversas ruas e avenidas, localizado nas proximidades da estação ferroviária. Aponta-se ainda as soluções pensadas para o novo traçado do parque, e as diretrizes que as nortearam.

No plano de paisagismo, aponta-se diretrizes para a aplicação de arborização e revestimentos de pisos ao longo do parque, para isso, fez-se também um quadro com indicações de espécies nativas e pisos adaptados para aplicação no local.

Já no plano de zoneamento procurou-se esboçar um pouco mais sobre as potencialidades de diferentes intervenções na área, através da divisão da proposta em quatro zonas de ocupação. Aqui indicam-se equipamentos e espaços que formariam a rede de atratores do parque. Este equipamentos são apresentados em uma tabela, distinguindo-os quanto à zona, localização e nível de detalhamento da proposta.

Por fim, definiu-se o equipamento do Centro de Integração comunitária do Beiral para realizar-se um ensaio projetual, que abrange um nível de detalhamento maior. A escolha de um equipamento na comunidade para se detalhar, parte de uma premissa adotada no trabalho, de priorização das comunidades existentes, em busca de se romper com a lógica atual de produção do espaço urbano que visa, quase sempre, priorizar as classes mais abastadas em suas propostas de requalificação urbana. Desse modo, o desenvolvimento deste ensaio, de modo mais próximo ao de uma escala arquitetônica, visa realizar a costura final entre cidade, parque e comunidade, dando visibilidade e enfoque a este espaço, que atualmente encontra-se pouco amparado pelo poder público, e pouco enxergado pelo restante da cidade, em geral.



4.1 Análise de Referências

High Line Park, Nova York

James Corner Field Operation
2.33 km lineares
2009

O High Line Park é certamente uma das experiências urbanas mais premiadas do passado recente, inspirando propostas semelhantes em diversas cidades ao redor do mundo. Neste caso, o fato de também ser uma intervenção sobre uma linha férrea abandonada, faz com que o mesmo se torne uma referência projetual direta para a intervenção proposta neste estudo.

Uma das principais qualidades do projeto, é o aproveitamento do lazer contemplativo, que permite caminhadas e apreciação da vista de um espaço agora requalificado, o que é potencializado por tratar-se de uma estrutura elevada. No caso, da linha férrea de Patos, apesar de o sistema ferroviário ocorrer, predominantemente, a nível do solo, o mesmo, dota de aclives topográficos que se constituem como potenciais lugares de apreciação da vista. Ademais, como visto no diagnóstico, o trajeto da linha que corresponde à ponte sobre o Rio Espinharas possui uma excelente vista para as margens do rio, que é certamente um dos espaços mais verdes da cidade, potencializando o uso deste espaço com mirante.

No quadro de imagens a seguir (figura 97), foram pontuadas diretrizes projetuais identificadas no projeto que poderiam ser úteis à aplicação no parque.

Figura 97: Quadro de Imagens do High Line Park, em Nova York.
Fonte: Baan (2014)



Mobiliário alinhado com o sentido da linha



Vegetação de baixo porte



Criação de mirantes

Parque da Liberdade, Fortaleza

Yuri Nobre Arquitetura & Urbanismo
26877 m²
2022

Este projeto consiste numa intervenção contemporânea sobre um espaço público de Fortaleza e que data ainda do século XIX, tendo sido inaugurado formalmente em 1902 e tombado pelo município em 1991. Devido a isso, o espaço possui circunstâncias particulares, constituindo-se como um “lugar de memória” importante para a população.

Apesar de esta não se tratar de uma intervenção sobre uma linha férrea, escolheu-se esse projeto como referência, devido, principalmente, à sensibilidade tida, em termos projetuais, com o espaço de valor patrimonial e histórico. Neste caso, o parque dispõe de edificações ecléticas que foram restauradas e ganharam novos usos, mas para além disso, foram propostas uma série de equipamentos de apoio como administração, bicicletário, cafés e restaurante, os quais, além de possuírem uma associação formal respeitosa com o entorno histórico, visam dinamizar o fluxo de pessoas e tornar o parque, um espaço democraticamente acessível.

No quadro de imagens a seguir (figura 98), foram pontuadas diretrizes projetuais identificadas no projeto que poderiam ser úteis à aplicação no parque.

Figura 98: Quadro de Imagens do Parque da Liberdade, em Fortaleza. Fonte: Petrovsky (2022)

Associação Respeitosa entre o equipamento tombado e a instalação contemporânea



Acessibilidade universal



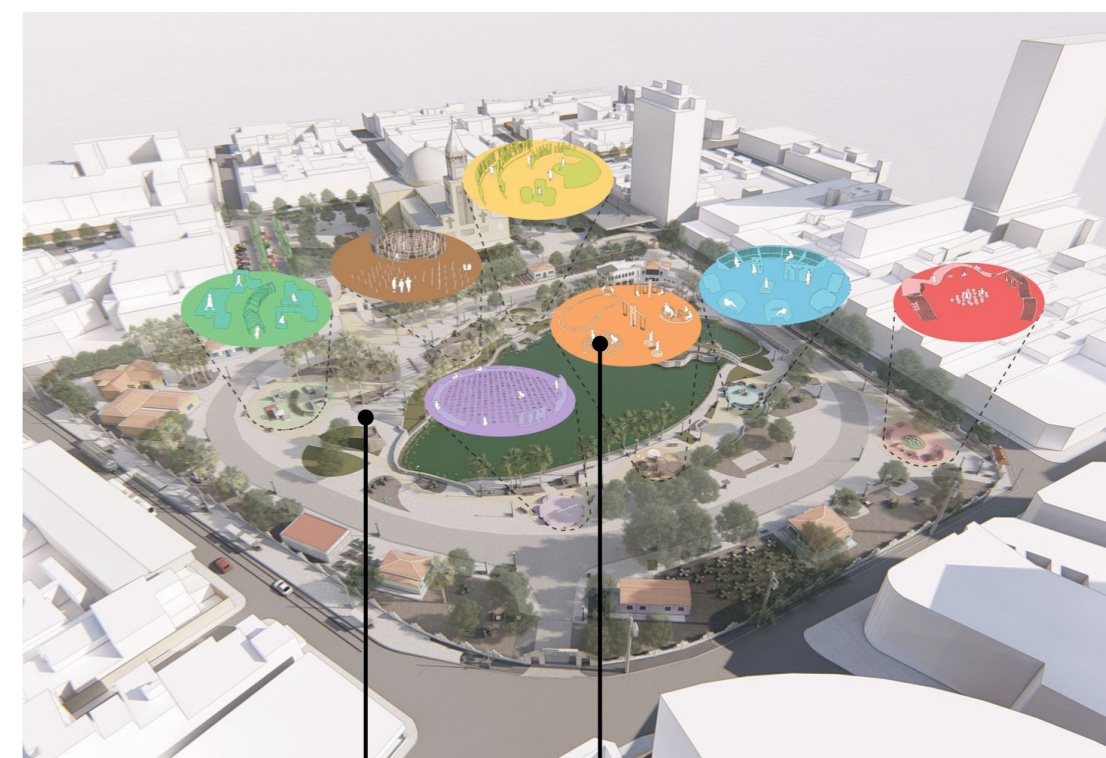
Bicicletário coberto

Estruturas com ventilação permanente

Piso drenante com alta permeabilidade e antiderrapante



Equipamentos infantis multissensoriais



Percurso exploratório: não previsível

Ilhas pedagógicas multissensoriais

Orla Ferroviária, Campo Grande

Gil Carlos de Camillo Arquitetura
900m lineares - 17mil m²
2014

O projeto da Orla ferroviária de Campo Grande, em muito se assemelha com as problemáticas estudadas na cidade de Patos. Neste caso, também trata-se de um projeto de parque linear desenvolvido para uma área remanescente dos trilhos, que estavam desativados.

Uma das condicionantes deste projeto foi o fato de que a linha férrea, que margeia o centro da cidade, não foi contextualizada com a paisagem urbana do entorno, sendo encarcerada pelas construções lindeiras em um corredor estreito que hoje compõe três segmentos ao meio do percurso. Tal característica parece se assemelhar, em certa medida, com o que foi diagnosticado acerca dos espaços vazios oriundos da desativação da linha férrea na cidade de Patos. Estes, apesar de se caracterizarem como um espaço oculto ao planejamento urbano, são compostos por comunidades que habitam seu entorno e residências que estão de fato voltadas para a linha férrea. O projeto de Campo Grande se utiliza da criação de praças e de espaços atrativos, como quiosques e restaurantes, para tentar gerar uma revalorização simbólica do espaço, permitindo a atração de novos grupos de pessoas e atividades.

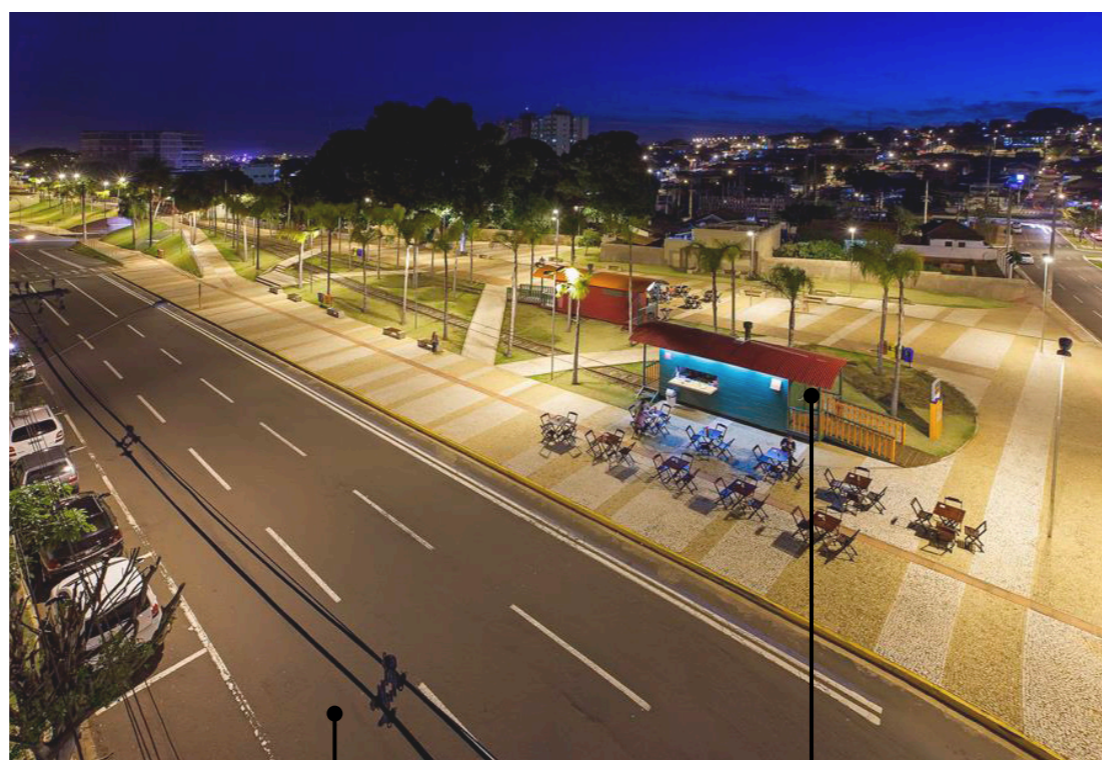
No quadro de imagens a seguir (figura 99), foram pontuadas diretrizes projetuais identificadas no projeto que poderiam ser úteis à aplicação no parque.

Figura 99: Quadro de Imagens da Orla Ferroviária de Campo Grande. Fonte: De Camilo (2010)

Manutenção do percurso dos trilhos



Arquitetura de estações



Rua 24 horas

Bares e Restaurantes

Taludes integrados à calçada, com a possibilidade de escalá-los



Aproveitamento da estrutura do sistema ferroviário



Fortalecimento do comércio e residências do entorno

Criação de novas praças

4.2 Princípios e Diretrizes

Foram elaborados princípios e diretrizes com o intuito de se nortear o processo de projeto, os quais levaram em consideração as problemáticas discutidas e apresentadas anteriormente:

Reconectar a malha: A reconexão da malha, envolve a proposição de uma nova rede de traçado urbano que articule as vias antes interrompidas pela existência da linha férrea e assim, se atenua a extrema dependência de uma única via principal, como se encontra atualmente.

Preservar o pré-existente: Adotar um tom preservacionista significaria desde recuperar os edifícios de valor patrimonial, como dialogar projetualmente com as características já existentes no espaço, como a topografia, os usos, e os equipamentos

Potencializar os equipamentos: Entende-se que ao longo do recorte estudado, existem uma série de equipamentos que já exercem algum papel enquanto espaços de troca social. Pretende-se então, fomentar a potencialidade desses equipamentos, através de propostas que incentivem a diversidade de usos, e facilitem o acesso do público.

Dialogar com as comunidades: Os agentes que atualmente ocupam esse território são peças fundamentais para a vitalidade do mesmo, os quais muitas vezes mantêm relações e memórias com o lugar há mais de décadas. Pretende-se, portanto, preservar ao máximo a manutenção dessas pessoas neste espaço, e elaborar estratégias que estimulem a sua apropriação diante do novo espaço requalificado.

Atrair novos públicos: O equipamento constituiria o primeiro parque público central da cidade, desse modo, sugere-se que a atração dos mais distintos públicos é essencial para se garantir a criação de um espaço democrático e diverso. Para isso, além de se desenvolver equipamentos de usos diversos que funcionem como atratores, é fundamental garantir o acesso e locomoção de populações que vivem distantes do Centro.

Priorizar o transporte ativo: As discussões de mobilidade da etapa de reconhecimento, evidenciaram o quão o transporte ativo é negligenciado atualmente na cidade, e por conseguinte, a alta dependência do transporte veicular. Desse modo, acredita-se que a inversão dessa lógica, através do incentivo à locomoção de pedestre e bicicletas, contribui para a formação de uma cidade mais sustentável, além de tornar o espaço do parque mais seguro e qualificado para as pessoas caminharem, pedalar, praticarem esportes ao ar livre e se divertirem, num geral.

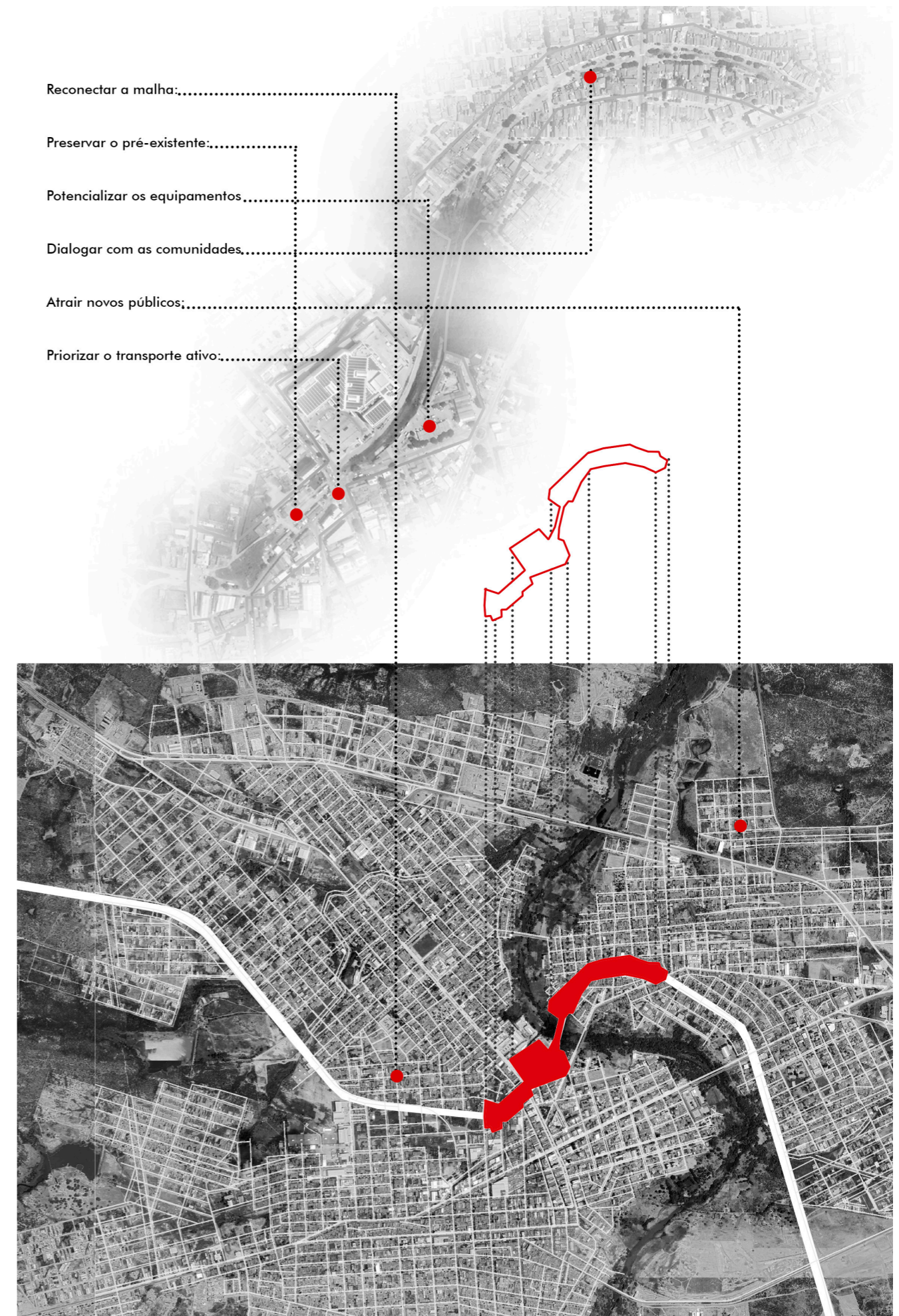


Figura 100: Quadro de princípios e diretrizes associado a colagem esquemática do recorte espacial, em satélite. Fonte: Autor a partir de Google (2022)

4.3 Orientações de Mobilidade

Na intenção de se criar um plano de mobilidade urbana que envolva tanto o parque como o seu entorno foram traçadas uma série de orientações recomendadas a serem aplicadas no local. Essas estratégias reforçam a lógica de que a mobilidade urbana no local deve ser prioritariamente voltada para o pedestre e o transporte ativo. Para isto, baseou-se em instrumentos contemporâneos de orientação para mobilidade como o Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), realizado pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP BRASIL 2017) e também no Guia Global de Desenho de ruas (2018).

A partir disso, formaram-se 9 estratégias de orientação, com implicações específicas aplicadas à área, as quais são descritas a seguir:

Traffic Calming/Zona 20: Criar espaços com limite de velocidade nos arredores e, principalmente, nas vias que cruzam o interior do parque, estabelecendo um limite de quilometragem de 20Km/h, dessa forma tanto se cria um desestímulo ao veículo motorizado como se cria uma zona de maior segurança para o pedestre e ciclista dentro do parque.

Bicicletários: Implantação de uma rede de bicicletários cobertos e de paraciclos ao longo de todo o percurso do parque, estimulando o uso desse modal, de forma segura

Paradas de Ônibus: Implantação de paradas de ônibus cobertas, acessíveis e com assentos confortáveis. Segundo o DOTS, devem existir pontos a uma distância máxima de 1.000 metros de deslocamento de pedestres e ciclistas, desde qualquer moradia da comunidade.

Pilotis: Abertura do Pilotis do SENAC para a passagem do pedestre, retirando as vagas de estacionamento. Estímulo à implantação de pilotis livres nos novos edifícios da região

Faixas de Pedestre: Inclusão de faixas de pedestre elevadas ao nível da calçada, garantindo mais acessibilidade e implicando, na redução de velocidade do veículo motorizado

Ciclofaixa: Implantação de ciclofaixa ao longo de toda a extensão do percurso da linha férrea na cidade, fazendo a conexão entre o parque os bairres distantes. Criação de ciclovia separada por balizadores na Av. Horácio Nóbrega.

Reconexão do traçado: Abertura de novas vias de interligação entre o bairro Centro, Belo Horizonte e São Sebastião, evitando a aglutinação do fluxo ao redor da Av. Epitácio Pessoa/Horácio Nóbrega que ocorre atualmente

Arborização: Desenvolver um processo de arborização da área, priorizando espécies nativas e que gerem sombreamento, de modo a tornar a caminhabilidade mais agradável, dado o fato de localizar-se em uma cidade de clima quente e seco

Extensão das calçadas e meio-fios: Ampliação dos espaços de calçadas nas ruas do entorno, e no meio-fio da avenida Horácio Nóbrega, dotando estes espaços também de pontos de permanência, como bancos. Para isso, baseou-se nas orientações de divisão de zonas de calçadas propostas pelo Guia global de desenho de ruas (figura 101).

Orientações para Calçadas:

(Guia Global de desenho de Ruas, 2018)

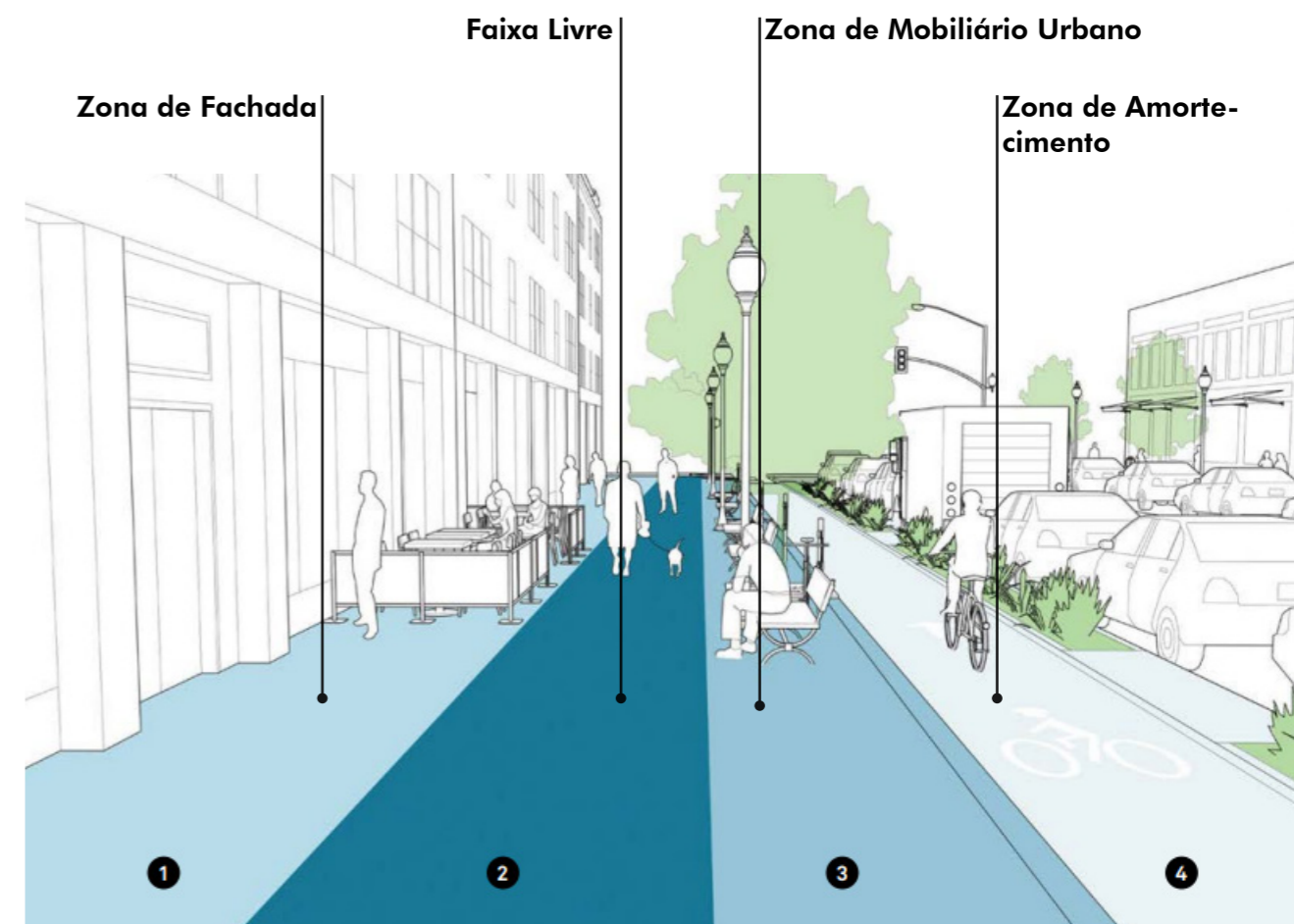


Figura 101: Orientações para divisão das zonas de calçadas.
Fonte: Guia Global de desenho de ruas (2018)

4.4 Plano de Recostura do Entorno

Ao longo dos diagnósticos morfológicos e de mobilidade realizados na etapa anterior, ficou evidente o quão o traçado do entorno das áreas de linha férrea é muitas vezes fragmentado, com diversas vias que param na linha e não, de fato, a cruzam. Isso gera problemas para a mobilidade da cidade, como a ultra dependência do eixo viário da Av. Horácio Nóbrega/Epitácio Pessoa para se fazer a conexão entre os bairros Centro e Belo Horizonte. Além disso, o fato de haver uma convergência de vias em direção a esse cruzamento veicular, torna a passagem do pedestre e do ciclista muito dificultosa, contribuindo para uma caminhabilidade debilitada.

Desse modo, propõe-se aqui um plano de recostura do traçado, o qual, perpassa pela abertura de novas vias e fortalecimento das existentes, principalmente na porção sudoeste do bairro Belo Horizonte, de modo que, ao se criar um traçado mais integrado possa-se desafogar a necessidade de se cruzar o bairro a partir de uma única avenida principal, a Av. Horácio Nóbrega. Esta, por sua vez, teria o seu tráfego reduzido a partir da retirada de faixas veiculares para a criação de faixas voltadas para o transporte público e transporte ativo.

Na porção oeste, para além do recorte de estudo deste trabalho, na área conhecida como “Baixo Meretrício”, existem alguns terrenos vazios e ruas de terra sem ligação direta entre si. O novo traçado proposto reconecta esse espaço ao tecido, através da criação de vias que se interconectam e da exploração de continuidade do parque linear em direção à essa região.

Indica-se a remoção da via de terra criada no largo da estação, que além de se localizar sobre a área onde será instalado o parque, acaba por ser prejudicial aos moradores, devido ao constante levantar de poeira causado pelo movimento dos carros. Planeja-se também a retirada da via que se localiza, por trás dos edifícios atualmente ocupados por bares e baladas no largo da rodoviária. A remoção do tráfego veicular desta rua, justifica-se pelo potencial de uso do espaço para caminhada e passeio de pedestres.

No setor Beiral, é perceptível que o traçado existente tem mais níveis de integração do que nos setores anteriores, desse modo, a proposta aqui surge mais no sentido de fortalecer essas vias através da possibilidade de calçamento e redirecionamento das prioridades de fluxo. Ainda assim, foram criadas duas novas ruas na porção da comunidade mais próxima à ponte, estabelecendo a conexão direta entre vias que anteriormente “morriam” ao encontrar a linha férrea. Ressalta-se, por fim, que em todas as novas vias propostas no plano, serão adotadas estratégias de moderação do tráfego, como a Zona 20km/h, no trecho em que estas se cruzarem com o parque, de modo a preservar a segurança do ciclista e do pedestre no espaço

Legenda:

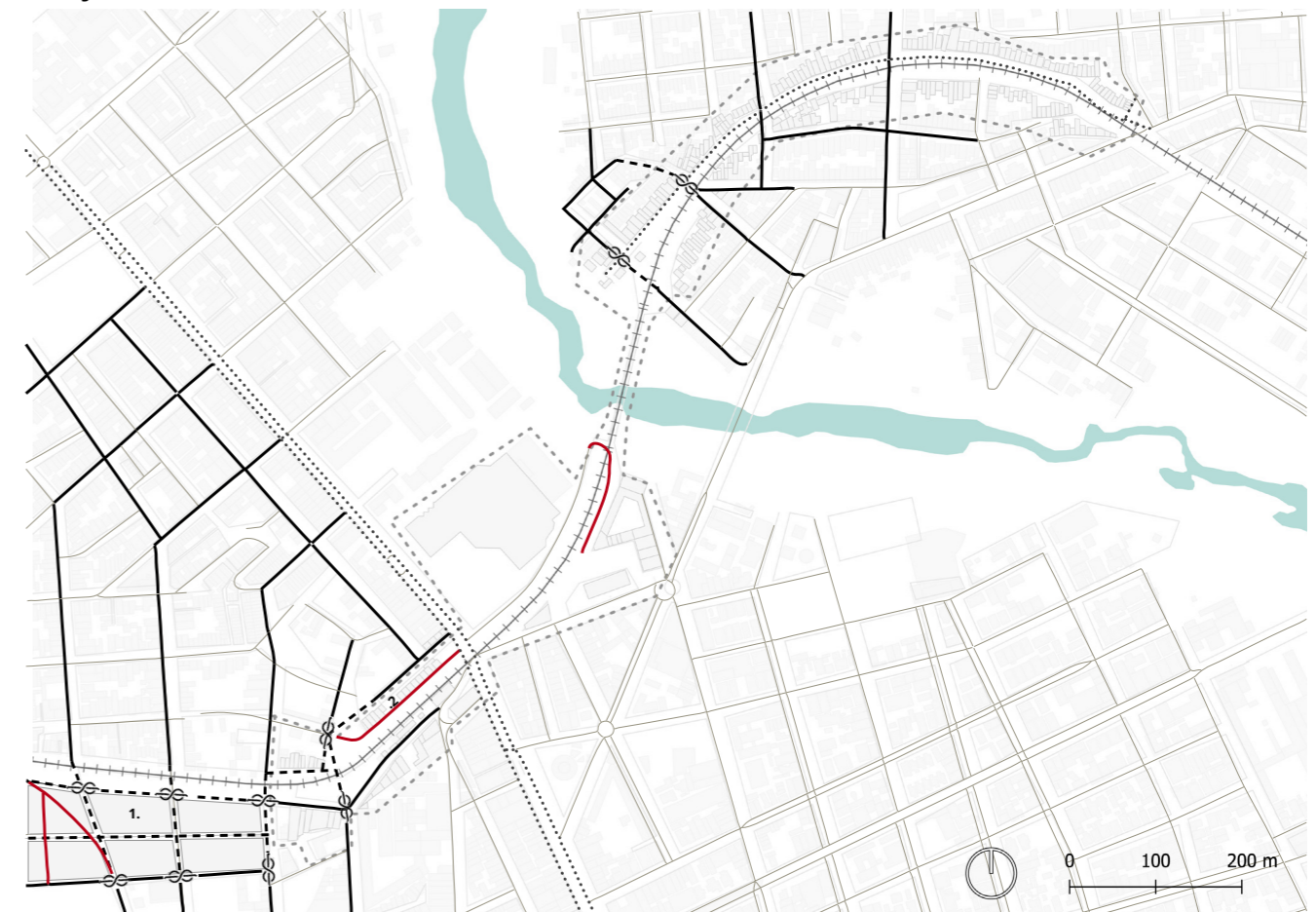
- Vias atuais
- Edificações do entorno
- Rio e cursos d'água

Figura 102: Mapa de traçado de vias na atualidade
Fonte: Autor

Traçado Atual



Traçado Costurado



Legenda:

- - - - - Novas Vias Propostas
- Vias com Tráfego Fortalecido
- Vias com Tráfego Reduzido
- Vias Removidas
- ⊗ Nós (Pontos de Costura)

Figura 103: Mapa de traçado de vias proposto para a mobilidade do entorno.
Fonte: Autor

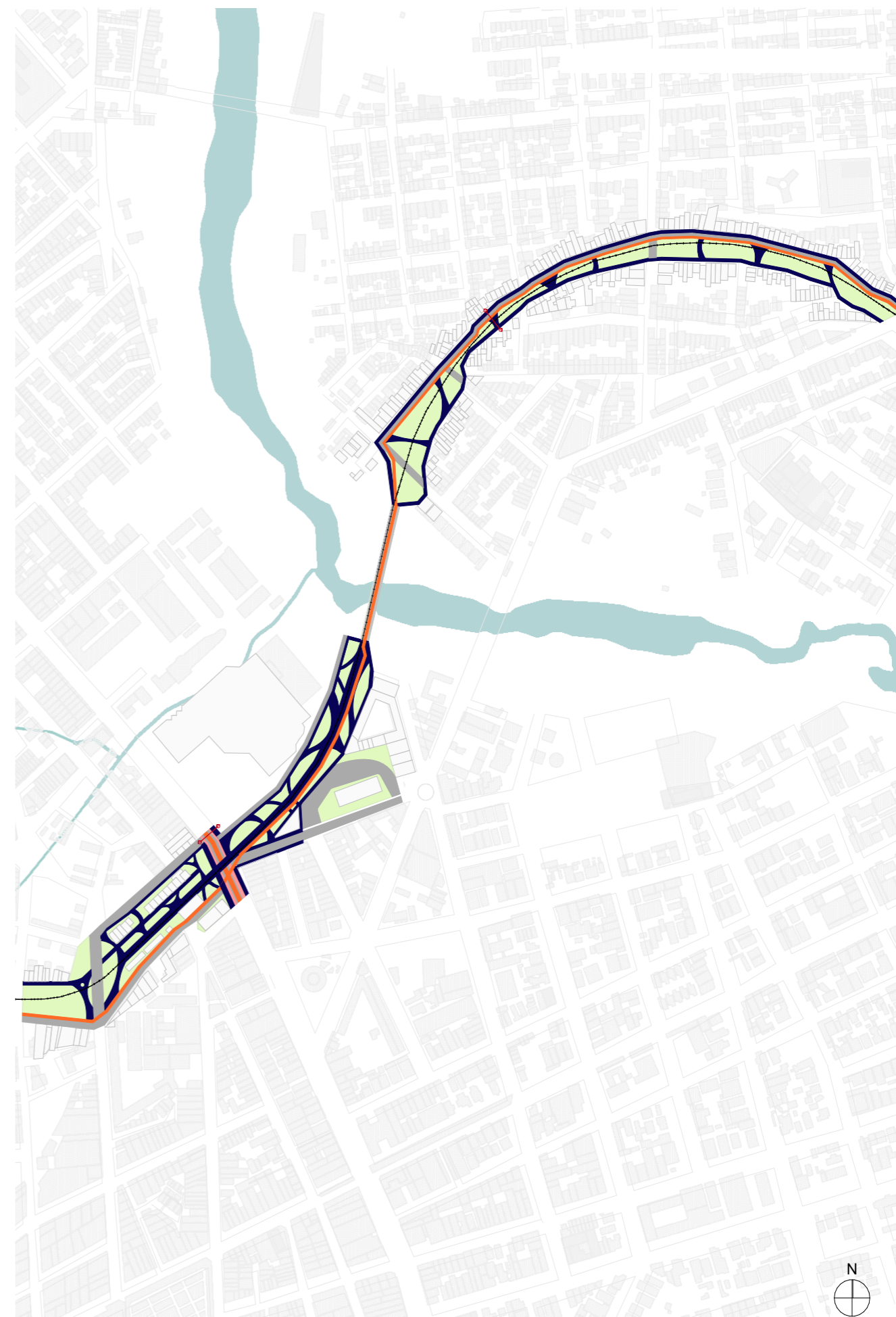
Plano de Mobilidade

No plano de mobilidade proposto para o parque, o pedestre passa a ser a principal prioridade, desse modo, adotaram-se estratégias que viabilizassem a apropriação deste espaço para se andar a pé. Nesse sentido, propõe-se um percurso de calçadas largas e contínuas que se interligam umas com as outras por meio de faixas de pedestre elevadas, garantindo uma caminhabilidade com poucas interrupções. As faixas propostas para os carros ao longo do parque são compostas do mesmo material das calçadas, evitando-se o piso asfáltico, sendo assim a diferenciação entre as áreas de pedestre e veículos é feita apenas pela paginação de piso. Além disso, toda a área do parque foi implantada como uma zona 20km/h, impondo uma redução de limite de velocidade, que gera um setor de maior segurança para a mobilidade ativa.

Sabendo que trata-se de uma cidade de clima quente e seco, que chega a atingir temperaturas de até 40°C ao longo do dia, é fundamental a proposição de arborização, voltada principalmente para o sombreamento da área, a mesma foi complementada pela inserção de mobiliário urbano e pela criação de espaços atrativos ao longo do parque, que estimulem o passeio. No edifício do SENAC, vizinho à estação, previu-se a retirada das vagas de estacionamento destinadas a veículos privados, permitindo-se passegers sem obstruções para o pedestre, remetendo-se à ideia original de praça pública que ali existia. Ademais, sugere-se que o terraço existente no 4º pavimento da edificação torne-se aberto ao público e de fácil acesso, contribuindo para a democratização do espaço e para uma melhor apreensão da paisagem da estação e seu conjunto, que atualmente encontra-se barrada pelo edifício.

Em relação às estratégias de incentivo ao transporte ativo, prevê-se a instalação de uma ciclofaixa bidirecional ao longo de todo o percurso do parque e com potencial para se estender para além dele, seguindo o trajeto da linha férrea na cidade e conectando-se com outros bairros. Da mesma forma, no eixo da Avenida Epitácio Pessoa/Horácio Nóbrega, inclui-se a abertura de uma ciclovia central com separação física das faixas veiculares e seguindo o sentido da via, com essa proposta, pretende-se estimular a criação de uma rede cicloviária na cidade que integre o centro aos bairros periféricos. Previu-se ainda a instalação de paraciclos e bicicletários cobertos ao longo de todo o parque, dando o suporte necessário para potenciais ciclistas migrarem para esse modal.

O plano aqui proposto prevê a retomada do transporte público na cidade, e a criação de uma faixa exclusiva para o mesmo ao longo da Avenida Epitácio Pessoa/Horácio Nóbrega, que cruza o parque e é um dos principais corredores viários da cidade, interligando bairros importantes.



Legenda de Usuários

- Pedestres
- Ciclistas
- Veículos em tráfego
- Ônibus

Figura 104: Plano de Mobilidade proposto para o parque.
Fonte: Autor

Propôs-se também a implantação de um terminal de integração no edifício correspondente ao antigo terminal rodoviário, que já dota de uma infraestrutura adequada para o uso. Dada a localização central e à proximidade da UniFip, esse terminal poderia acolher também os ônibus e vans intermunicipais, responsáveis pela locomoção de alunos de outras cidades. Indica-se também a instalação de paradas sombreadas e confortáveis ao longo de todo o percurso dos ônibus, e que contenham guias com informativos sobre a instalação do novo transporte, visando um maior engajamento da população, atualmente não acostumada com esse tipo de modal.

Em relação ao transporte veicular, além da criação de um traçado urbano mais conectado e integrado entre si, que permite o desafogamento do trânsito em uma única via, como ocorre atualmente no eixo da Avenida Horácio Nóbrega, previu-se também a instalação de vagas de estacionamento em baías, localizadas nas vias laterais e próximas ao parque. Entende-se, contudo, que a implantação de zonas de estacionamento pagas também devem fazer parte de uma política de desincentivo ao carro.

O novo traçado

No que se refere ao traçado adotado para a circulação, reconheceu-se a necessidade de se admitir diferentes formas de tratamento de acordo com cada setor em questão. No caso dos setores Estação e Shopping, de localização mais central, assumiu-se uma circulação centralizada, guiada pelo percurso da linha férrea, que será mantida no local. Com a circulação central pretende-se indicar um passeio mais contemplativo e direcionado pelo espaço, permitindo uma boa apreensão dos equipamentos atratores que margeiam o parque. Essa circulação central é acompanhada por duas faixas paralelas perimetrais, que permitem o acesso às edificações do entorno.

No setor Beiral, por sua vez, apropria-se de um traçado que privilegia o perímetro, essa opção surge da do reconhecimento, observado no diagnóstico, da apropriação que os moradores já desenvolvem com o espaço de suas calçadas. Nesse caso, a proposta de fluxo é pensada com foco na manutenção dessa prática e por conseguinte, na facilitação de acesso às suas residências, criando-se assim uma grande zona livre central, com menos espaço de circulação e mais espaço para uso recreativo e de lazer.

Ao longo de todo o percurso do parque, as faixas perimetrais são interligadas em vários momentos por caminhos sinuosos que fazem a conexão entre as vias paralelas e permitem a criação de empraçamentos. Nesse caso, para embasar a opção formal por uma trama mais curva e orgânica, tomou-se partido, novamente, da ideia de costura e teia, de se ligar uma coisa a outra, suscitando uma vontade de entrelaçamento. Para além disso, entende-se ainda que a criação desse tipo de caminho, contribui para a quebra da sensação de uma única linha reta que parece ser típica a parques lineares, e acabe por assim, estimular mais idas e vindas e trocas interpessoais.

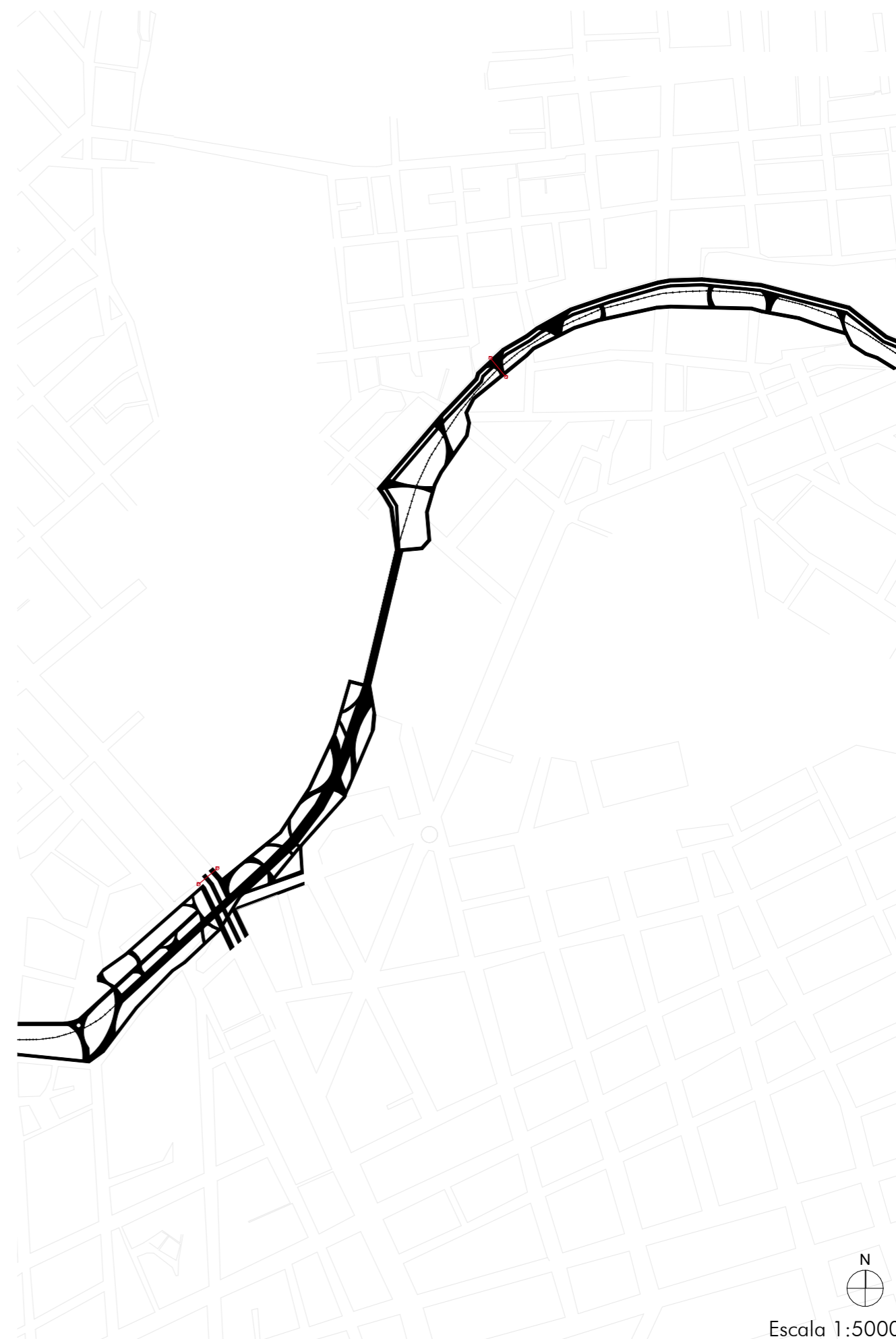


Figura 105: Plano de Traçado proposto para o parque. Fonte: Autor

Corte de Rua AA

No perfil do Beiral, adotou-se uma estratégia de se nivelar toda a via em único nível, e com o mesmo tipo de material, incentivando uma redução do fluxo veicular e permitindo mais segurança para o pedestre e o ciclista. O trilho da linha férrea foi mantido no percurso, como forma de preservar a memória do local, estima-se que haja uma ressignificação do seu uso, como a apropriação do do mesmo para a recreação entre as crianças do bairro.

Foram adotadas as seguintes estratégias de mobilidade:

Espaço Compartilhado:

O espaço compartilhado entre os diversos modais num mesmo nível topográfico e sem separações físicas entre eles, vem como forma de permitir ao pedestre que se aproprie de todo o espaço. A rua aqui torna-se, à priori, um parque público, com espaços que promovam a interação entre a vizinhança e estimulem a prática de atividades ao ar livre.

Extensão das calçadas:

Ao longo do percurso visual, realizado no diagnóstico, ficou evidente o quão as calçadas existentes são apropriadas pela comunidade como forma de sociabilidade, lazer e descanso. Desse modo, entende-se que a continuidade dessa prática é fundamental para a manutenção da vitalidade e urbanidade do local, por isso, propõe-se a extensão dessa faixa de calçada voltada para o lote, que o Guia global denomina de Zona de fachada, gerando mais conforto e espaço para os moradores.

Estreitamento da faixa veicular:

Considera-se que despriorização do tráfego veicular, é fundamental para a criação de um espaço onde o pedestre e o ciclista se sintam seguros, assim propõe-se um uma faixa única de passagem de carro, com largura de 2,7m, o valor mínimo recomendado, com área demarcada no piso. Com essa decisão, pretende-se que os motoristas tornem-se mais cautelosos, ao trafegar na via, o que reduziria a possibilidade de acidentes.

Ciclofaixa Bidirecional:

A princípio, demarcou-se uma área de ciclofaixa bidirecional, ocupando uma faixa de 3m, para demarcar o fluxo de ciclistas na região. Contudo, com a decisão de se manter no mesmo nível, entende-se que o parque todo possa atuar como uma via ciclável.

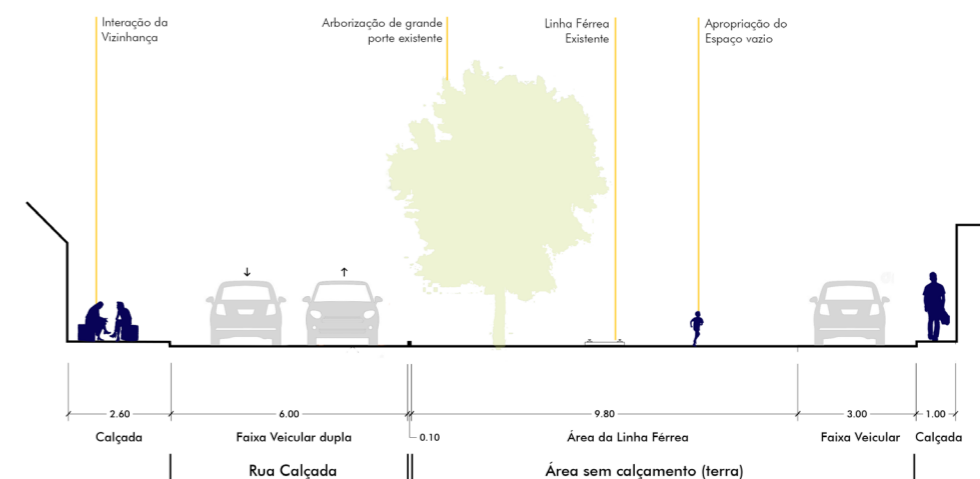
Faixa de Estacionamento: Em alguns momentos, reduz-se zona de fachada para criar-se uma faixa de estacionamento, o qual mantém-se no mesmo nível da rua. Pretende-se que estas vagas geradas sejam de uso prioritário aos moradores da comunidade, permitindo que estacionem seus veículos em locais próximos às suas residências.

Figura 106: Corte de Rua AA atual, feito na rua Pedro Benedito, na comunidade do Beiral. Fonte: Autor

Figura 107: Corte de Rua AA proposto para o parque, em área sem estacionamento. Fonte: Autor

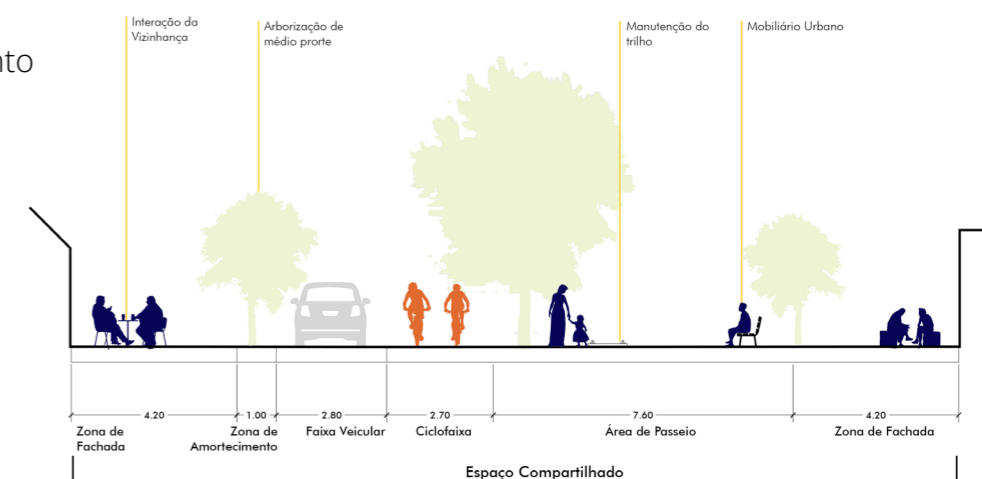
Figura 108: Corte de Rua AA proposto para o parque, em área com estacionamento. Fonte: Autor

atual



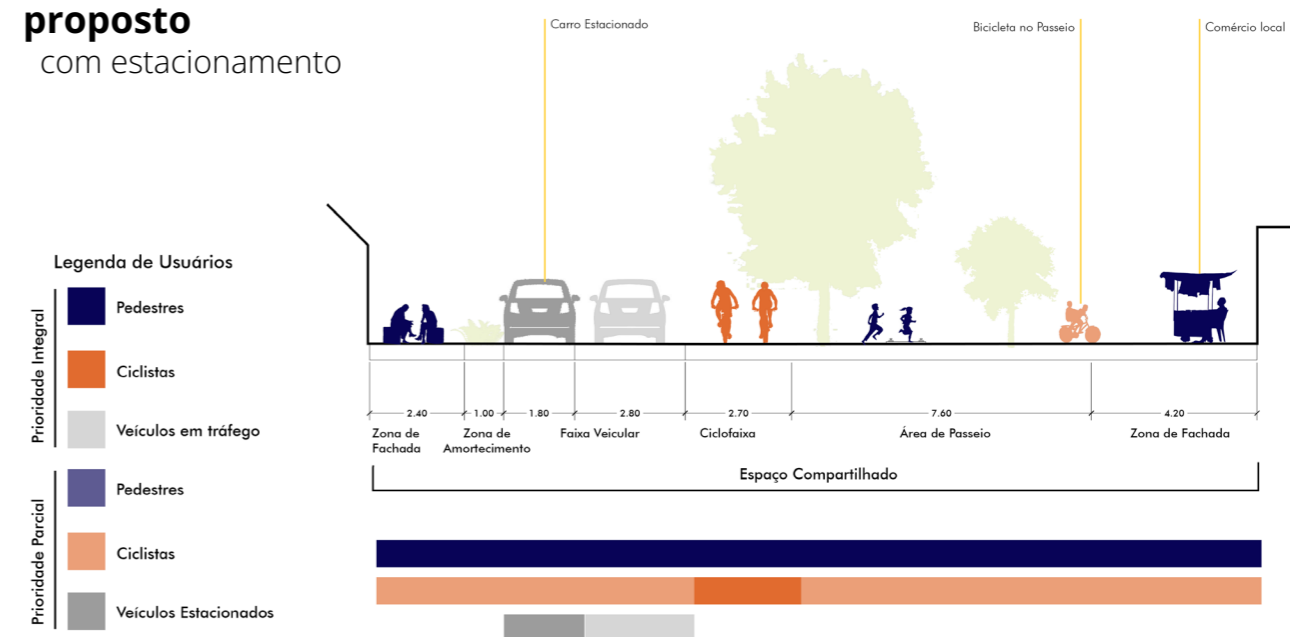
proposto

sem estacionamento



proposto

com estacionamento



Corte de Rua BB

No perfil de rua da Av. Horácio Nóbrega, também foram adotadas estratégias de despriorização do veículo motorizado, nesse caso isso foi possível devido à recostura do traçado realizada anteriormente, que descomprimiu o eixo de acesso principal do bairro, dentre as principais estratégias adotadas aqui, destacam-se:

Extensão das calçadas:

Essa rua é composta por edificações sem recuo frontal, alinhadas com o passeio, sendo a maioria deles comerciais, que contudo possuem calçadas curta demais para permitir uma apropriação da calçada pelo equipamento comercial. Com a extensão da calçada permite-se a ampliação da zona livre para passeio e a criação de uma zona de fachada, gerando uma maior integração entre rua e edifício

Faixa exclusiva de ônibus:

Com a proposta de reativação da transporte público, resolveu-se adotar faixas exclusivas para o mesmo ao longo da via, garantindo um acesso mais rápido e eficiente para os usuários desse modal e desincentivando o uso do carro

Ciclovias protegidas:

Aqui projeta-se uma ciclovia central e bidirecional, a qual foi indicada para ser isolada da via veicular por mureta baixa ou balizadores, garantindo uma locomoção mais segura. Ademais, o posicionamento da mesma sob uma faixa de arborização de alto porte, garante um sombreamento constante para a área, atenuando os problemas de conforto térmico relacionados ao clima da cidade.

Arborização e Mobiliário Urbano:

A arborização é proposta de forma escalonada, com árvores de grande porte no canteiro central, e árvores de médio porte nos canteiros laterais, desse modo espera-se garantir bons índices de sombreamento na rua. Planeja-se também a inclusão de mobiliário urbano como bancos e bebedoures, os quais se localizariam associados à faixa de amortecimento.

Edifícios com beiradas ativas

O projeto de fachada de edifícios desempenha um papel importante na experiência geral dos pedestres. Desse modo, estimula-se aqui que as edificações aproveitem do seu potencial de proximidade com a calçada para criar experiências atrativas para o pedestre. Ressalta-se, aqui o potencial das marquises em garantir um passeio mais protegido e confortável.

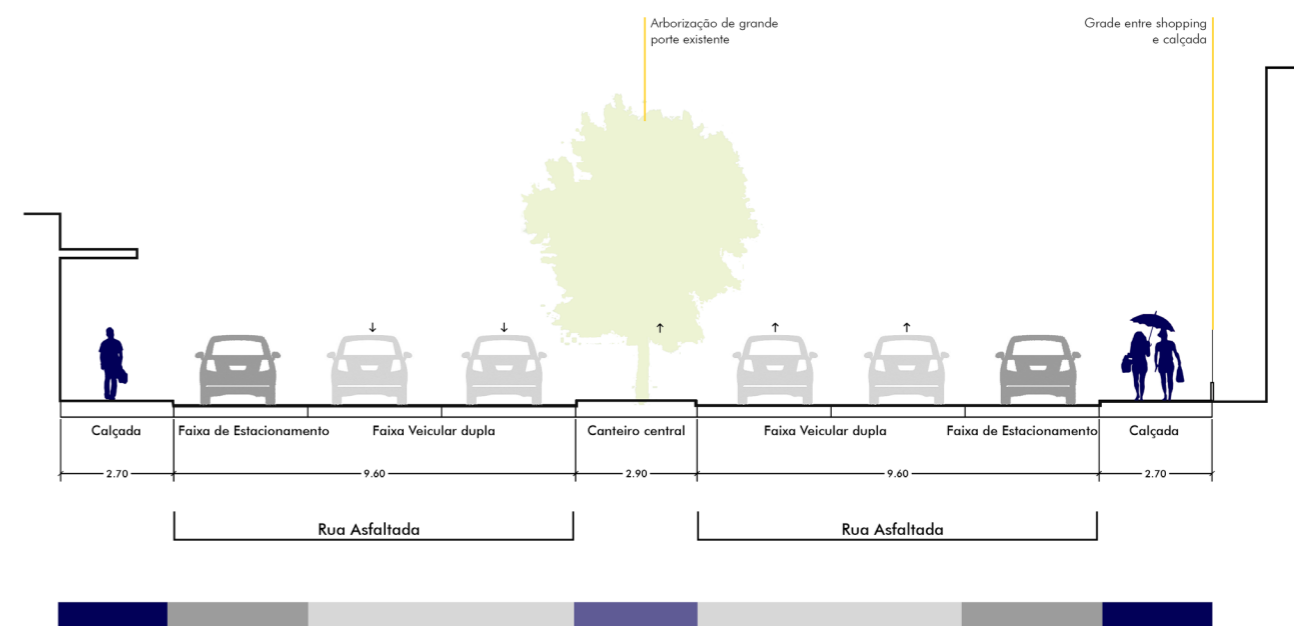
Legenda de Usuários

- Pedestres
- Ciclistas
- Veículos em tráfego
- Ônibus
- Pedestres - Uso Parcial

Figura 109: Corte de Rua BB atual, feito na Av. Horácio Nóbrega, em frente ao Patos Shopping. Fonte: Autor

Figura 110: Corte de Rua BB proposto para o parque. Fonte: Autor

atual



proposto

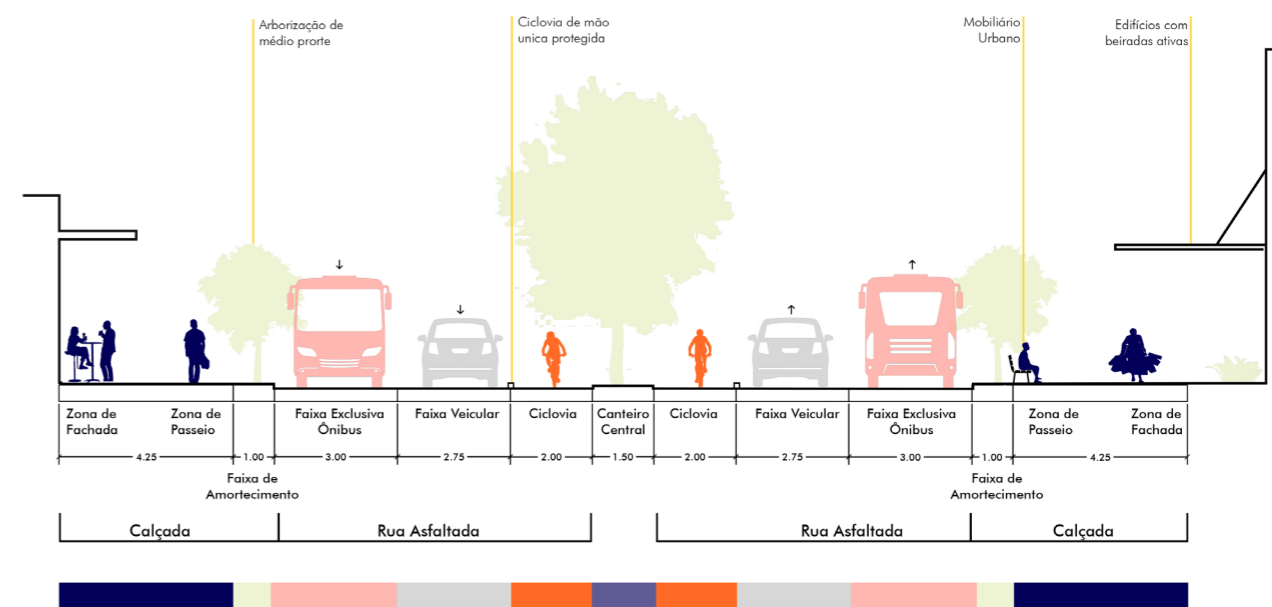


Diagrama de Mobilidade

Aqui aborda-se as principais diretrizes apontadas para atenuar a problemática da zona de fluxo crítico, que atualmente é um grande cruzamento veicular, onde o pedestre e o ciclista têm que enfrentar condições péssimas de uso do espaço. Desse modo, dividiu-se a análise propositiva a partir de 4 frentes de prioridade:

para o pedestre:

- arborização
- abertura de pilotis
- calçadas largas e contínuas
- faixas elevadas
- mobiliário urbano
- espaços atrativos
- praça elevada

para o ciclista:

- ciclofaixa bidirecional (no eixo do parque)
- ciclovia exclusiva (no eixo da avenida)
- paraciclos e bicicletários

para o transporte público:

- faixa exclusiva para ônibus (no eixo da avenida)
- paradas de ônibus sombreadas confortáveis

para o veículo:

- maior quantidade de vias interligando os bairros
- zona 20km/h - menor velocidade e mais segurança

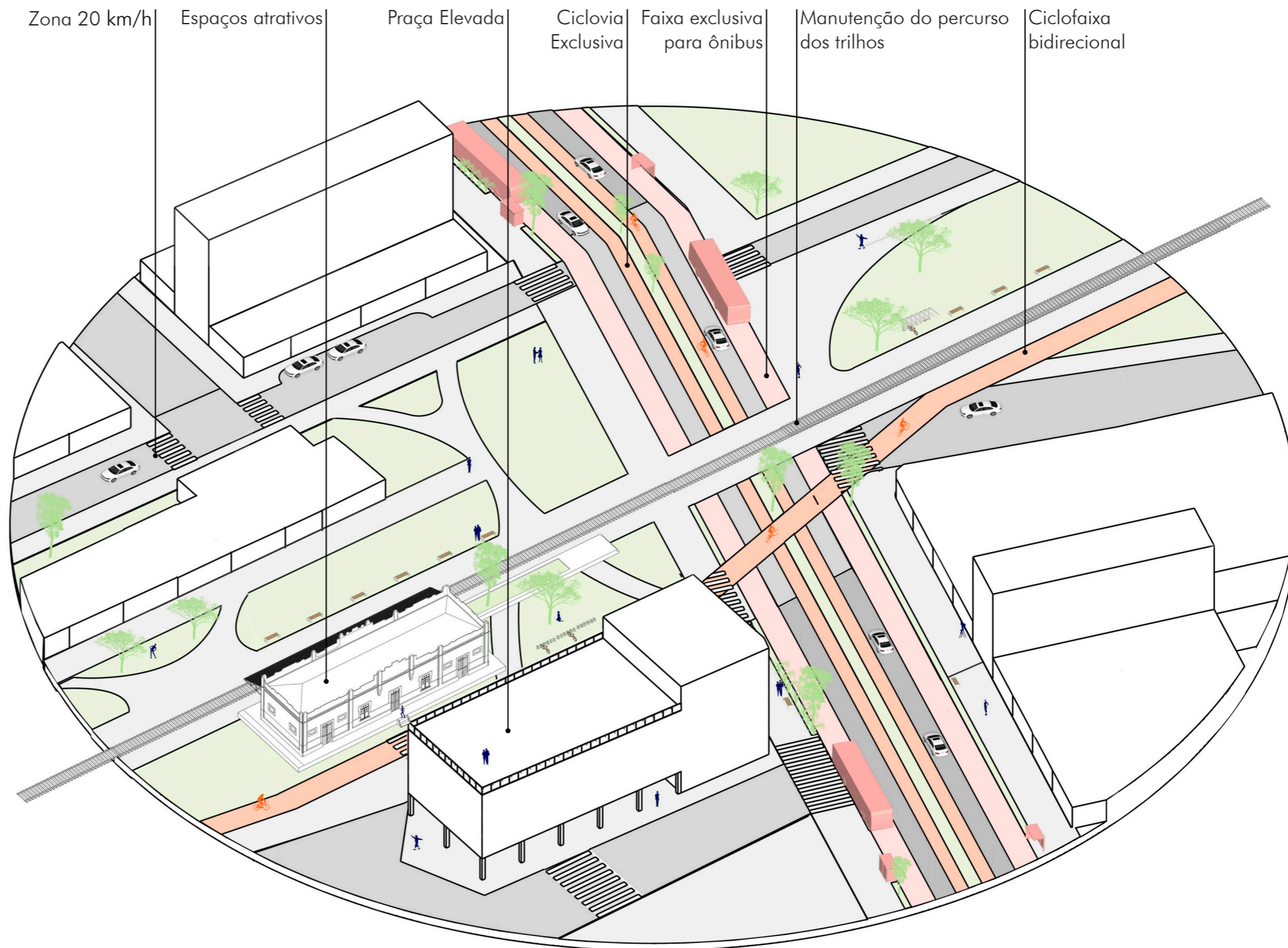


Figura 111: Diagrama de mobilidade proposto para o cruzamento da linha férrea com a Av. Horácio Nóbrega/Epitácio Pessoa. Fonte: Autor

Plano de Paisagismo

O plano de paisagismo foi composto por análises de arborização, e pisos. No que se refere à arborização sugere-se que a implantação de espécies de maior porte esteja setorizada num eixo central, gerando um sombreamento mais uniforme e abrangente. Já as espécies de médio ou baixo porte estariam localizadas nos eixos mais perimetrais do parque, mais próximas às edificações e aos trajetos laterais, gerando assim um ideia de escalonamento da arborização na paisagem. Indica-se ainda a adoção de espécies arbustivas para eventuais delimitações de caminhos ou para a complementação paisagística dos edifícios que se localizam no entorno imediato

Em relação à escolha das espécies, entende-se que a criação de um ambiente com mais identidade perpassa pela priorização de espécies nativas, as quais dotam de características como a fácil adaptação ao local e a pouca necessidade de manutenção, reduzindo custos. Alvarez E Kiill (2014). indicam que ,para o paisagismo de regiões com altos índices de irradiações, como no semiárido nordestino, é ideal o fortalecimento do sombreamento pela escolha de espécies, priorizando as que são consideradas como sempre verdes, a exemplo do Juazeiro (*Ziziphus joazeiro*). Além disso, o bioma caatinga, como visto anteriormente, apresenta uma série de espécies com alto potencial ornamental e de floração, que podem contribuir para uma paisagem mais diverso e colorida. Desse modo, sugere-se o uso de espécies como a Craibreira (*Tabebuia aurea*) e o Ipê Roxo (*Handroanthus impetiginosus*) para composições de grande porte, e a Catingueira (*Poincianella pyramidalis*) e Imburana (*Commiphora leptophloeos*) para as de porte médio.

Além disso, segundo Ramos (2022) espécies arbustivas como a Pitteira (*Agave angustifolia*) e a Angelônia (*Angelonia angustifolia*) são indicadas para a ornamentação de jardins, já a Asa-de-Pato (*Spatula discors*) parece ser ideal para o preenchimento de vazios, formando tapetes coloridos sobre o solo e substituindo a necessidade de forração em alguns locais. Reforça-se ainda o potencial decorativo do uso de cactáceas, as quais, além de serem plantas com baixas necessidades de manutenção, são algumas das que mais estão presentes no imaginário popular sertanejo no que se refere à vegetação local, evocando sentimentos de pertencimento e conexão com o espaço. Ressalta-se contudo, a necessidade de atentar-se à ausência/existência de espinhos nesse tipo de vegetação, na hora de definir-se a espécie, e a sua posterior implantação no parque.

Em relação às forrações, a utilização do gramado apesar de ideal para esse tipo de uso, pode acabar se tornando dispendioso nessa região, dada a quantidade de água necessária para a sua manutenção. Assim, pode-se indicar espécies como o Jericó (*S. convoluta*), planta com folhas verdes e que apresenta uma boa resistência à seca.



Figura 112: Plano de Paisagismo proposto para o parque. Fonte: Autor

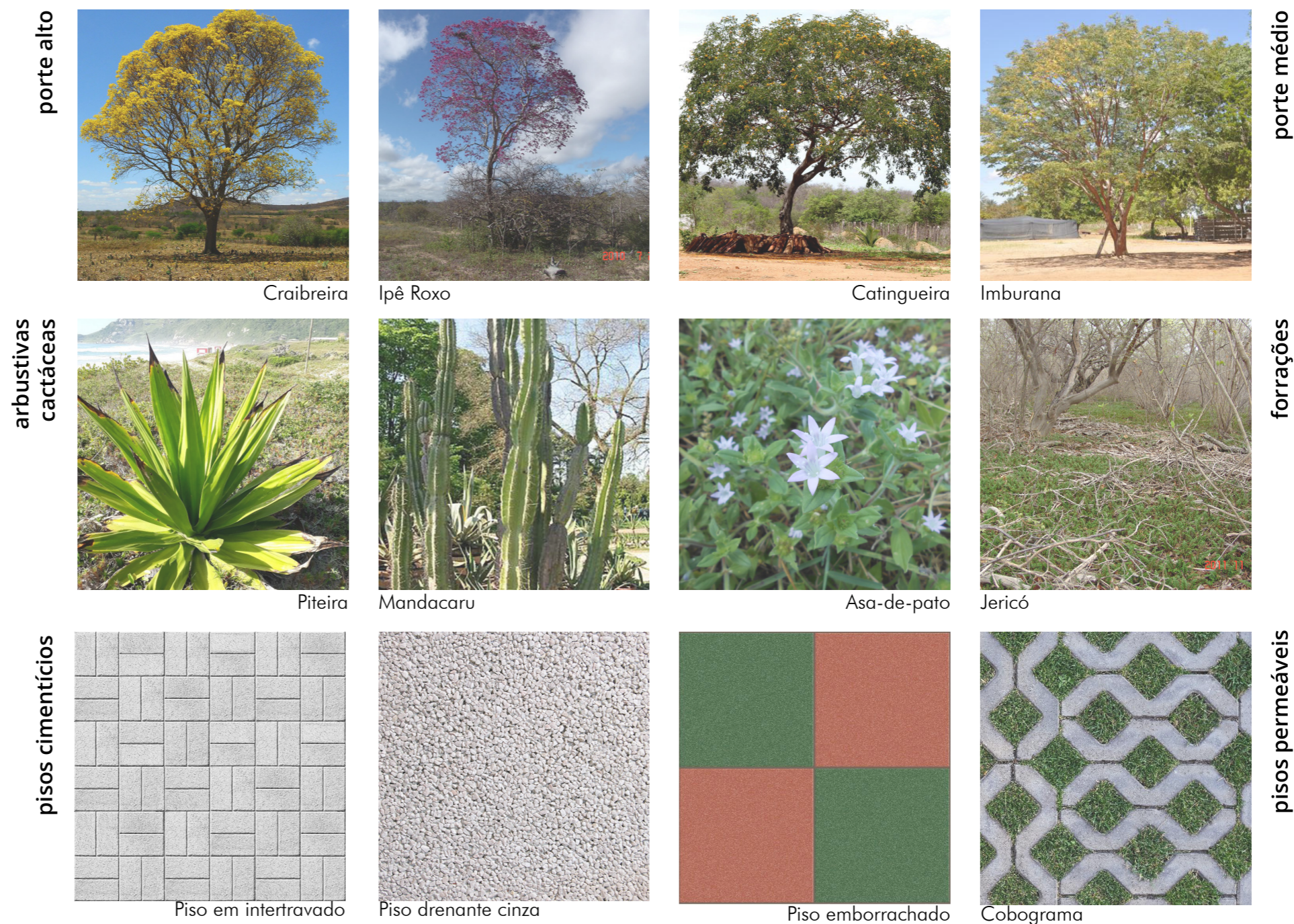
N
Escala 1:5000

Ainda não se sabe exatamente a tolerância desse tipo de planta em relação a um constante pisoteio, contudo a utilização da mesma como complementação à grama nos espaços mais próximos às árvores, por exemplo, pode contribuir para a quebra da monotonia e redução de custos (CAVALCANTE et. al, 2017).

No que diz respeito à definição dos pisos, foram definidos pisos cimentícios para as áreas de livre circulação, essa escolha justifica-se por estes possuírem alta durabilidade, boa resistência mecânica e por demandarem uma rotina de manutenção e limpeza bastante simples. A intenção aqui é que o piso utilizado na calçada também seja utilizado nas áreas de ciclovia e de veículos, com alterações de cor, evitando o uso de piso asfáltico. Nesse caso, indicou-se a utilização de blocos intertravados, que não requerem mão-de-obra especializada para aplicação, ou de pisos drenantes ecológicos, dispõem de excelente durabilidade e são antiderrapantes.

Em relação às áreas permeáveis, sugere-se a aplicação de piso cobograma em regiões previstas para serem muito pisoteadas, como no novo largo da Estação, de modo a evitar, nesse espaço, o custeio de manutenção que a utilização de grama natural demandaria. Recomenda-se também a utilização de pisos emborrachados e de areia nas áreas reservadas para playground e uso infantil, de modo a absorver os impactos.

Figura 113: Quadro de espécies e pisos propostos para o plano de paisagismo.
Fonte: Colagem feita pelo Autor



Plano de Zoneamento

O plano de zoneamento em questão surge como forma de mapear os equipamentos propostos para a área do parque, nesse sentido, conseguiu-se dividir as proposições a partir de 4 zonas principais : a cultural; a comercial; a recreativa e a institucional.

Zona Cultural: Ao longo da etapa de diagnóstico vislumbrou-se a potencialidade de alguns equipamentos enquanto mecanismos de fomento à cultura na cidade. Dentre estes, destaca-se o imóvel da atual estação ferroviária, o qual, como foi visto, possui valor patrimonial e representativo para a história da cidade. Em pesquisas realizadas anteriormente para disciplina de estágio supervisionado, identificou-se que há pouca quantidade de equipamentos museológicos na cidade de Patos, desse modo, entende-se que a apropriação do edifício da estação por esse uso, seria uma forma de colaborar para a preservação da memória da cidade e do edifício por si só.

No seu entorno, propõe-se a instalação de um café no edifício anexo ,que antes correspondia ao escritório do mestre de linha, que serviria de apoio ao museu. O largo, é mantido como um espaço de passagem e observação da história, incentiva-se que esse espaço seja utilizado para shows e eventos culturais abertos. A vila ferroviária, mantém seu uso residencial, pois acredita-se que a manutenção das pessoas que estão ali e que sempre tiveram conexões com este espaço, também seria uma forma de preservar a memória do local.

Passando para o setor shopping, pensou-se na criação de uma escola de artes nos antigos galpões da usina algodoeira que fica ao lado da rodoviária, através da abertura dos mesmos em direção ao parque. Reserva-se um dos galpões para a criação da sede do Festival Cinema com Farinha, um dos movimentos autenticamente sertanejos e que resiste na cidade como forma de disseminação do cinema local. Seguindo por essa linha, projeta-se a criação de um anfiteatro, com flexibilidade de uso como um cinema aberto, na área externa ao galpão, apropriando-se do talude em que a linha férrea ali se situa.

Zona Comercial: A cidade de Patos possui um grande potencial comercial, com feiras frequentes que ocorrem em praças da cidade, voltados, principalmente para o comércio de calçados de couro e artesanatos locais. Indica-se portanto, a ocupação do largo da estação por esse tipo de uso itinerante, trazendo dinamicidade urbana para a área. Estabeleceu-se toda a área do entorno do shopping como uma zona voltada para comércio popular, com a criação de quiosques e points para camelôs e ambulantes. Com essa prática, pretende-se gerar uma zona de apoio para os trabalhadores do shopping e demais regiões, além de incentivar a apropriação do espaço pelas camadas sociais menos abastadas, contribuindo para um acesso democrático ao parque

Figura 114: Quadro de equipamentos propostos para o parque, classificados de acordo com o zoneamento, localização e nível de detalhamento.
Fonte: Autor

	Equipamento	Sector	Nível de Detalhamento
Zona Cultural	1. Largo da Estação	Estação	Diagrama Esquemático
	2. Museu da Estação	Estação	Zoneamento
	3. Café da Estação	Estação	Zoneamento
	4. Sede Cinema com Farinha	Shopping	Zoneamento
	5. Anfiteatro + Cinema aberto	Shopping	Zoneamento
Zona Comercial	6. Escola de Artes	Shopping	Zoneamento
	7. Feira de comércio regional	Estação	Zoneamento
	8. Camelódromo	Shopping	Zoneamento
	9. Largo da Diversidade	Shopping	Zoneamento
	10. Praça de Alimentação do Beiral	Beiral	Zoneamento
Zona Recreativa	11. Quadras Esportivas	Estação	Zoneamento
	12. Praça da Ponte	Beiral	Zoneamento
	13. Escolinha de Futebol	Beiral	Zoneamento
	14. Centro de Assist. Social + Restaurante Popular	Estação	Zoneamento
	15. Praça Elevada do SENAC	Estação	Diagrama de Mobilidade
Zona Institucional	16. EEEF Maria Nunes	Beiral	Zoneamento
	17. Terminal de Integração intermunicipal	Shopping	Zoneamento
	🚻 Banheiro público	Parque	Zoneamento
	☔ Chuveiros abertos	Parque	Zoneamento
	🏠 Centro de Integração comunitário	Beiral	Ensaio Projetual
Equip. de Apoio	🚲 Bicletários	Parque	Diagrama de Mobilidade
	🚏 Paradas de ônibus	Parque	Diagrama de Mobilidade

Plano de Zoneamento

No largo da antiga rodoviária, onde se localizam os bares, cria-se o largo da diversidade, espaço de socialização e lazer voltado para a população LGBTQIA+, que atualmente já se apropria do espaço. Estima-se que a inclusão formal dessa comunidade no planejamento urbano do parque seja importante para a garantia de um ambiente igualitário e sem preconceitos. Na comunidade do beiral, propõe-se a criação de uma praça de alimentação, ao longo do cruzamento da comunidade com a Rua Pedro Benedito, trecho que já costuma ser movimentado pela presença de restaurantes e pizzarias.

Zona Recreativa: Na porção mais oeste do parque, aproveitou-se a área com maior largura para se propor um espaço de quadras esportivas. Da mesma forma, na porção inicial da comunidade beiral, próxima ao rio, propôs-se a criação de um grande empraçamento voltado para o lazer, o qual dotaria academias de ginástica, playgrounds e quadras de areia, chamou-se esse espaço de Praça da Ponte. Indica-se ainda a criação de um espaço com infraestrutura adequada para o retorno da escolinha de futebol fruto do projeto social “Amigos do Beiral”. Aqui sugere-se a utilização de parte do terreno da antiga Escola Maria Nunes para isto, que também seria reativada.

Zona Institucional: Nessa zona foram incluídos os equipamentos comuns de caráter público do entorno. Sugere-se então a criação de um Centro de Assistência Social, em conjunto com um Restaurante popular, para que possa, principalmente, servir de apoio às comunidades que margeiam a linha férrea. Indica-se o uso de equipamentos existentes de forma mais democrática, como a abertura da praça elevada do Senac à população e o estabelecimento de um terminal de integração, no edifício da antiga rodoviária, que atenderia tanto ao transporte público local como à frota de veículos de outros municípios que fazem o transporte de estudantes

Equipamentos de Apoio: Foram locados alguns equipamentos de apoio ao parque, como a boxes de banheiros públicos tanto em espaços aberto como em edifícios existentes e de chuveiros públicos voltados principalmente para o entorno das áreas esportivas, atenuando as questões climáticas. Ademais, bicicletários e paradas de ônibus foram dispostas ao longo do parque, garantindo a integração com o transporte público. Por fim, sugere-se a criação de um centro de integração comunitário para o beiral, que responda a algumas das demandas de uso, observadas no diagnóstico, esse edifício será melhor detalhado num exercício de ensaio projetual.

Remoções: As remoções foram mínimas ao longo do projeto, sendo restrita a algumas residências e galpões que se situavam sobre o espaço público, sugere-se a realocação dessas famílias para edifícios ou residências no entorno imediato do parque.

legenda:

- Zona Cultural
- Zona Comercial
- Zona Recreativa
- Zona Institucional
- Áreas permeáveis
- Remoções

Figura 115: Plano de Zoneamento proposto para o parque
Fonte: Autor



Ensaio Projetual

Centro de Integração comunitário do Beiral

A partir da definição do centro de integração comunitário do beiral como objeto de aproximação projetual, pensou-se em quatro diretrizes para nortear esse processo, as quais se conectam a algumas das problemáticas levantadas na etapa de reconhecimento, são elas:

1. Incentivar a sociabilização entre os moradores da comunidade;

2. Consolidar práticas atuais de apropriação do espaço, como a utilização do espaço público para a composição de jardins, varais e lavanderias.

3. Criar Espaços de descanso e lazer

Apoiado nisso, foi possível estabelecer um programa de necessidades para o equipamento dividido em 4 usos principais que seriam:

1. Lavanderia e varal público

2. Horta comunitária

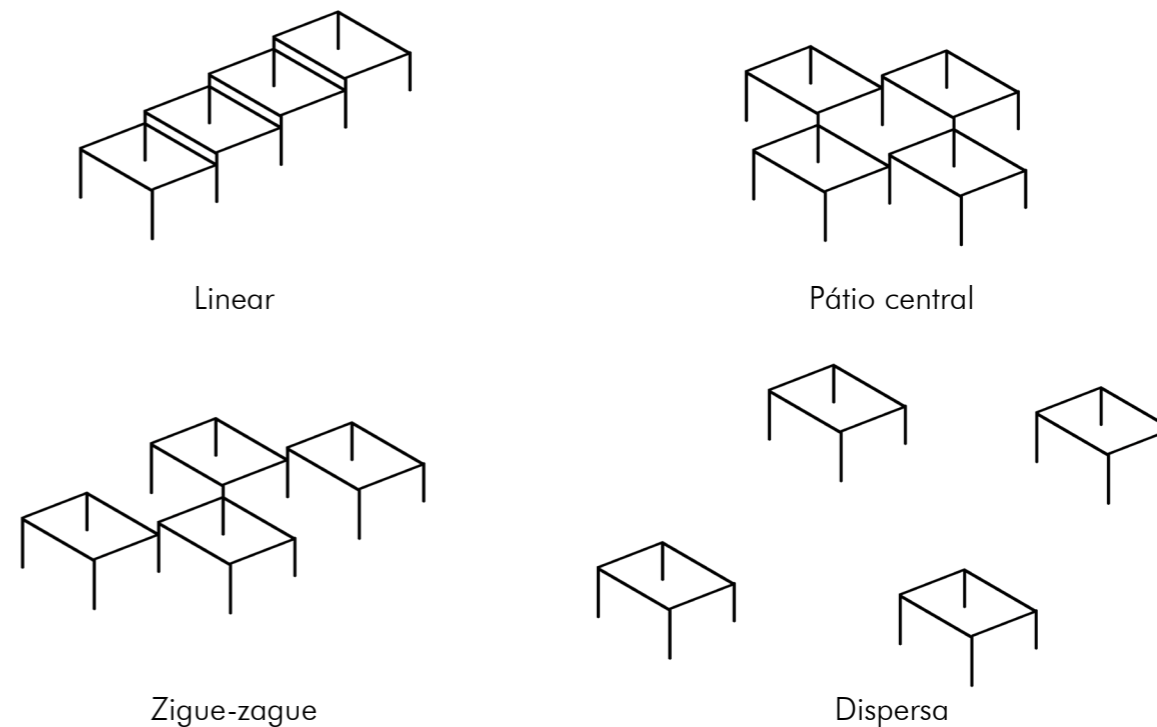
3. Redário e espaço de descanso

Após isso partiu-se para as estratégias projetuais, primeiro pensou-se que a ideia de uma estrutura modular seria bastante viável para se aplicar na área tanto pela possibilidade de rearranjos espaciais, quanto pela viabilização de replicação dos mesmos em diferentes áreas do setor, ou do parque. A partir disso, estabeleceu-se um módulo de 7,0 x 6,15m e fez-se alguns testes de planta. No caso da comunidade do Beiral, viu-se que devido à linearidade do parque, uma planta que também seguisse uma estrutura linear pareceu ser a mais adequada ao espaço.

A definição formal do edifício surge inspirada nas edificações que compõem o seu entorno. Ao longo da etapa de diagnóstico verificou-se a presença de casas com cobertas de apenas 1 água inclinada para a lateral, essa composição de fachada acaba por criar uma similaridade estética no conjunto edificado, a qual foi apropriada pelo equipamento. Essa apreensão da forma fica evidente ao analisar-se a edificação lateralmente.

Figura 116: Testes de modulação feitos para a proposta, dentre as quais, elegeu-se a linear
Fonte: Autor

Testes de Modulação



Inspiração formal

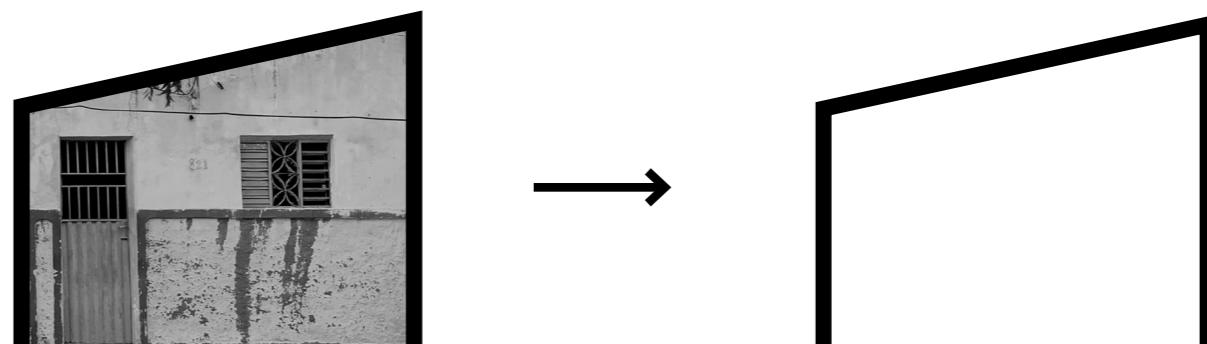
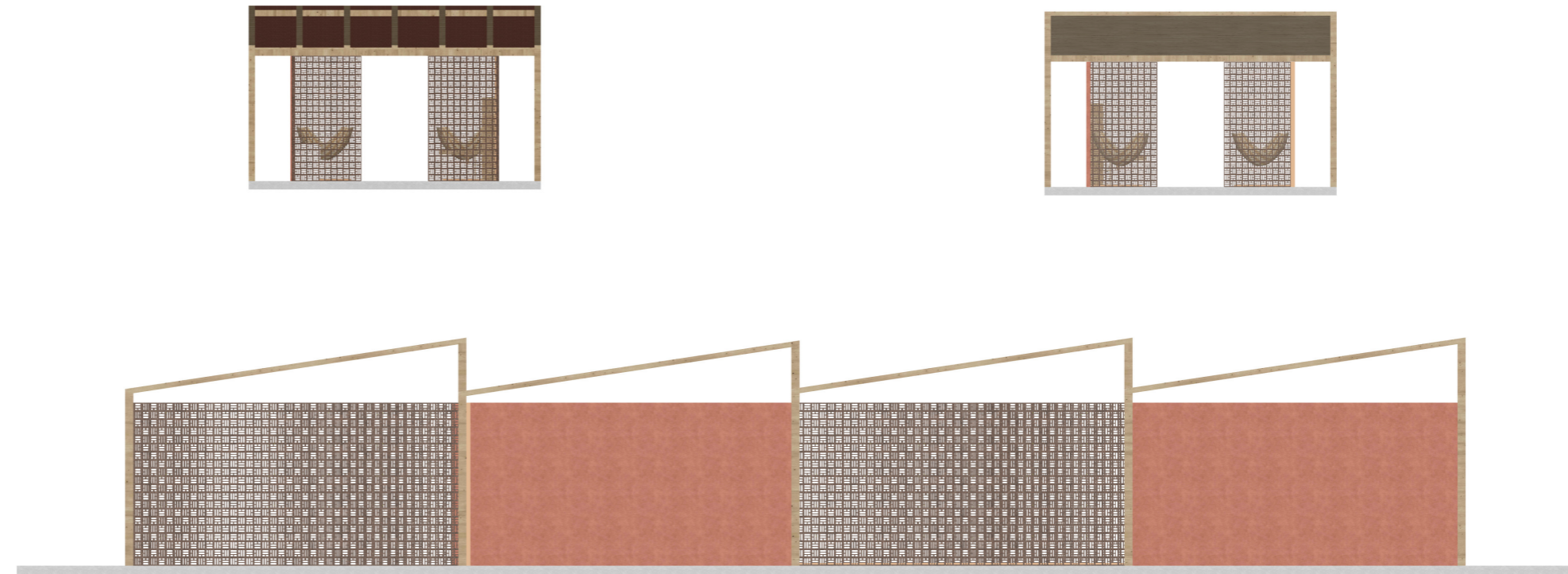


Figura 117: Inspiração de forma para a estrutura, a partir do volume inclinado das cobertas de casas presentes na comunidade. Fonte: Autor

Planta e Forma

Quanto à planta, definiu-se que dados os limites espaciais, uma circulação central seria ideal para o espaço, tanto por tornar a entrada no equipamento mais convidativa, quanto por permitir um aproveitamento do espaço de ambos os lados da corredor. A escolha de locar o pátio da horta entre o redário e a lavanderia, foi feita para atenuar os possíveis ruídos causados pelas máquinas de lavar para quem estiver no ambiente de descanso ao lado. Além disso, a locação dos varais de forma vizinha à lavanderia, cabe justamente para facilitar esse uso integrado dos ambientes. Foi definido um beiral de 1,5m nas laterais, ideal para uma circulação externa coberta e também para a apropriação do espaço enquanto bicicletário

As vistas



A planta

Escala 1:100

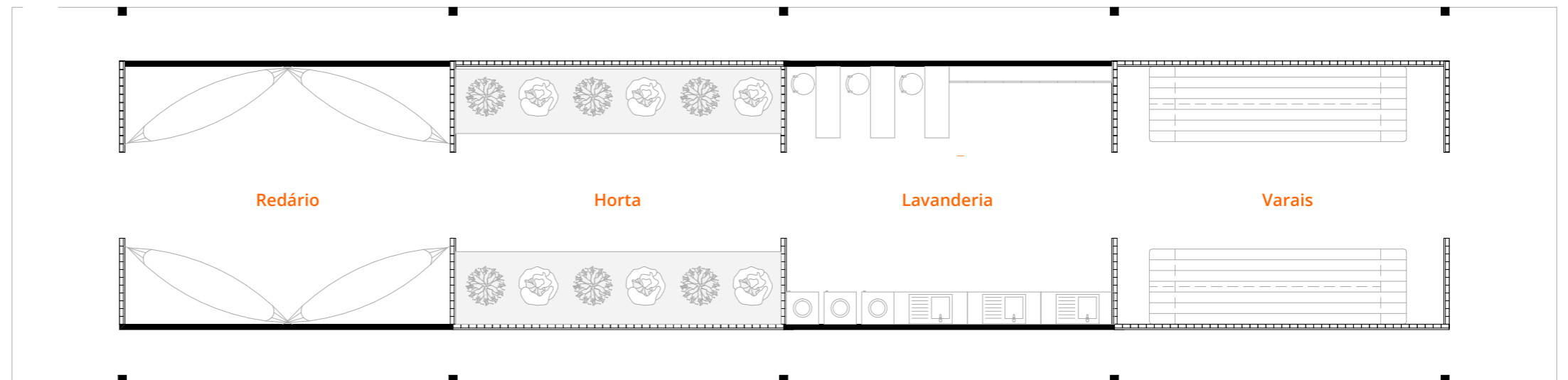


Figura 118: Planta do equipamento proposto, na escala 1:100.

Fonte: Autor

Figura 119: Vistas frontais e traseiras do equipamento proposto.

Fonte: Autor

Figura 120: Vistas lateral do equipamento proposto.

Fonte: Autor

Materialidade e Conforto

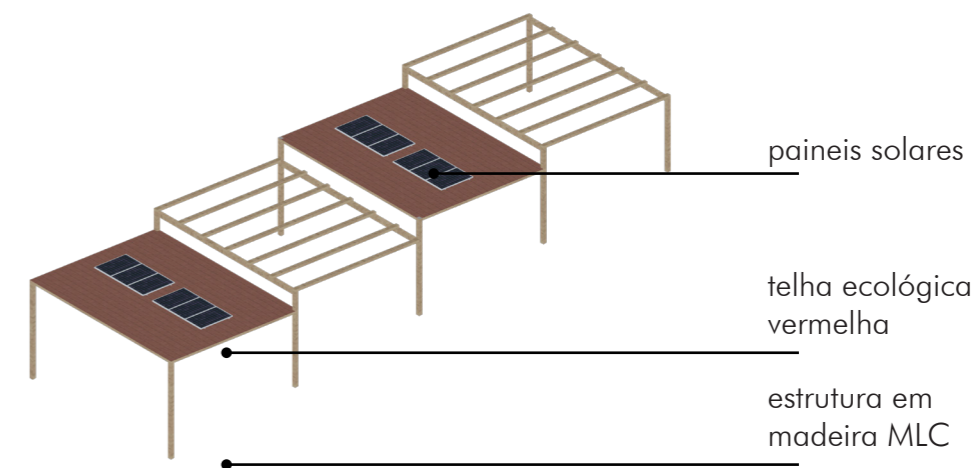
Em relação à materialidade, definiu-se priorizar o uso de materiais típicos de uma arquitetura vernacular como a taipa de pilão nas paredes e a argila natural nos cobogós. No telhado adotou-se a telha ecológica vermelha, que além de ser constituída de material reciclado, harmoniza visualmente com as cobertas de telha cerâmica presentes no espaço. Utilizou-se também a madeira na estruturação dos pilares e vigas da pérgola e coberta, nesse caso, indica-se o uso da madeira laminada colada (MLC), visto que a mesma possui boa capacidade estrutural, e utiliza madeira de reflorestamento em seu processo de confecção.

Como identificado por Oliveira e Leder (2013), de acordo com a carta bioclimática do município a inércia térmica para resfriamento constitui-se uma ótima estratégia para a garantia de um ambiente termicamente confortável. Nesse sentido, a escolha da taipa de pilão para as vedações, material com elevada inércia térmica, contribui para a capacidade de regulação da temperatura interna da edificação.

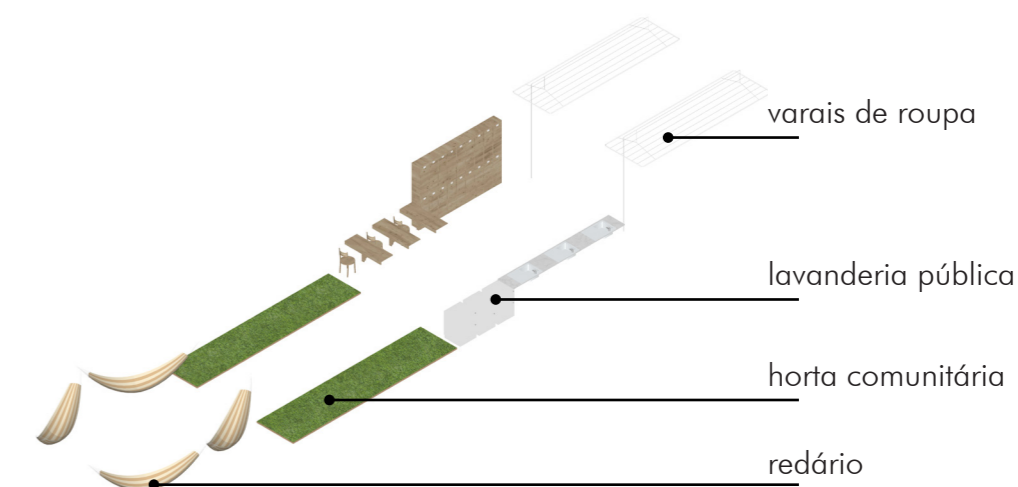
Ademais, outras estratégias de conforto utilizadas no projeto foram: ventilação permanente, cobertura ventilada, apropriação da vegetação e sombreamento. A ventilação permanente foi adotada por meio do uso de cobogós ao longo da fachada de dois módulos e como elemento de separação entre os ambientes internos, garantindo um ambiente constantemente ventilado. O uso da cobertura ventilada foi possível através da utilização de uma estrutura de coberta independente, que funciona à parte das vedações, o que leva a uma troca rápida do ar sob a coberta, reduzindo o acúmulo de calor. A estratégia de sombreamento se dá pela escolha de uma telha ecológica, a qual além de ser obtida através de material reciclado, é constituída por um material resistente a altas temperaturas, que portanto bloqueia os raios UV e regula a temperatura do ambiente coberto. Além disso, há ainda a possibilidade de utilização de vegetação para sombreamento visto que nos módulos descobertos, a pérgola em madeira, possui uma estruturação apropriada para o plantio de plantas trepadeiras sobre o mesmo.

Por fim, reforça-se a potencialidade do equipamento de utilização de formas renováveis de energia, como a instalação de painéis fotovoltaicos, dada a grande capacidade de captação de energia solar da região e também o uso de um sistema de reaproveitamento hídrico da chuva, que atenuaria os gastos de água para manutenção da lavanderia e da horta.

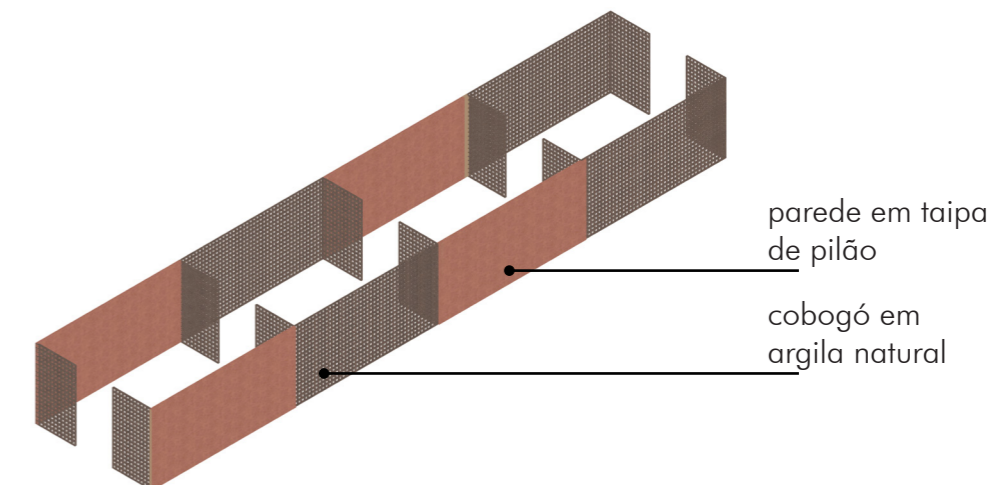
estrutura e
coberta



mobiliário



vedações



conjunto

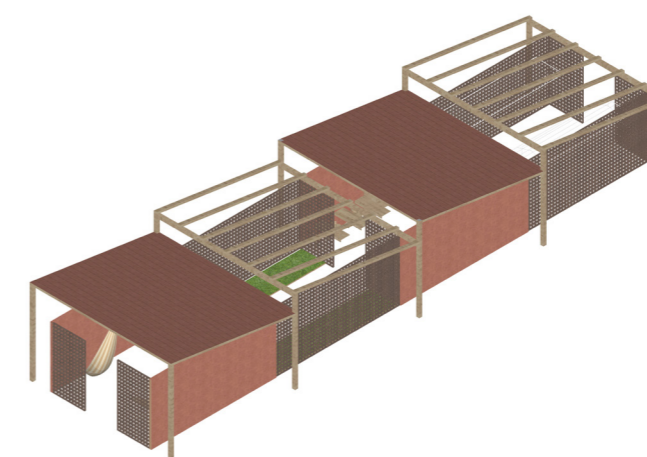


Figura 121: Diagrama isométrico explodido do equipamento, evidenciando as soluções de estrutura e cobertura, mobiliário e vedações. Fonte: Autor

horta + redário

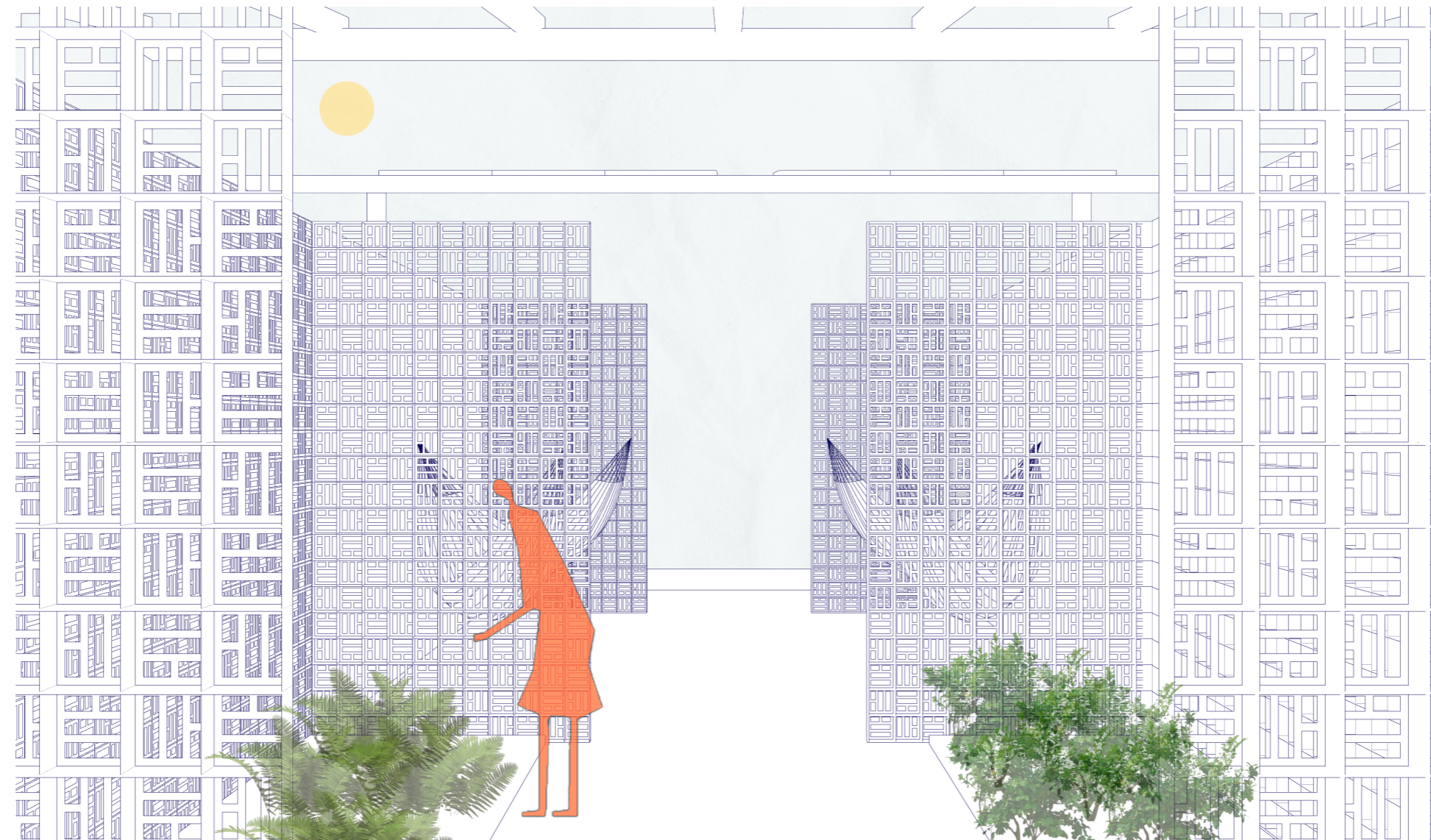


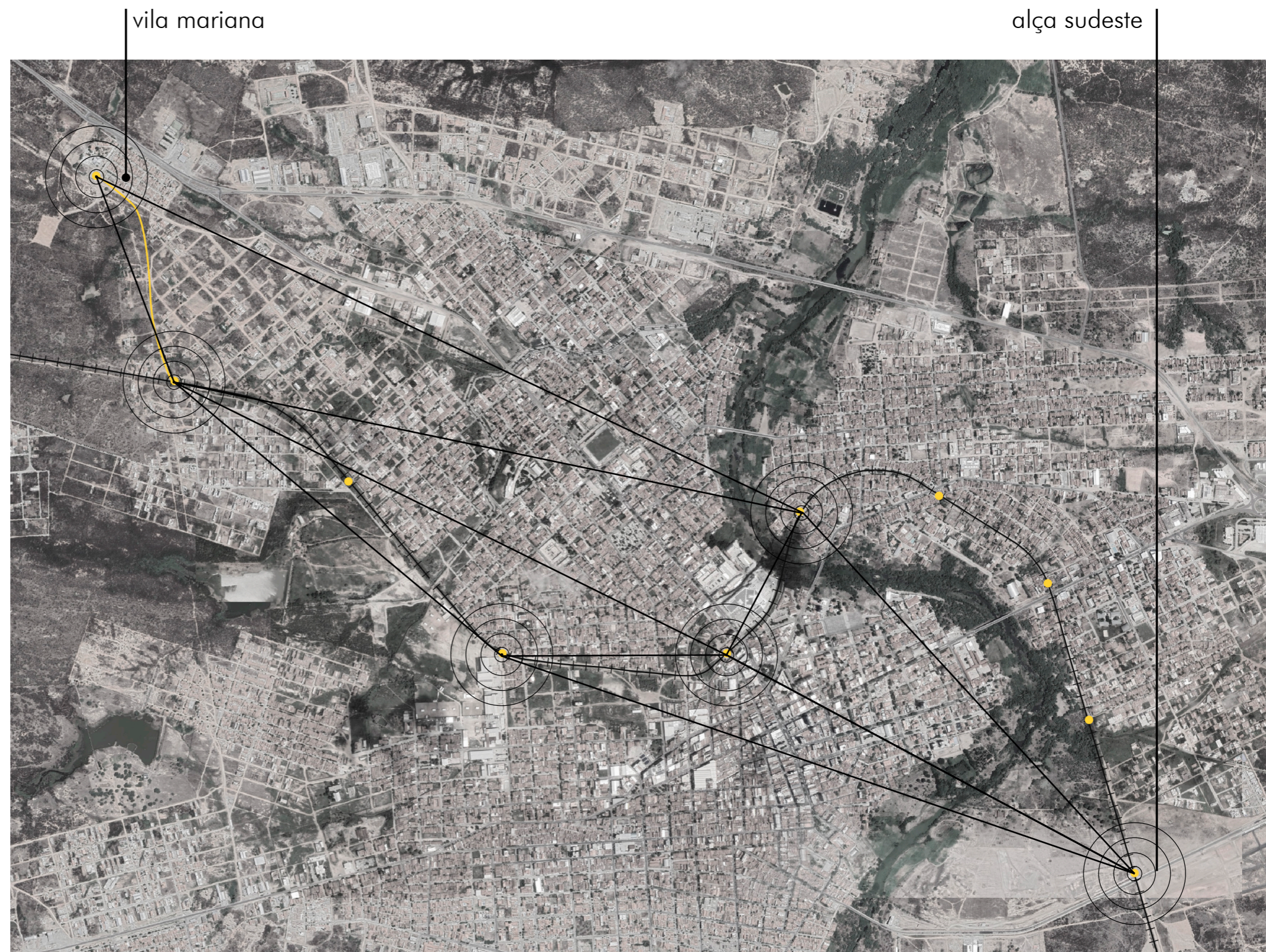
Figura 122: Colagem esquemática com a vista da horta e redário, espaços inseridos dentro do Centro de integração comunitária do Beiral. Fonte: Autor

Outros caminhos possíveis...

Um projeto urbano nessa escala, ainda mais se tratando de uma área com tantas problemáticas pertinentes, demandaria esforços e estudos incapazes de serem abarcados apenas num trabalho final de graduação, entende-se assim, que questões como o uso da topografia, a redefinição de fluxos de mobilidade e as proposições paisagísticas são questões que necessitariam de estudos aprofundados, a partir da continuidade da pesquisa para serem implantados, de fato, no parque.

Ademais, reconhece-se no trabalho, outros espaços de continuidade do mesmo, como a possibilidade de reforma da estação ferroviária que, por envolver questões patrimoniais, demandaria estudos específicos. Nesse sentido, uma das perspectivas que surgiram ao longo do mergulho temático no espaço, foi o de pensar uma reativação do transporte ferroviário na cidade, aproveitando-se do percurso existente da linha férrea. Esse percurso dota de um grande potencial enquanto conexão e integração de comunidades e bairros distantes. Vislumbrou-se assim, a ideia de um trajeto ferroviário que englobaria numa ponta a Vila Mariana, comunidade que localiza-se vizinha ao Parque Cruz da Menina, no subúrbio da cidade, e na outra, a Alça sudeste, via que interliga o centro à BR-230 e atualmente apresenta altas demandas de construção civil, com equipamentos que vão de condomínios fechados a habitações de interesse social. Ressalta-se assim, o potencial investigativo de pesquisas sobre a viabilidade da proposta.

Por fim, reforça-se a necessidade de se continuar repensando caminhos para as comunidades que atualmente vivem à margem da linha férrea, e paralelamente, à margem de um acesso a condições dignas de vivência urbana. A construção de uma cidade com melhor qualidade de vida perpassa pela criação de estratégias de recostura desses tecidos e emancipação dessas comunidades, retirando-os da alcunha de espaços precários e ocultos ao planejamento urbano da cidade.



legenda:

- paradas
- percurso da linha férrea
- extensão do percurso à vila mariana

Figura 123: Proposta esquemática de reativação da linha férrea na cidade, conectando bairros distantes e impulsionando áreas desconexas da cidade. Fonte: Autor

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. NBR 15220 - Desempenho térmico de edificações. Parte 3: Zoneamento bioclimático e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social. Rio de Janeiro. 2005.

ALMEIDA, Bruno. A linha férrea e sua importância para o desenvolvimento da cidade de Patos. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) — Faculdades Integradas de Patos, Patos, 2018.

ANTERO, Jozivan. Em Patos, estudantes e professores visitam ruínas da Escola Maria Nunes e pedem solução para o abandono. Patos, PB, 11 mar. 2018. Disponível em: <https://www.radioespinharas.com.br/post.php?codigo=24317>. Acesso em: 4 jan. 2023.

ARANHA, Gevécio Batista. Parahyba do Norte na passagem para o século XIX: vida Urbana e Modernidade. IN: SOUZA, Antonio Clarindo, e SOUSA, Fábio Gutemberg (orgs). História da Paraíba - ensino médio. Campina Grande: EDUFPG, 2007.

BAAN, Iwan. Um passeio pelo High Line com Iwan Baan., 25 set. 2014. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/627644/um-passeio-pelo-high-line-com-iwan-baan>. Acesso em: 15 jan. 2023.

BAPTISTA, Naidison; CAMPOS, Carlos H.. Caracterização do Semiárido brasileiro. 2017. Disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/consea/comunicacao/artigos/2014/caracterizacao-do-semiarido-brasileiro>. Acesso em: 06 novembro de 2021.

CAMPOS NETO, C. A. S. et al. Gargalos e Demandas da Infraestrutura Ferroviária e os Investimentos Do PAC: Mapeamento Ipea De Obras Ferroviárias. Rio de Janeiro, RJ, 2010.

CASTRO, Alexandre. Shapefiles Patos. Destinatário: Yan Azevedo. Patos: 29 mai. 2022. 1 mensagem eletrônica

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. O sistema ferroviário brasileiro. Brasília: CNT, 2013.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. Sistemas: João Pessoa. Disponível em <<http://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/joao-pessoa>>. Acesso 28 Março 2017.

COELHO, C. D. Os elementos urbanos: Cadernos de Morfologia Urbana, Estudos da Cidade Portuguesa nº 1. Lisboa, 2015.

COSTA, Alex. São João de Patos., 2 jun. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2022/06/02/apenas-fogos-sem-barulho-va-ser-permitidos-no-sao-joao-de-patos-no-sertao-da-pb.ghtml>. Acesso em: 24 jan. 2023

DE CAMILO, Gil Carlos. ORLA FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE., 2010. Disponível em: <http://www.decamillo.com.br/institucional/orla-ferroviaria-de-campo-grande-2010/18>. Acesso em: 15 jan. 2023.

DO BEIRAL, Ronildo. Projeto Social Amigos do Beiral, um trabalho que vem socializando jovens atletas através da Escolinha de Futebol na cidade de Patos. 2016. Disponível em: <https://www.esportedo-vale.com.br/2016/06/projeto-social-amigos-do-beiral-um.html>. Acesso em: 25 jan. 2023.

ESTADO DA PARAÍBA, Lei Ordinária nº 11.418, de 14 de outubro de 2022. Reconhece o município de Patos como a Capital do Sertão da Paraíba, 2022.

FARIAS, Fernanda de Castro. As expressões da modernidade no Brasil: o lugar da arquitetura associada ao termo art déco. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — UFPB. João Pessoa, 2018

FARIAS, F. C. MEDEIROS, E. D. ; LIRA, E. M.; MORAIS, F. O. ; SILVA, J. P. Antiga Estação Ferroviária de Patos. In: Fernanda de Castro Farias; João Paulo da Silva; Priscila de Souza Maciel. (Org.). Entre a forma e a memória: análise e mapeamento do patrimônio edificado da cidade de Patos, Paraíba. 1ed.Curitiba: Appris, 2021, v. 1

FERNANDES, Flávio Sátyro. S. Na Rota do Tempo: Datas, fatos e curiosidades da história de Patos). João Pessoa: Imprell, 2003.

FIGUEIREDO, Chico. Serrote do Espinho Branco - Patos - Paraíba - Brasil. Patos, PB, 29 jun. 2017. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/145644568@N02/34806104123>. Acesso em: 24 jan. 2023.

FERREIRA, Jurandyr Pires (org.). Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1959. 424 p.v. 17: Paraíba-Rio Grande do Norte. R-enc/FE-Re/1959/v.17

FOLHA PATOENSE. Local conhecido como Baixo Meretrício, em Patos, preserva casas construídas há mais de 70 anos. 14 jan. 2018. Disponível em: <http://www.folhapatoense.com/2018/01/14/local-conhecido-como-baixo-meretricio-em-patos-preserva-casas-construidas-ha-mais-de-70-anos/>. Acesso em: 25 jan. 2023.

FRANCO, Fernando de Mello. “Contrários e complementares.” In ROSA, Marcos. Microplanejamento. Práticas urbanas criativas. São Paulo, Editora Cultura, 2011.

FREITAS, M. R. Vago, Vacante, Vazio: Um Ensaio Sobre a Ruína na Cidade Contemporânea / Vacant, Vacant, Empty: An Essay on Ruin in the Contemporary City. Brazilian Journal of Development, [S. l.], v. 6, n. 9, p. 65590–65604, 2020.

FUNES, Fundação Ernany Satyro. A cidade de Patos. 2016. Disponível em: <http://www.funes.pb.gov.br/a-cidade-de-patos/>. Acessado em: julho de 2016.

GETLINGER, Daniela; LOEB, Rodrigo Mindlin,. A infância na comunidade do Moinho: uma leitura do contexto. In: anais do V Enanparq. Arquitetura e urbanismo no Brasil atual: crises, impasses e desafios. Vol 1 281-296. Salvador, 2018

GIESBRECHT, Ralph Menucci. Estação Ferroviária de Patos., 17 out. 2022. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/paraiba/patos.htm>. Acesso em: 25 jan. 2023.

GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. Guia Global de Desenho de Ruas. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

GOOGLE. Google Street View. Patos, PB, 20 jul 2022. Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Patos>. Acesso em: 20 jul. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Regiões de Influência das Cidades: 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE Cidades: 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/patos/panorama>. Acesso em novembro de 2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. In: dados estatísticos e geográficos sobre Patos . [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pb/patos.html>. Acesso em: 2 dez. 2022.

ITDP BRASIL. Padrão de Qualidade DOTS 3.0., 2017. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2017/12/ITDP-BR-DU-GUIADOTS-V2.3.pdf>. Acesso em: 22 maio 2021.

JACQUES, Paola Berenstein. Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Casa da palavra, 2001.

JORNAL DA PARAÍBA. Patos é 16º consumo do País. 2 set. 2012. Disponível em: <https://jornaldaparaiba.com.br/economia/2012/09/02/patos-e-16o-consumo-do-pais>. Acesso em: 6 nov. 2022.

LACET, Laís de Sena. Transporte ferroviário urbano: caracterização e potencial da CBTU João Pessoa./ Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia Civil) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2017.

LYNCH, Kevin. The image of the city. Cambridge: M.I.T. Press, 1960.

MEYER, Regina Maria Prosperi e GROSTEIN, Marta Dora e BIDERMAN, Ciro. São Paulo metrópole. São Paulo: EDUSP / IMESP. . Acesso em: 08 nov. 2022. , 2004

NASCIMENTO, George Silva do. Pátrio-Biografia: Horácio de Almeida e a sua história da Paraíba. 2010. 168 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010

NEUTELINGS, Willem Jan. 1991, Willem Jan Neutelings Architect , Uitgeverij 010, Rotterdam

PARAÍBA. Lei estadual nº N° 2767/2021, de 28 de abril de 2021. Reconhece o município de Patos como Capital do Sertão. [S. l.], 28 abr. 2021. Disponível em: http://sapl.al.pb.leg.br/sapl/sapl_documentos/materia/81851_texto_integral. Acesso em: 2 dez. 2022.

PLANES ENGENHARIA. Estação ferroviária e seu entorno. Patos. 2017. Disponível em: <http://planesengenharia.com.br/portfolio/pre-dio-escola-do-senac-senac-pb/>. Acesso em: 12 jan 2023.

PEREGRINO DE ALBUQUERQUE, Umbelino; PEREGRINO DE ALBUQUERQU, Mariana; RAISA, GOMES. TRILHOS PELO NORDESTE: CONJUNTO ARQUITETÔNICO FERROVIÁRIO DE PATOS / PB. Anais do VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, v. 1, Março 2020.

PETROVSKY, Felipe. Requalificação Urbano-Arquitetônica do Parque da Liberdade – Cidade da Criança, 3 jun. 2022. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/983032/requalificacao-urbano-arquitetonica-do-parque-da-liberdade-nil-cidade-da-crianca-yuri-nobre-arquitetura-and-urbanismo?ad_source=search&ad_medium=projects_tab. Acesso em: 15 jan. 2023

PORTAL DO LITORAL, P. Parque Religioso Cruz da Menina., 25 dez. 2020. Disponível em: <https://i0.wp.com/www.portaldolitoralpb.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Parque-Religioso-Cruz-da-Menina.jpg?ssl=1>. Acesso em: 24 jan. 2023.

RAMOS, Yuri Oliveira. A caatinga e a carência identitária na região do semiárido nordestino: estratégias de uso da vegetação nativa em projetos paisagísticos. Orientador: Karla Azevedo. 2022. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário de Patos – UNIFIP, Patos, PB, 2022.

REIS, de Andrade Júlia. Costuras urbanas: da fragmentação à articulação do território. 2013. . Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Mackenzie, São Paulo, 2013. Disponível em: https://issuu.com/juliadeandrade-reis/docs/t_final_baixa/129. Acesso em: 31 mai. 2022.

RHEINGANTZ, P. et al. Observando a qualidade do lugar: Procedimentos para a Avaliação Pós-ocupação. Rio de Janeiro: Proarq/FAU-UFRJ, 2008

RHUAN, Pablo. Vista frontal da Estação ferroviária a partir do seu largo. 2022. Disponível em: <https://www.patosonline.com/estacao-ferroviaria-de-patos-um-patrimonio-historico-porem-abandonado-veja-video>. Acesso em: 12 jan 2023.

SANOFF, Henry. Visual Research Methods in Design. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991

SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo, Contexto, 2007.

SILVA, J. M. C.; TABARELLI, M.; FONSECA, M. T.; LINS, L. V. Biodiversidade da caatinga: áreas e ações prioritárias para a conservação. In: SILVA, J. M.C.; TABARELLI, M.; FONSECA, M.T.; LINS, L.V. (Org). Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente: Universidade Federal de Pernambuco, 2003.

SILVA, Josinaldo Gomes da. A estação ferroviária de Patos, e as sensibilidades do moderno (1950 – 1960). In: X ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL, TESTEMUNHOS:HISTÓRIA E POLITICA. Recife – PE: UFPE, 2010

SILVA, Josinaldo Gomes da. Imagens do moderno em Patos -PB (1934 - 1958. Orientador: GERVÁCIO BATISTA ARANHA. 2011. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, PB, 2011.

SILVA, Disney. Em Patos, estudantes e professores visitam ruínas da Escola Maria Nunes e pedem solução para o abandono. Patos, PB, 11 mar. 2018. Disponível em: <https://www.radioespinharas.com.br/post.php?codigo=24317>. Acesso em: 4 jan. 2023.

OLIVEIRA, A. C.; LEDER, Solange Maria. Traçando o Perfil Climático a partir do TRY: definição de estratégias bioclimáticas para projetos de arquitetura em municípios paraibanos. Cadernos do PROARQ (UFRJ), v. 20, 2013

VILAR , Felipe. Moradores do Beiral relatam que prefeitura fez conserto de galeria estourada, mas cobram obturação dos buracos e coleta de lixo no local. Patos. 3 ago. 2022. Disponível em: <https://www.patosonline.com/moradores-do-beiral-relatam-que-prefeitura-fez-conserto-de-galeria-estourada-mas-cobram-obturacao-dos-buracos-e-coleta-de-lixo-no-local-prefeitura-diz-que-solucionara-problemas/>. Acesso em: 3 dez. 2022.

VILLAÇA, F. O espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.