



Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA

Museu da Memória

Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória,
um caminho a percorrer

Cadernos de TC 2017-2

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.
Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Celina Fernandes Almeida Manso, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.
Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Celina Fernandes Almeida Manso, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.
Simone Buiati, E. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.
Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.
Maira Teixeira Pereira, Dr. arq.
Pedro Henrique Máximo, M. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Expressão Gráfica

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.
Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Secretária do Curso

Edima Campos Ribeiro de Oliveira
(62)3310-6754

Apresentação

Este volume faz parte da quinta coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2017/2, uma versão mais amadurecida dos experimentos nos Ateliês de *Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo* (I, II e III) e demais disciplinas, que acontecem nos últimos três semestres do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA).

Neste volume, como uma síntese que é, encontram-se experiências pedagógicas que ocorrem, no mínimo, em duas instâncias, sendo a primeira, aquela que faz parte da própria estrutura dos Ateliês, objetivando estabelecer uma metodologia clara de projeção, tanto nas mais variadas escalas do urbano, quanto do edifício; e a segunda, que visa estabelecer uma interdisciplinaridade clara com disciplinas que ocorrem ao longo dos três semestres.

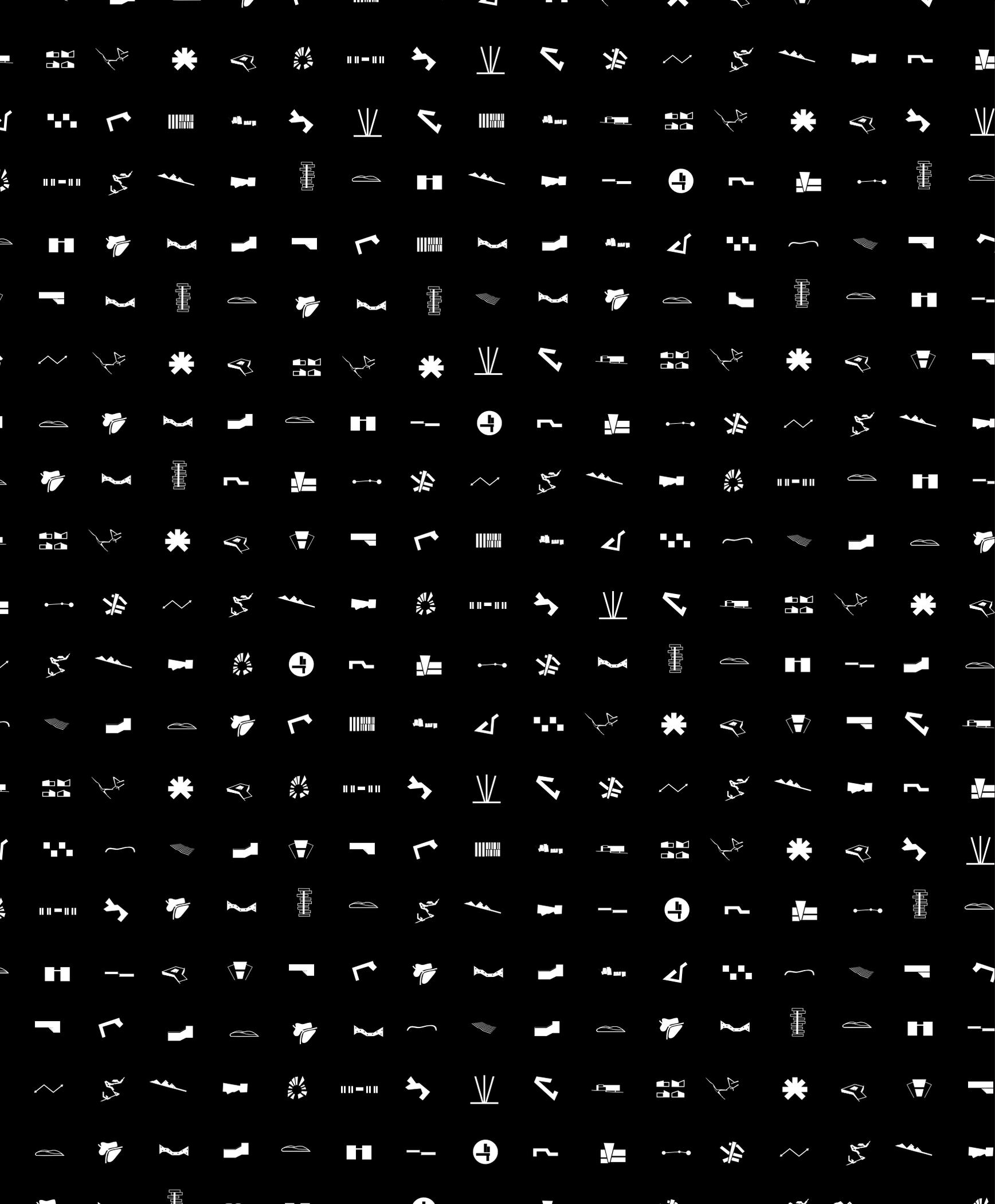
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: **LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO**. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos como layers, o que possibilitou, para cada projeto, um aprimoramento e compreensão do ato de projetar. Para atingir tal objetivo, dois recursos contemporâneos de projeto foram exaustivamente trabalhados. O diagrama gráfico como síntese da proposta projetual e proposição dos elementos acima citados, e a maquete diagramática, cuja ênfase permitiu a averiguação das intenções de projeto, a fim de atribuir sentido, tanto ao processo,

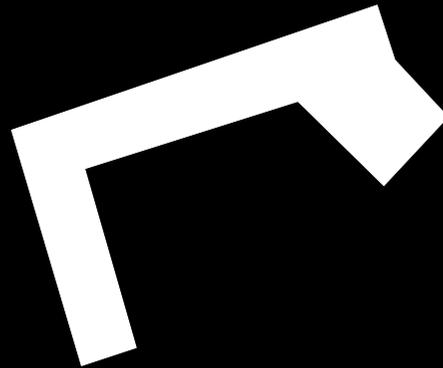
quanto ao produto final. A preocupação com a cidade ou rede de cidades, em primeiro plano, reorientou as estratégias projetuais. Tal postura parte de uma compreensão de que a apreensão das escalas e sua problematização constante estabelece o projeto de arquitetura e urbanismo como uma manifestação concreta da crítica às realidades encontradas.

Já a segunda instância, diz respeito à interdisciplinaridade do Ateliê *Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo* com as disciplinas que contribuíram para que estes resultados fossem alcançados. Como este Ateliê faz parte do tronco estruturante do curso de projeto, a equipe do Ateliê orientou toda a articulação e relações com outras quatro disciplinas que deram suporte às discussões: *Seminários de Teoria e Crítica, Seminários de Tecnologia, Expressão Gráfica e Detalhamento de Maquete*.

Por fim e além do mais, como síntese, este volume representa um trabalho conjunto de todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, que contribuíram ao longo da formação destes alunos, aqui apresentados em seus projetos de TC. Esta revista, que também é uma maneira de representação e apresentação contemporânea de projetos, intitulada Cadernos de TC, visa, por meio da exposição de partes importantes do processo, pô-lo em discussão para aprimoramento e enriquecimento do método proposto e dos alunos que serão por vocês avaliados.

Ana Amélia de Paula Moura
Celina Fernandes Almeida Manso
Rodrigo Santana Alves
Simone Buiati





A requalificação é um instrumento para a melhoria da qualidade de vida da população, através da construção ou recuperação de equipamentos e infraestruturas.

Memória refere-se a capacidade de (re)lembrar o passado, à uma recordação ou lembrança, e à conservação de informações passadas.

Um museu abriga as reminiscências da história. Esse objeto estabelece um diálogo com diferentes públicos, provocando novas experiências.

Dessa forma, propõe-se adaptar a Antiga Estação Ferroviária de Anápolis ao novo museu da memória ferroviária, a criação de um anexo para comportar o novo programa (museu, oficinas, biblioteca municipal), e a adaptação destes ao Projeto Estrada de Ferro (MP-GO).

Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória, um caminho a percorrer



Rafaela Stefanczak Leão

Orientadora: Simone Buiate



PRAÇA
1908

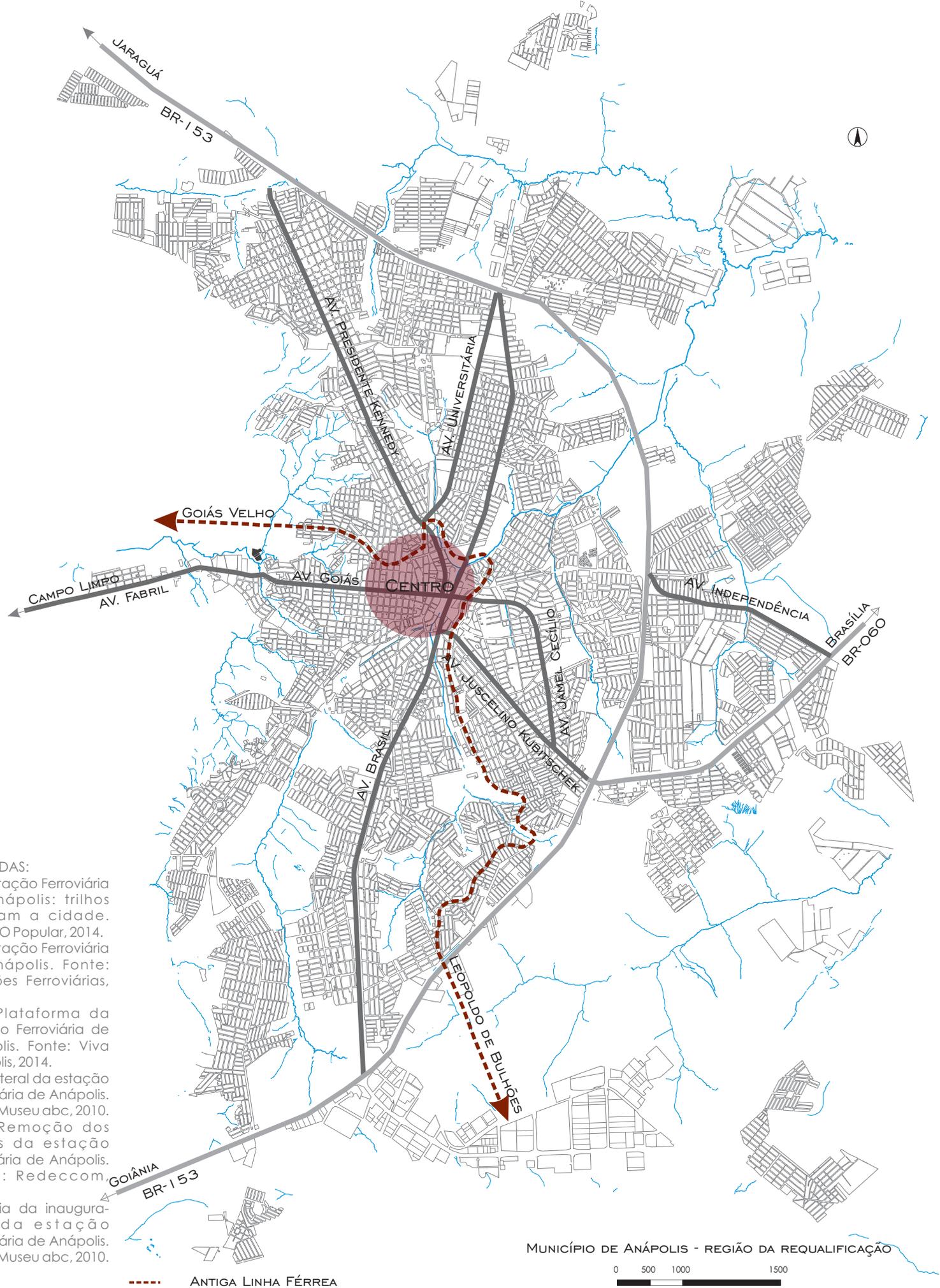


ANÁPOLIS

A proposta de trabalhar em uma área já consolidada, por meio da requalificação de um espaço central de Anápolis - GO, onde situa-se a Antiga Estação Ferroviária da cidade, se desenvolve a partir do projeto do trecho turístico na via férrea.

O projeto do Ministério Público visa proteger o patrimônio histórico do estado. Desde 2015, este tem sido desenvolvido e enfrentado alguns problemas, como a ausência dos trilhos no meio urbanizado ou a falta de revitalização de algumas estações do estado.

Propõe-se então a criação de um museu da memória ferroviária de Anápolis, utilizando o edifício da Antiga Estação, atribuindo um novo programa. Além disso, um novo edifício, localizado na Praça Americano do Brasil, complementando o programa do museu (auditório, oficinas, café, entre outros) e reforçando a relação entre o antigo e o novo.



LEGENDAS:

- [f.1] Estação Ferroviária de Anápolis: trilhos chegam a cidade. Fonte: O Popular, 2014.
- [f.2] Estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: Estações Ferroviárias, 2017.
- [f.3] Plataforma da Estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: Viva Anápolis, 2014.
- [f.4] Lateral da estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: Museu abc, 2010.
- [f.5] Remoção dos trilhos da estação ferroviária de Anápolis. Fonte: Redecom, 2015.
- [f.6] Dia da inauguração da estação Ferroviária de Anápolis. Fonte: Museu abc, 2010.

----- ANTIGA LINHA FÉRREA

MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS - REGIÃO DA REQUALIFICAÇÃO

0 500 1000 1500



A ESTAÇÃO NA CIDADE

Anápolis apresenta, segundo o Censo do IBGE (2010), aproximadamente 335 mil habitantes, sendo a terceira maior cidade em população do Goiás, e a segunda maior cidade do estado. Pertencendo ao eixo Goiânia-Anápolis-Brasília, o município faz parte de um entroncamento rodoviário, localizando-se à 53km da Capital (Goiânia) e uns 130km da capital federal (Brasília).

A chegada da ferrovia, em 1935, foi um ponto marcante na história, transformando a cidade goiana paisagisticamente, economicamente e socialmente. O objetivo era ligar o estado de Goiás com os do Rio de Janeiro e São Paulo. A linha férrea trouxe dinamismo ao comércio e à produção local, além disso, a cidade configurou-se como ponto final dos trilhos, o que tornou Anápolis em um novo pólo econômico regional, controlando o comércio local.

A alteração da paisagem foi nítida, os túmulos presentes no antigo cemitério, localizado onde hoje é a Praça Americano do Brasil, foram retirados para dar espaço a nova estação ferroviária e seus trilhos, além disso, os próprios moradores se comprometeram a reformar as casas da região (MENDONÇA E OLIVEIRA, 2014). Mostrando assim, a importância do reconhecimento que a estação teve no desenvolvimento de Anápolis.

Segundo o IBGE de 1949, Anápolis ficou classificada como uma das cidades mais populosas do estado, possível consequência da instalação da Estrada de Ferro Goiás. No entanto, em 1970, ocorreu o processo de desativação das ferrovias, em razão da diminuição do transporte de passageiros (SILVA, 2011).

Com a desativação, os trilhos foram sendo retirados da região centro para dar espaço aos novos modais de transporte,

como os carros e os ônibus. Os trilhos remanescentes foram concedidos a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que hoje é conectada com a ferrovia Norte-Sul, concebida com o propósito de ampliar e integrar o sistema ferroviário brasileiro, próximo ao Distrito Agro Industrial de Anápolis (DAIA).

Hoje, a antiga estação encontra-se tombada pelo município. Esse patrimônio vinculado à ferrovia é de encargo do COMPHICA (Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural de Anápolis), criado em 2007 e ligado à Secretaria Municipal de Cultura. Sendo responsável pelos procedimentos necessários após o tombamento, feito por meio de lei, dos bens imóveis da cidade.

No entanto, isso não bastou, já que a antiga estação encontrava-se em estado de abandono. Suas fachadas estavam visualmente escondidos, não apresentando mais a história da vida social da cidade, deixando apenas resquícios do que a ferrovia alterou na região.

Dessa forma, a proposta de restauração da mesma, se desenvolveu a partir do projeto do trecho turístico na via férrea, onde a reforma das antigas estações do estado vieram a ser realizadas.

Sendo uma iniciativa do Ministério Público do estado de Goiás (MP-GO), o Projeto Estrada de Ferro, coordenado pelo promotor de justiça Rafaello Boschi Isaac, visa proteger o patrimônio histórico do estado. Desde 2015, o projeto tem sido desenvolvido com o acompanhamento do Gabinete de Planejamento e Gestão Integrada (GGI).

O Projeto do MP-GO enfrenta alguns problemas, como a ausência dos trilhos no meio urbanizado ou a falta de revitalização de algumas estações, pontos importantes que levam a proposta de projeto a se relacionar com este programa.





FORÇA AEREA BRASILEIRA

SANITARIO



O LUGAR

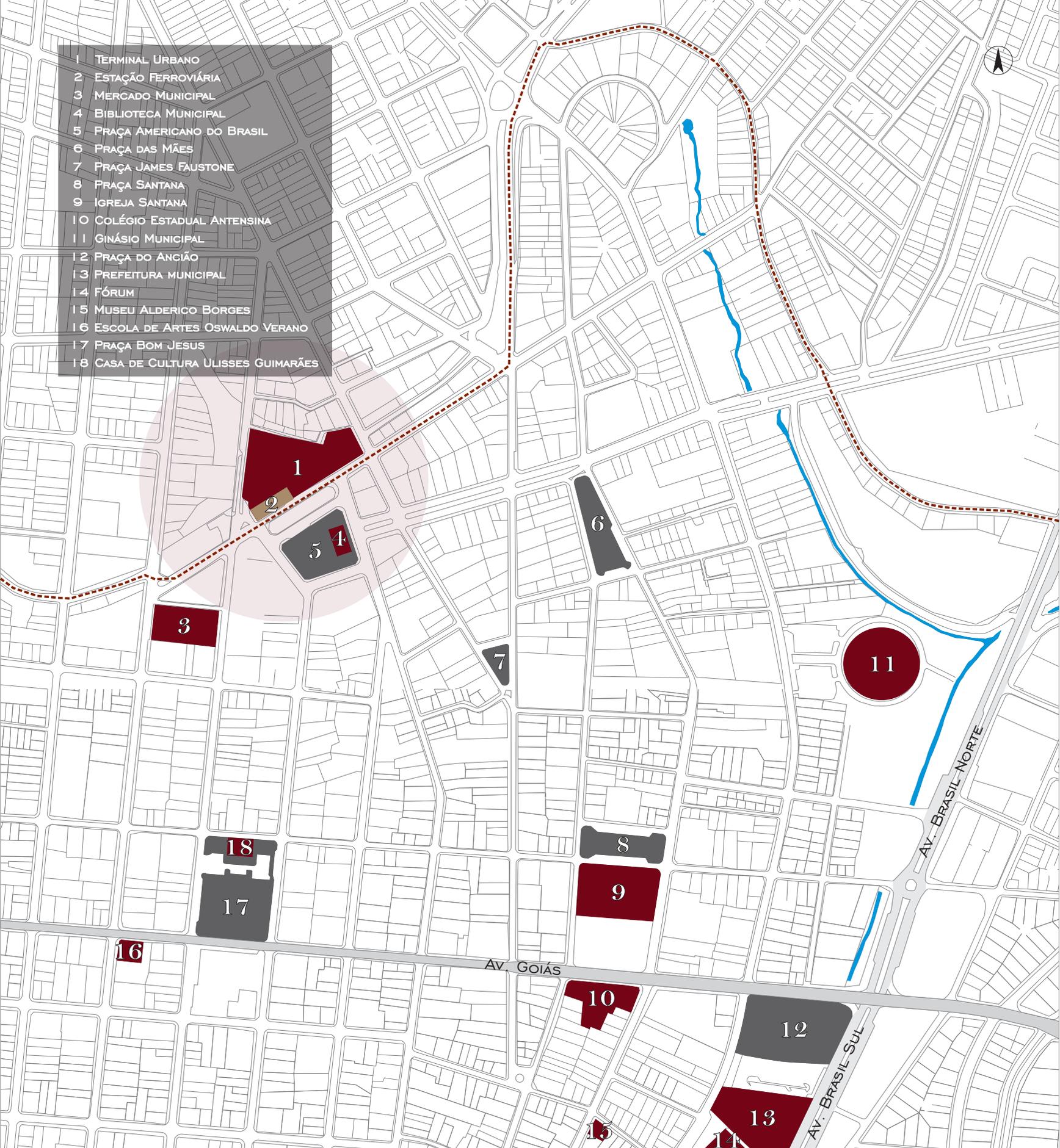
As linhas férreas vieram a ser o principal meio de exportação e importação de produtos para as cidades goianas, no início do século XX. Além disso, foi o precursor de novas idéias construtivas e de novos valores culturais para a população.

Segundo Gustavo Neiva Coelho, as cidades:

[...] passaram por modificações, tanto físicas quanto culturais, assumiram uma arquitetura diferenciada e alteraram suas estruturas urbanas, passando a contar inclusive com implantação de serviços de infraestrutura. (COELHO apud BORGES, 2004)

Dessa forma, as novas formas de progresso alteraram o traçado viário, o desenho urbano e a arquitetura local. O processo de urbanização que se desenvolveu no estado, em decorrência da instalação dos trilhos, elevou a ocupação do território goiano.

- 1 TERMINAL URBANO
- 2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 3 MERCADO MUNICIPAL
- 4 BIBLIOTECA MUNICIPAL
- 5 PRAÇA AMERICANO DO BRASIL
- 6 PRAÇA DAS MÃES
- 7 PRAÇA JAMES FAUSTONE
- 8 PRAÇA SANTANA
- 9 IGREJA SANTANA
- 10 COLÉGIO ESTADUAL ANTENSINA
- 11 GINÁSIO MUNICIPAL
- 12 PRAÇA DO ANCIÃO
- 13 PREFEITURA MUNICIPAL
- 14 FÓRUM
- 15 MUSEU ALDERICO BORGES
- 16 ESCOLA DE ARTES OSWALDO VERANO
- 17 PRAÇA BOM JESUS
- 18 CASA DE CULTURA ULISSES GUIMARÃES



--- ANTIGA LINHA FÉRREA

EDIFICAÇÕES RELEVANTES DO CENTRO DE ANÁPOLIS



INSERÇÃO URBANA

A antiga estação Prefeito José Fernandes Valente localiza-se ao lado do terminal urbano de ônibus da cidade, em frente à Praça Americano do Brasil, que possui a Biblioteca Municipal e o avião (da base aérea), e em meio aos comércios e serviços disponíveis nessa área central da cidade.

A característica do setor central é que esta se apresenta consolidada, que desenvolveu fortemente o comércio a partir de 1960.

As ruas estreitas, como pode ser visto na imagem 18, provêm da década de 1910 e

abrigam importantes edifícios públicos administrativos da cidade, como a Prefeitura Municipal e o Fórum, e edifícios de caráter cultural, como a Escola de Artes Oswaldo Verano e a Biblioteca Municipal, ou esportivo e comercial, como o Ginásio Municipal e o Mercado Municipal (tombado também pelo município), respectivamente.

Além disso, esse setor apresenta cinco praças, a Praça Santana, a Praça Americano do Brasil, a Praça do Ancião, a Praça James Faustone, e a Praça das Mães.



TRAVESSA JOÃO BUTÁ



RUA RUI BARBOSA



RUA GENERAL JOAQUIM INÁCIO



RUA BARÃO DO RIO BRANCO



RUA ENGENHEIRO PORTELA



AVENIDA GOIÁS

LEGENDAS:

[f.07] Travessa João Butá, atrás do Terminal Urbano. Fonte: Google earth, 2016.

[f.08] Carros estacionados no centro da cidade, exemplo do cotidiano. Fonte: Google earth, 2016.

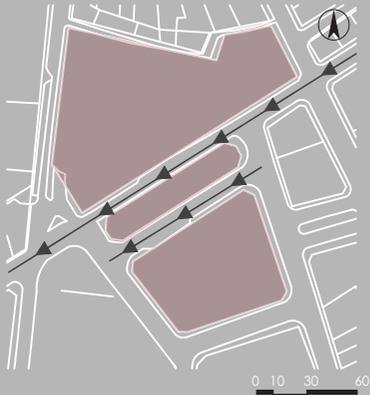
[f.09] Rua General Joaquim Inácio, próximo à Praça Americano do Brasil. Fonte: Google earth, 2016.

[f.10] Exemplo de como se caracterizam as ruas do setor central. Fonte: Anápolis.go.gov, 2012.

[f.11] Rua Engenheiro Portela, com grande movimentação de carros e pedestres. Fonte: Portal 6, 2016.

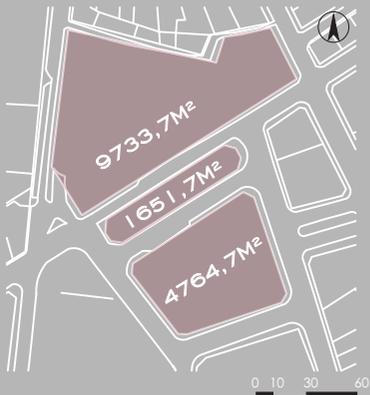
[f.12] Carros e motos dividem o espaço com os ônibus que circulam o bairro. Fonte: Anápolis.go.gov, 2014.

ACESSO



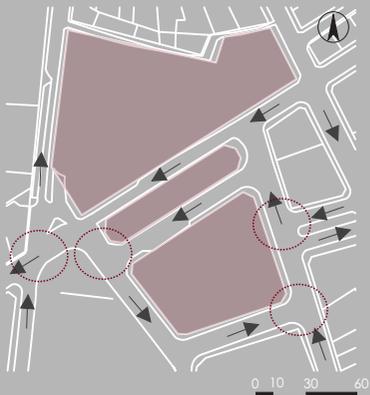
■ TERRENO
 ■ RUA TÔNICO DE PINA

ÁREA



■ ÁREA TOTAL = 11.385,4M²

SENTIDO DAS VIAS



■ TERRENO
 → SENTIDO ÚNICO
 ○ CONGESTIONAMENTO

O acesso é feito por meio da Rua Tônico de Pina, presentes nessa área também estão a Rua General Joaquim Inácio, Rua Engenheiro Portela, Rua 7 de Setembro e 14 de julho. Estas, são de grande importância para a cidade, devido ao seu grande fluxo, e por apresentarem uma grande quantidade de comércios em seu perímetro.

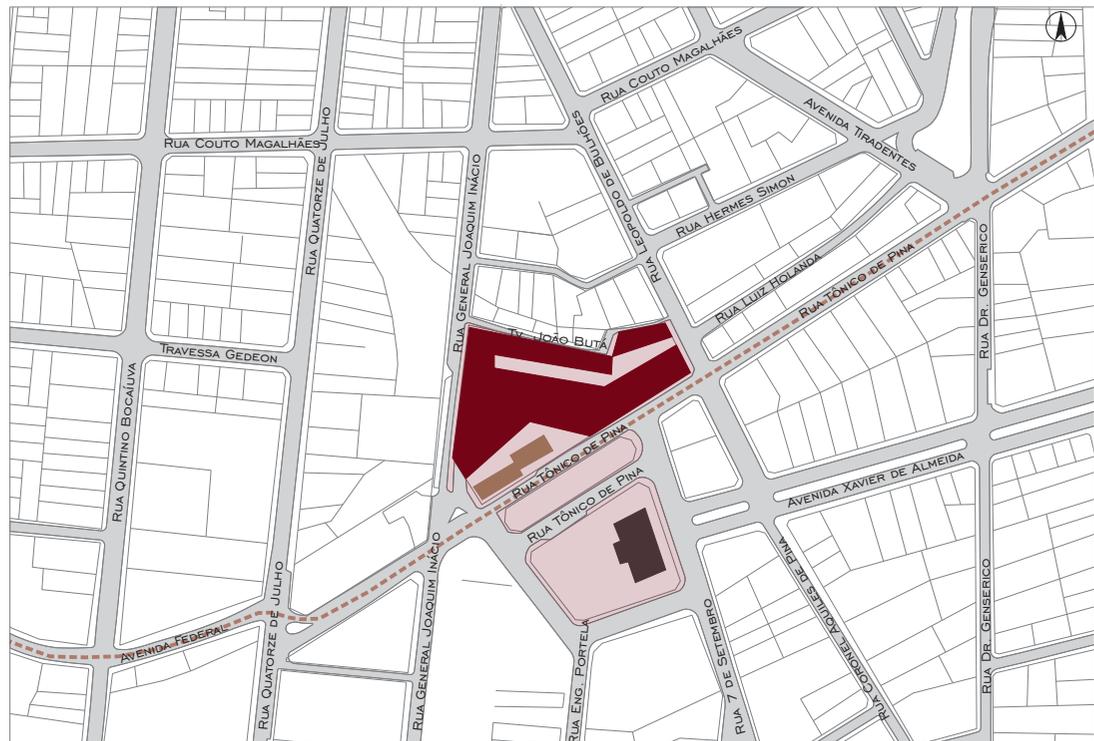
Pode ser considerada de fácil acesso por estar presente no setor central, pela proximidade com outros bairros, e pelo transporte coletivo circular pelas vias de acesso.

O terreno é ocupado pelo terminal

urbano de Anápolis, pela Antiga Estação Ferroviária, e pela biblioteca municipal de Anápolis, esta última inserida na Praça Americano do Brasil.

No total, a área conta com 11.385,4m², sendo 4764,7m² da praça, 1651,7m² da 'ilha' (em frente ao terminal), e 9733,7m² do terminal urbano. Vale ressaltar, que a área da antiga estação (497m²) está inserida na área deste último.

As vias que compõe a região são de sentido único. Em alguns trechos, a intensidade de veículos pode ser maior, o que acarreta em congestionamentos.



--- ANTIGA LINHA FÉRREA
 ■ TERRENO

SITUAÇÃO



TRAÇADO URBANO

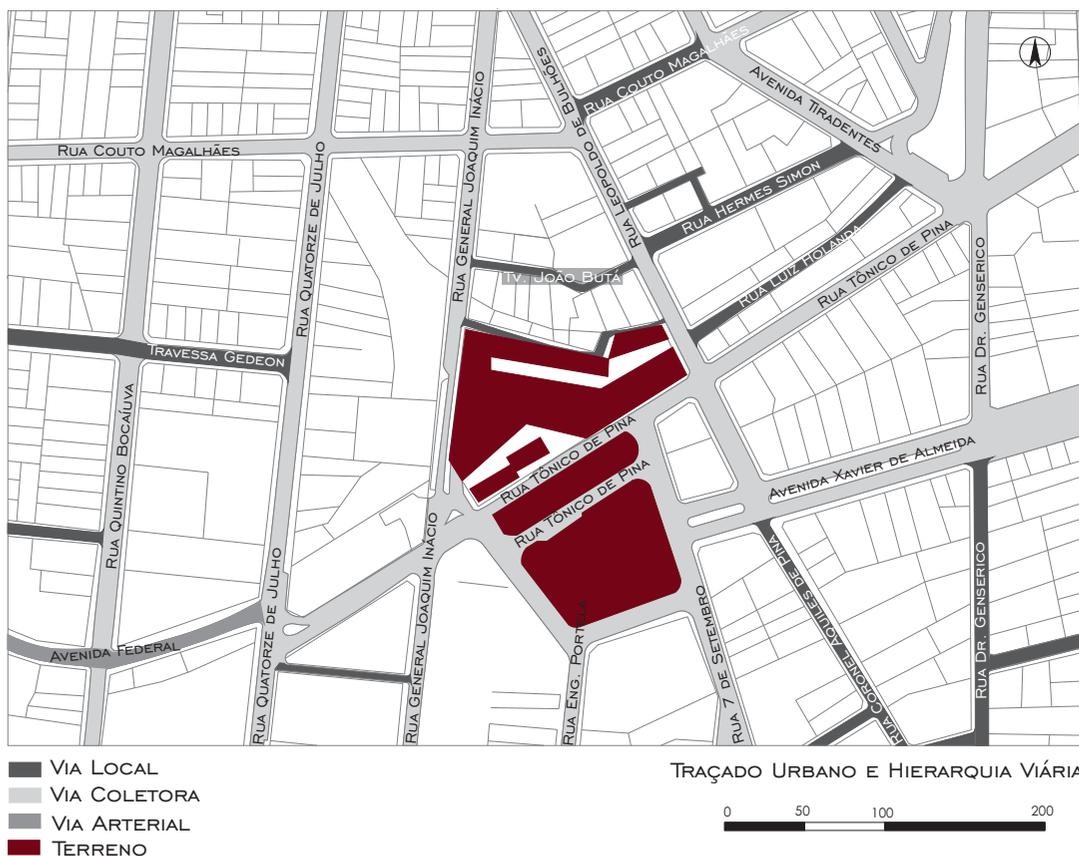
O setor central da cidade se caracteriza pela predominância de vias coletoras, que recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e arteriais. Por ser uma região que abriga o único terminal urbano de Anápolis, essas ruas coletoras são próprias para o transporte coletivo da cidade.

As exceções se encontram em vias locais e arteriais. As primeiras se caracterizam por serem pequenas travessas ou ruas que se localizam em regiões mais residenciais, as segundas são encontradas em avenidas da cidade, próprias para transporte de passageiros,

para os corredores exclusivos de ônibus, transporte de carga, entre outros.

O traçado urbano do Centro é composto por quadras e ruas irregulares, um resquício do tempo da formação desse bairro. As ruas estreitas em contraposição a ruas largas e movimentadas se tornam presentes no dia a dia da região.

Outro ponto marcante dessa consolidação são as fachadas estreitas e laterais extensas dos lotes, onde as edificações destes não apresentam recuos frontais nem laterais.



CONDICIONANTES AMBIENTAIS

A predominância de um pavimento no setor central de Anápolis pode ser vista no mapa abaixo. Contendo poucos edifícios com múltiplos pavimentos, a área propicia boa ventilação e iluminação natural.

Geralmente, estas edificações, se apresentam na forma de barracões, unidos uns aos outros, sendo muitos com pé direito duplo, sem nenhum espaça-

mento entre eles. Alguns de múltiplos pavimentos são responsáveis por abrigar escritórios; serviços relacionados a saúde, como dentistas; ou apartamentos residenciais e casas.

Os comércios, em sua maioria, apresentam dois pavimentos, um térreo e o segundo escondido por painéis aplicados nos toldos das lojas, estes abrigam a parte administrativa destes serviços, como na f. 21.

LEGENDAS:

[f.13] Maquete física, acessos à região. Fonte: Rafaela Leão, 2017.

[f.14] Vista de barracões característicos da região. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

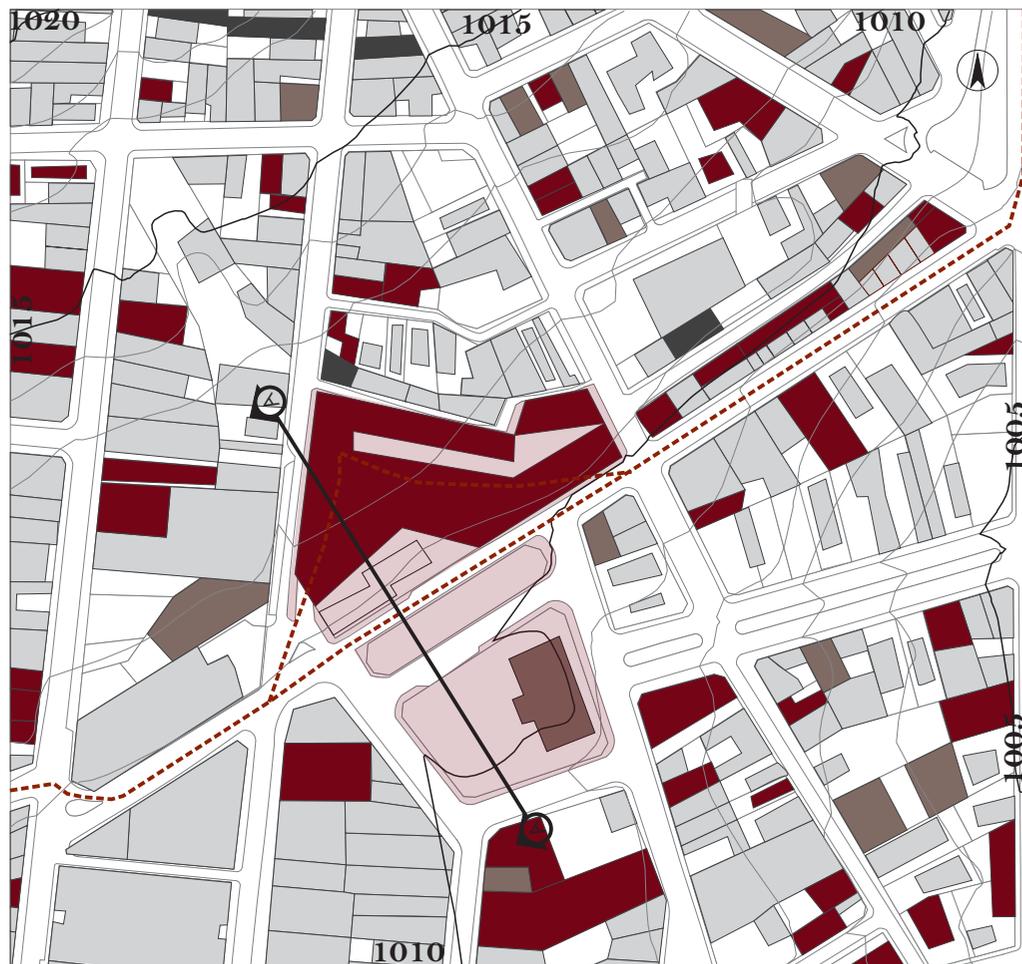
[f.15] Lojas varejistas do setor central de Anápolis. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.16] Praça Americano do Brasil. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.17] Prédios residenciais e comerciais do setor. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.18] Tipo de comércio encontrado na região. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.19] Biblioteca municipal. Fonte: Rafaela Leão, 2016.



CONDICIONANTES AMBIENTAIS E GABARITO

0 24 48 96

Em relação à topografia, a região possui um decaimento do terreno, ele ocorre de noroeste para sudeste, em curvas suaves por 4 metros, como mostra o mapa anterior (condicionantes ambientais e gabarito) e o esquema abaixo.

O clima do município é o tropical de altitude, dessa maneira, ao longo do ano, a temperatura varia de 8°C a 33°C. Maio a setembro são os meses que vão abrigar o período mais frio, e o mais quente, vai de outubro a abril. Porém, existem as estações da seca e das chuvas, onde a primeira coincide com o período de frio e o da chuva com o período de calor.

Quanto a insolação, ela abrange as fachadas leste, norte e oeste, onde a

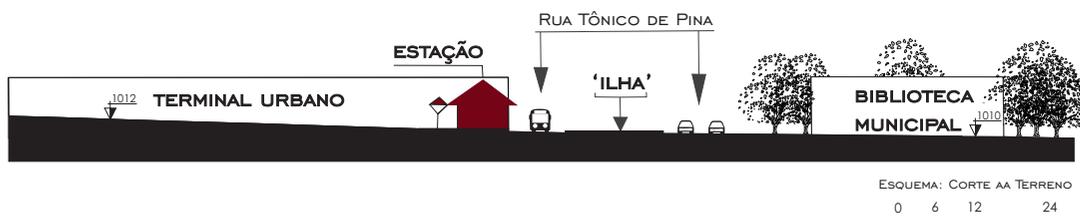
pior situação ocorre na direção oeste e noroeste, necessitando assim de parâmetros para conter a pior radiação. Esses parâmetros são extremamente necessários para conseguir atingir um nível bom de conforto dentro do edifício, e isso ocorre justamente porque a área não apresenta edifícios com muitos pavimentos que impeçam a entrada dos raios solares na área de estudo.

Em uma análise completa, todas as fachadas são prejudicadas pela falta de edifícios altos e arborização ao redor.

Já em relação à ventilação natural, esta ocorre predominantemente de Noroeste-Norte, de janeiro a abril, e de Leste, de maio a outubro.



[f. 13]



Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória, um caminho a percorrer



[f. 14]



[f. 15]



[f. 16]



[f. 17]



[f. 18]



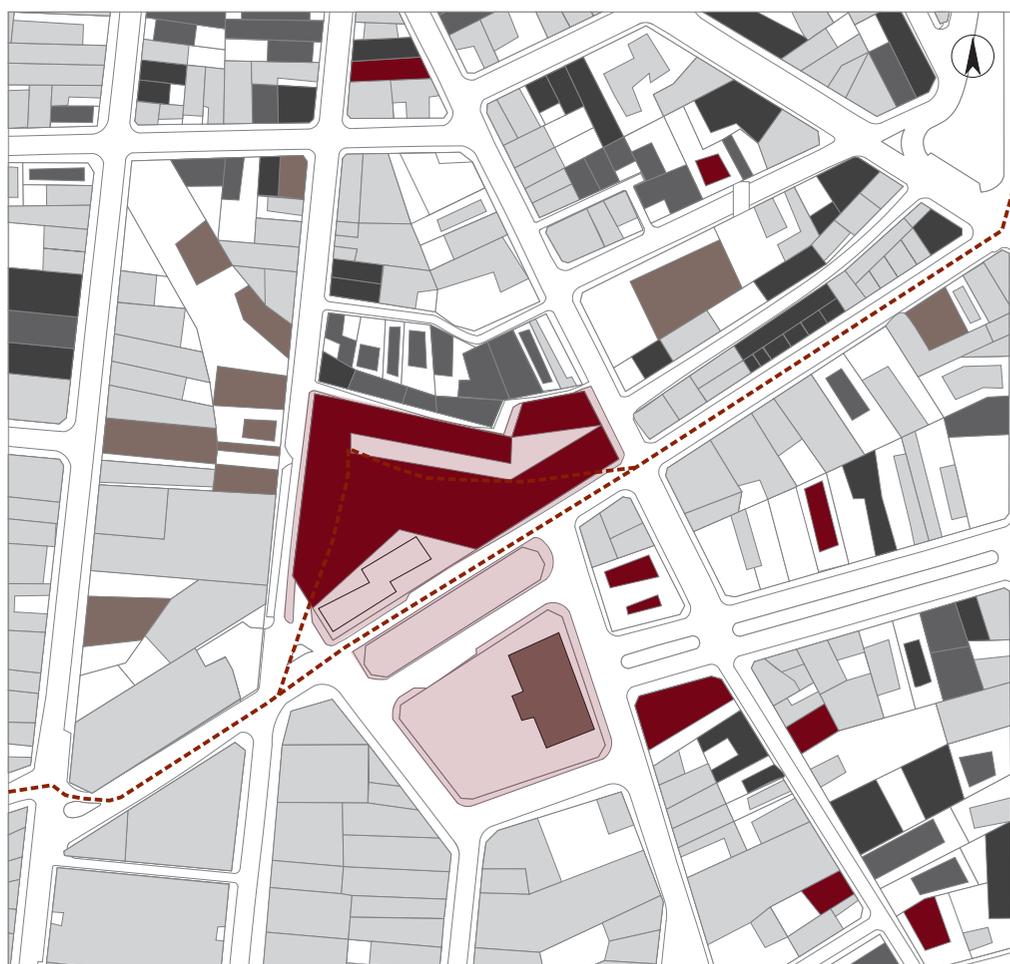
[f. 19]

SITUAÇÃO ATUAL

O remanejamento de outras linhas urbanas para atender a região centro e o bilhete único permitiram a desativação do terminal 2 (Novo Terminal Urbano), edificado em 1998 ao lado da estação. As obras de demolição foram concluídas em julho de 2015. A requalificação da antiga estação veio com esta ação, assim como uma medida para impedir a invasão do edifício.

A estação ferroviária era tomada pelo terminal e por comerciantes informais locais, que também tiveram de ser removidos com a intervenção. Hoje, o edifício se encontra restaurado, sendo possível a visualização do projeto.

No mapa abaixo, é visível o espaço vazio da 'ilha', entre o terminal urbano e a Praça Americano do Brasil. O mesmo pode ser visto na f.28.



LEGENDAS:

[f.28] Situação da área em 2014. Fonte: Google earth, 2014.

[f.29] Situação atual da área em estudo. Fonte: Google earth, 2016.



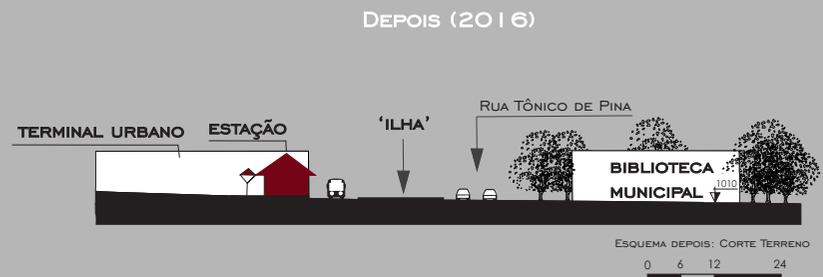
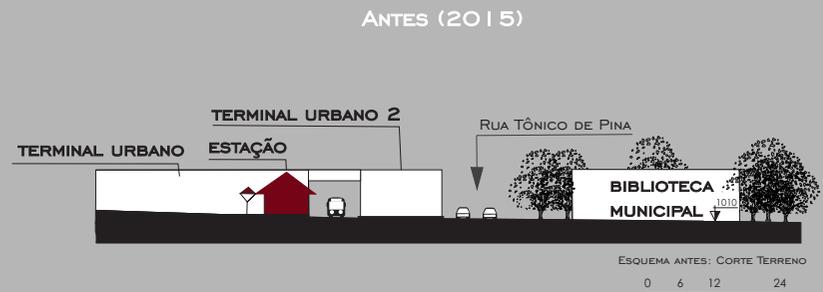
A área em estudo apresenta alto índice de ocupação, com a predominância dos cheios sobre os vazios, isso quer dizer que existem poucas áreas vazias para uso, havendo muitos lotes edificadas. Esse aspecto se dá justamente por ser o centro comercial da cidade, dessa maneira, os lotes são extremamente ocupados, restando apenas as áreas verdes como vazios.

Muitos estacionamentos privados ocupam o setor, sendo estes subutilizados. Além disso, a região centro contém muitos galpões, que abrigam o comércio varejista da cidade. Esses prédios não possuem afastamento lateral, não havendo espaço entre as edificações, sendo a partir do acesso a eles a única abertura existente.

As edificações presentes são marcadas pelo uso comercial, contendo lojas, camelôs, oficinas, estacionamentos privados, entre outros. Há também algumas prestações de serviços, como o terminal de ônibus, bancos, escritórios de advocacias, serviços relacionados a saúde, etc. Os usos mistos, comércios e residências, se tornam presentes em meio às lojas dessa região, como mostra o mapa anterior (Adensamento e Uso do Solo).

Já as casas, aparecem nas travessas do bairro ou entre os comércios de ruas mais largas, tendo como exceção um edifício residencial de múltiplos pavimentos.

É possível perceber dessa maneira, que o Centro da cidade funciona mais no período do dia. À noite o bairro apresenta pouco fluxo de carros e de pessoas, o que o torna propício para a criminalidade.



PREEXISTÊNCIA

SITUAÇÃO ANTES (2015) E DURANTE A RESTAURAÇÃO (2016)

LEGENDAS:

[f.22] Estação ferroviária em meio ao terminal urbano. Fonte: Mpggo, 2015.

[f.23] Estação ferroviária junto ao terminal urbano. Fonte: Mpggo, 2015.

[f.24] Visualização de parte da estação através do terminal urbano. Fonte: Mpggo, 2013.

[f.25] Estação ferroviária em péssimo estado, em maio de 2015. Fonte: Mpggo, 2015.

[f.26] Camelôs impedindo a visualização da estação ferroviária. Fonte: Mpggo, 2013.

[f.27] Condição atual da estação em um fim de semana. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.28] Ônibus estacionados em frente a estação. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.29] Visualização da estação ferroviária a partir da Praça Americano do Brasil. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.30] Vista da estação e da 'ilha'. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.31] Estado atual da Estação ferroviária. Fonte: Rafaela Leão, 2016.



[f.22]



[f.23]



[f.24]



[f.25]



[f.26]



[f.27]



[f.28]



[f.29]



[f.30]



[f.31]



BARÇA
1800/1808



ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PREFEITO JOSÉ FERNANDES VALENTE

A estação de Anápolis foi a última a ser construída na linha-tronco da ferrovia, mas isso não fez com que esta se diferenciasse dos padrões estabelecidos para a construção destes edifícios. Estações de Silvânia, Ipameri e Pires do rio, se assemelhavam pela 'implantação, organização de planta e composição de fachada'. (COELHO, 2004, p.135).

O diferencial da arquitetura presente no projeto de Anápolis, seriam os elementos na fachada, como a torre do relógio.

Em muitos aspectos, a estrada de ferro mudou a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. O 'horário do trem' se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passam a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. (COELHO apud COSTA, 2014)

PATRIMÔNIO

A Estação, no estilo “ecletico” (COELHO, 2014, p.142), apresenta 497m² de área construída e se divide em dois blocos com plataformas mais extensas construída em alvenaria de tijolo. A cobertura é feita em telhas cerâmicas e piso de cimento queimado e ladrilhos hidráulicos.

Com torre de relógio e estrutura de ferro aparafusada em pilares de alvenaria para a cobertura da plataforma, a pré-existência foi um edifício marcado pela modernidade e transformação da paisagem. Como o tempo, esse edifício foi encoberto pelo terminal urbano e passou por restauração visando uma revitalização do edifício.

O projeto de restauro, apresentado pela Secretaria Municipal de cultura ao Ministério da Justiça, teve início em novembro de 2015, tendo previsão de finalização em outubro de 2016.

O IPHAN foi designado para acompanhar a restauração da antiga estação, porém este, não tem participação na elaboração do edital e da licitação, sendo o seu papel apenas colaborativo. O Projeto Básico de Conservação e Restauração ficou a cargo de uma empresa de Pirenópolis.

Atualmente, o projeto inclui que no local funcione o Centro Cultural de Preservação da Memória Maestro Sisenando Gonzaga Jaime, e irá abrigar o Museu da Imagem e do Som e o Centro de Memória do Transporte, com ênfase no modal ferroviário. Com uma parceria com o Instituto Jan Magalinski, a fim de promover ações culturais, o edifício também será um espaço cultural para realizações de exposições e intervenções artísticas.

A proposta de trabalho consiste na

preservação da Estação Ferroviária de Anápolis, dando atenção a sua importância cultural, a ligação desta com o Projeto Estrada de Ferro do MP-GO e a criação de um anexo que abrigará o Museu da Memória Ferroviária.

Um novo programa será implantado na estação, articulado com a proposta do anexo, que acontecerá na Praça Americano do Brasil.

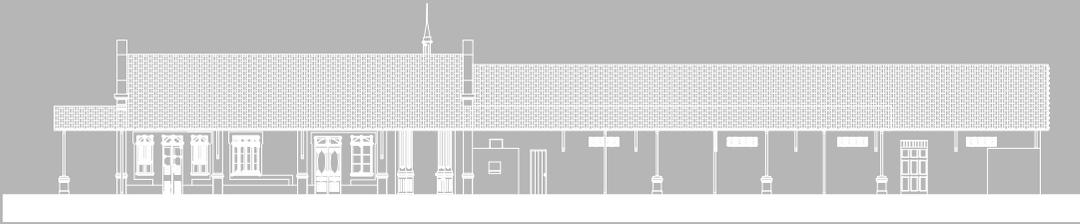
Vale ressaltar que o espaço abrigará exposições, espaços para oficinas, ações culturais atrativas, e o mais importante, a disseminação da importância da conservação do patrimônio industrial ferroviário.

Em 1991, o município permitiu por meio da Lei nº1.824 o tombamento da antiga Estação Ferroviária José Fernandes Valente. Desde a sua construção, em 1935, o edifício esteve ligado ao desenvolvimento urbano da região, onde os trilhos serviram para mudar radicalmente a paisagem, a economia e a sociedade.

A Estação foi desativada em 1976, e o terminal foi transferido para a Estação Engenheiro Castilho, localizada no bairro Jundiá. Nos próximos 4 anos o terminal de ônibus foi instalado nos fundos da estação e anos mais tarde ampliado em frente a ela.

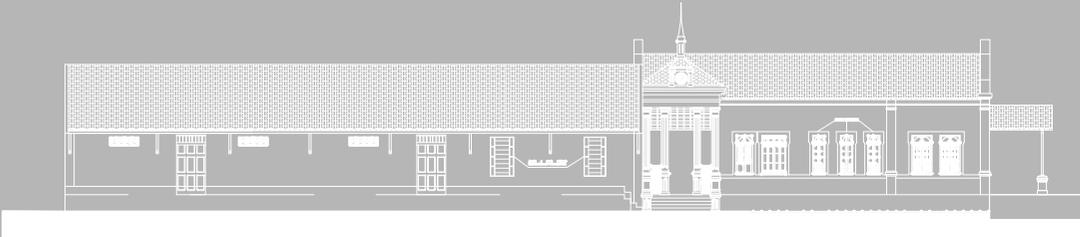
Em 2015, a necessidade de uma intervenção arquitetônica de restauro surgiu juntamente com o Projeto do Trecho Turístico (MP-GO).

Esse símbolo do desenvolvimento foi construído conforme a tipologia das outras estações presentes no estado de Goiás. Formado por dois blocos de alvenaria, unidos por um prisma vazado, apresenta uma cobertura de telhas francesas com sofisticada estrutura de madeira. Além disso, a torre do relógio marca o volume do prédio.



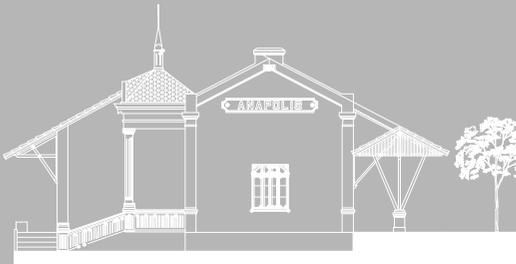
FACHADA NORTE

0 1 2 4



FACHADA SUL

0 1 2 4



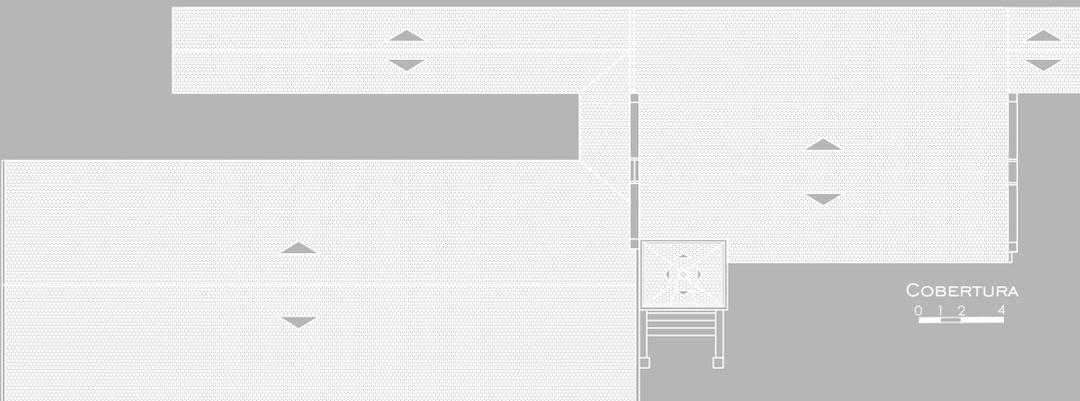
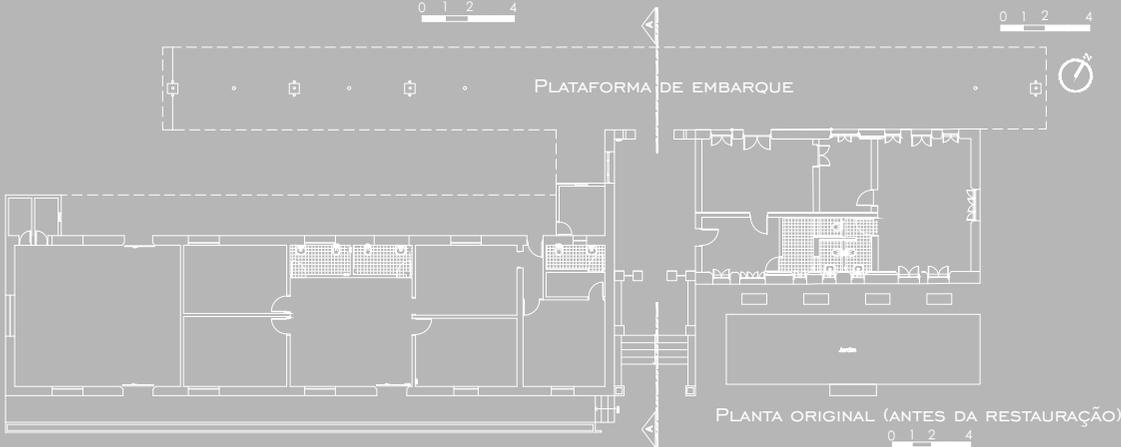
FACHADA OESTE

0 1 2 4



FACHADA LESTE

0 1 2 4



PREEXISTÊNCIA

SITUAÇÃO APÓS A RESTAURAÇÃO (2017)

LEGENDAS:

[f.32] Estação restaurada. Fonte: Aviva Anápolis, 2016.

[f.33] Torre do relógio. Fonte: Anápolis (GO), 2016.

[f.34] Vista frontal da estação. Fonte: Anápolis (GO), 2016.

[f.35] Detalhe de uma das laterais. Fonte: Anápolis (GO), 2016.

[f.36] Detalhes das janelas e portas. Fonte: Anápolis (GO), 2016.

[f.37] Estação e a visualização da torre do relógio. Fonte: portal 6, 2016.

[f.38] Estação vista da Praça Americano do Brasil. Fonte: Rafaela Leão, 2017.



[f.32]



[f.33]



[f.34]



[f.35]



[f.36]



[f.37]



[f.38]

PROGRAMA

O novo programa da pré-existência se distribui nos dois volumes do edifício. A parte pública, que abriga a área de exposição permanente, hall e sanitários, se dispõe no bloco 1 e 2 da Estação.

Já a parte privada se concentra principalmente na região extrema do 2º bloco, em exceção à recepção e o guarda volumes. Anexados ao primeiro bloco, estão uma sala de segurança e um DML. O segundo bloco é responsável por conter a administração do projeto,

um depósito, a recepção e o guarda volumes.

A circulação acontece pelas escadas, onde o usuário escolhe conhecer o hall e obter informações na recepção, ou ir direto para a exposição permanente, podendo ainda acessar a plataforma do edifício, ao fundo do mesmo. Outra opção, seria a rampa que se encontra na fachada leste do edifício, e que por meio desta é acessado a plataforma e consequentemente os fundos da estação.

LEGENDAS:

[f.39] Biblioteca Zeca batista. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

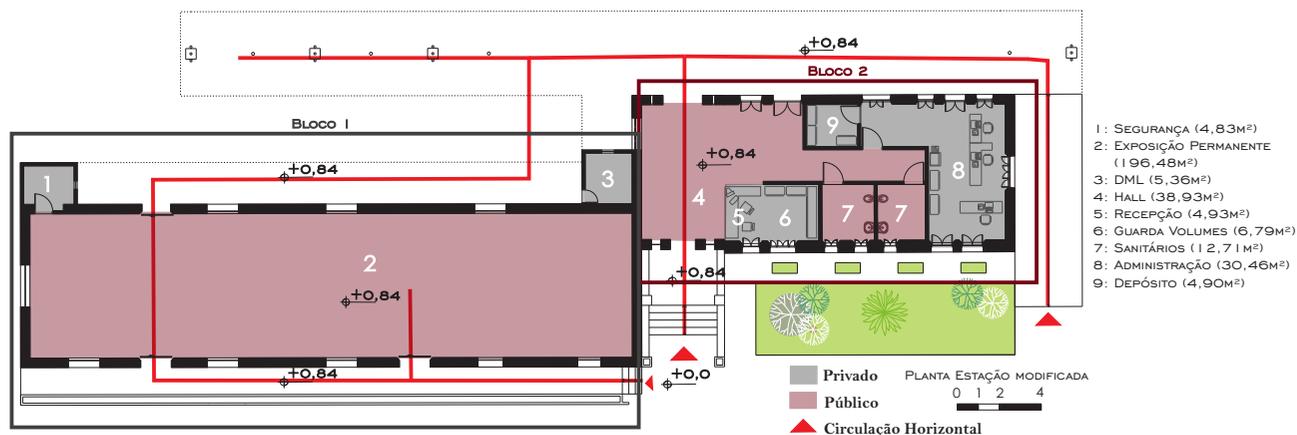
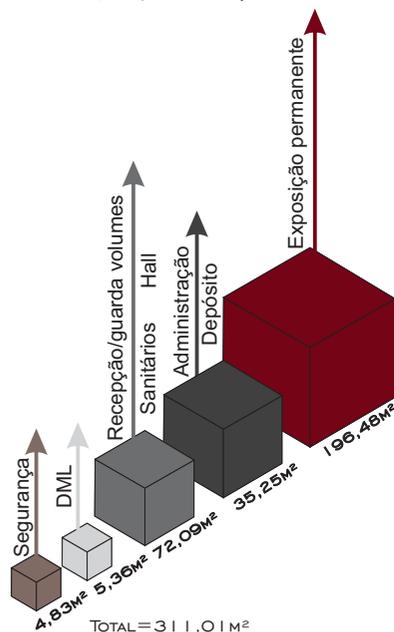
[f.40] Jardim da biblioteca sem conservação. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.41] Piso deteriorado ao redor da Gameleira em frente a biblioteca. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.42] Terra ao redor da biblioteca de Anápolis. Fonte: Rafaela Leão, 2016.

[f.43] Interior da Biblioteca. Fonte: anapolis.go.gov.br, 2016.

[f.44] Rampa de acessibilidade fora da norma. Fonte: anapolis.go.gov.br, 2014.



O anexo Museu da Memória Ferroviária foi pensado de modo a não se sobressair sob o preexistente, que esse fosse um complemento da estação ferroviária, podendo ampliar o seu programa e contribuir para a transmissão da memória ferroviária do município.

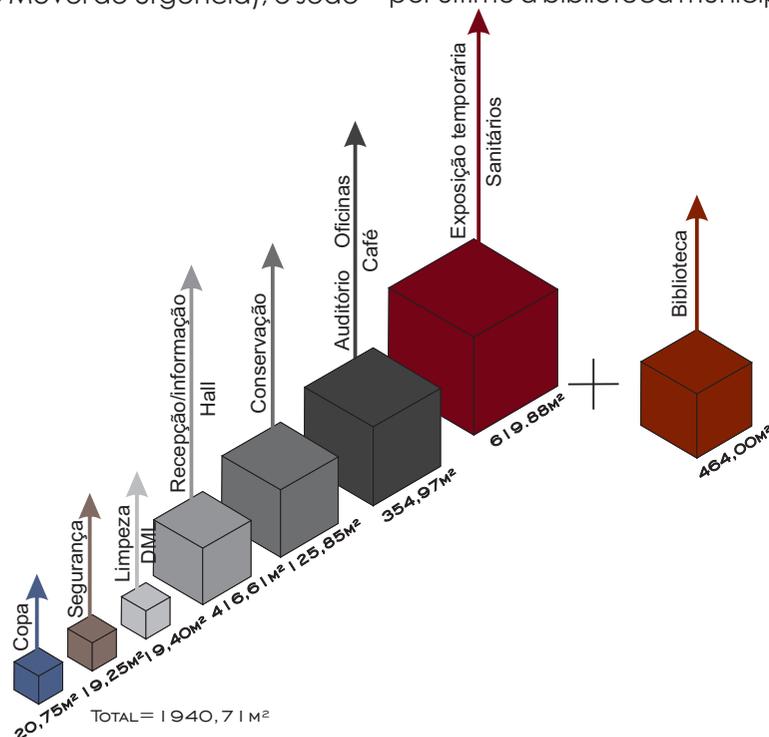
Hoje, a praça Americano do Brasil abriga a Biblioteca Municipal Zeca Batista, que se encontra em péssimo estado de conservação (ver f.39-f.44), tanto internamente quanto externamente. Além disso, funciona no precário edifício, um telecentro comunitário, onde a população tem acesso a internet gratuita, cursos de informática e oficinas; e a Estação Juventude, onde jovens que estejam em situação de vulnerabilidade social tem acesso à políticas públicas.

O edifício, também, já foi sede de uma unidade do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), e sede

do Museu de Artes Plásticas do município (no primeiro pavimento).

Dessa forma, devido a sua degradação, esse edifício seria demolido no projeto de requalificação da área, e a biblioteca seria inserida no programa de anexo. Os outros usos que ali funcionam, já pontuados acima, seriam levados, a partir de um projeto de concurso, para uma nova área da prefeitura.

Assim, o Programa complementar do anexo consiste em: uma copa para os funcionários (Estação e anexo), uma sala de segurança, uma de limpeza com DML, uma recepção para o anexo, uma sala de conservação (responsável por cuidar das exposições temporárias e permanentes), um mini auditório (com capacidade de 70 pessoas), duas salas para oficinas, um café, um espaço para informação, a exposição permanente e por ultimo a biblioteca municipal.



Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória, um caminho a percorrer



[f.39]



[f.40]



[f.41]



[f.42]

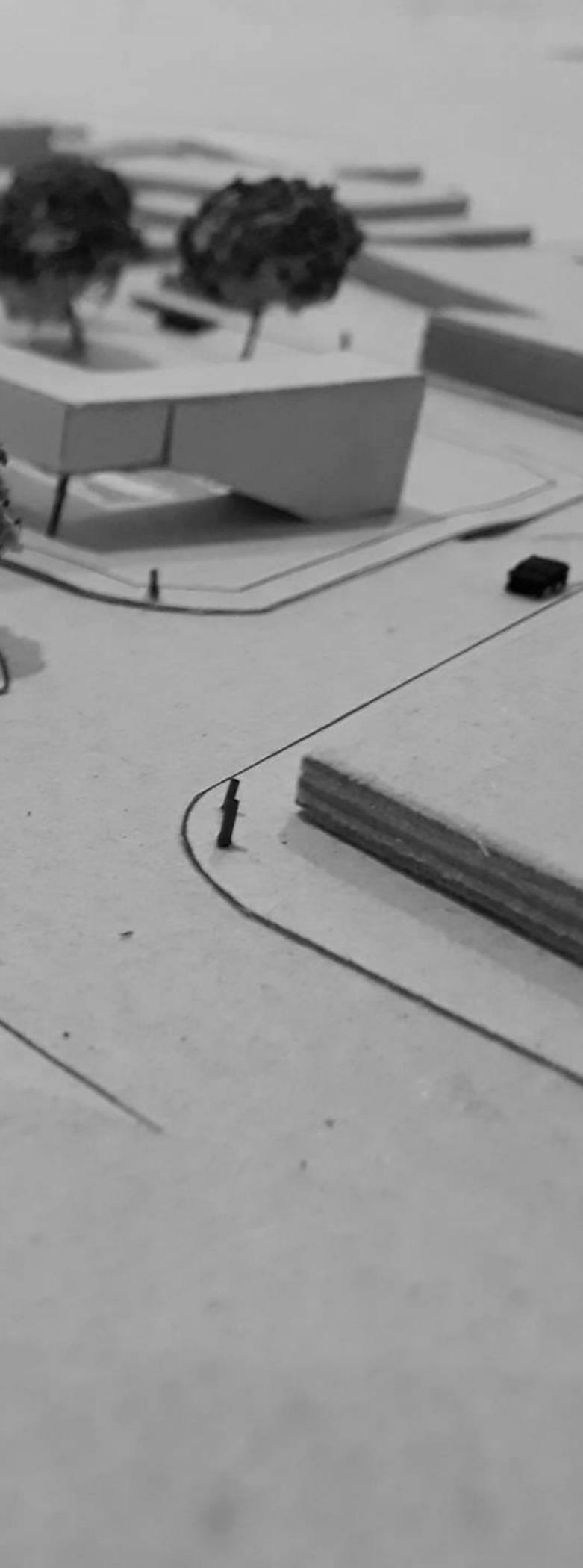


[f.43]



[f.44]





O PROJETO

O edifício que abriga a Estação Ferroviária de Anápolis refere-se a uma edificação de valor histórico para a cidade, capaz de transmitir o passado e uma história para a sociedade.

Sua implantação está localizada em frente a Praça Americano do Brasil, que antigamente serviu de espaço para o antigo cemitério da cidade e que hoje abriga a Biblioteca Municipal.

A proposta consiste na criação de um Museu da Memória Ferroviária, onde, devido ao tamanho do edifício da antiga estação será necessário a criação de um anexo. Este anexo será implantado parcialmente no subsolo da Praça, fazendo uma releitura ao passado e ao uso que esta tinha para a cidade.

Em relação à Biblioteca, propõe-se a demolição do precário edifício e a inserção do seu programa ao anexo de museu.

Estes equipamentos estariam articulados com o projeto do Ministério Público, onde por meio de um trecho turístico (considerando que já existe esta intenção por parte do MP-GO), um transporte público teria acesso ao projeto.



RUA TÔNICO DE PINA

Biblioteca

'ILHA'

Recepção/informação
Exposição temporária
Conservação Auditório
Oficinas Hall Café



RUA TÔNICO DE PINA

'ILHA'



RUA TÔNICO DE PINA

'ILHA'



RUA TÔNICO DE PINA

'ILHA'

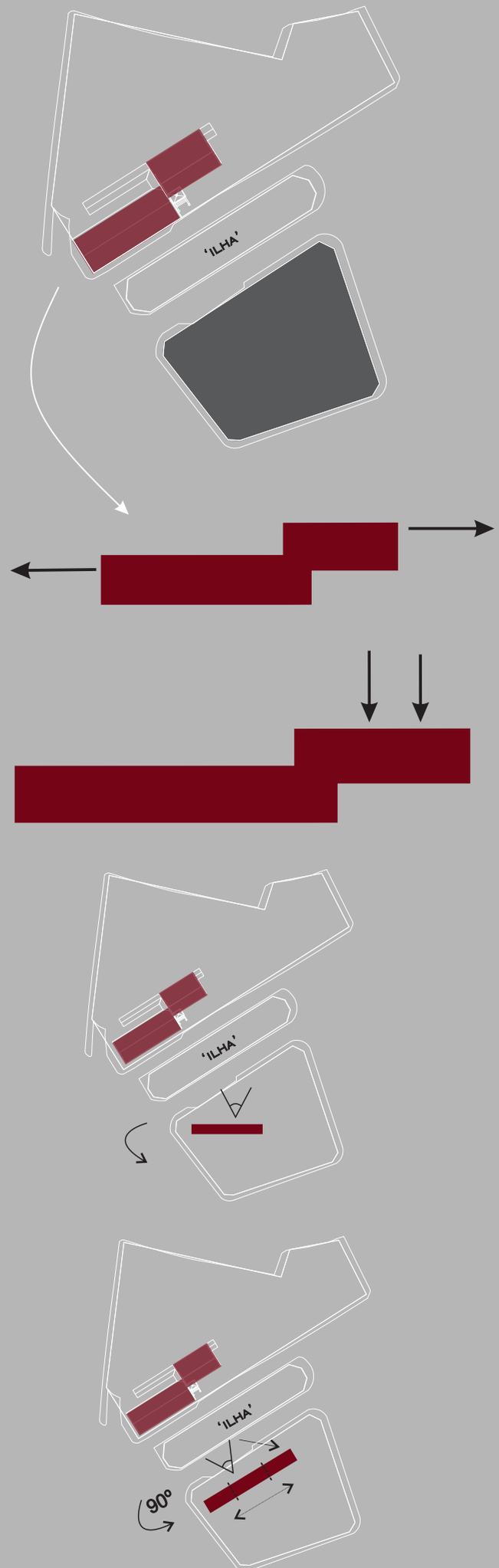
Com o terreno escolhido, o volume característico da estação é marcado como ponto importante

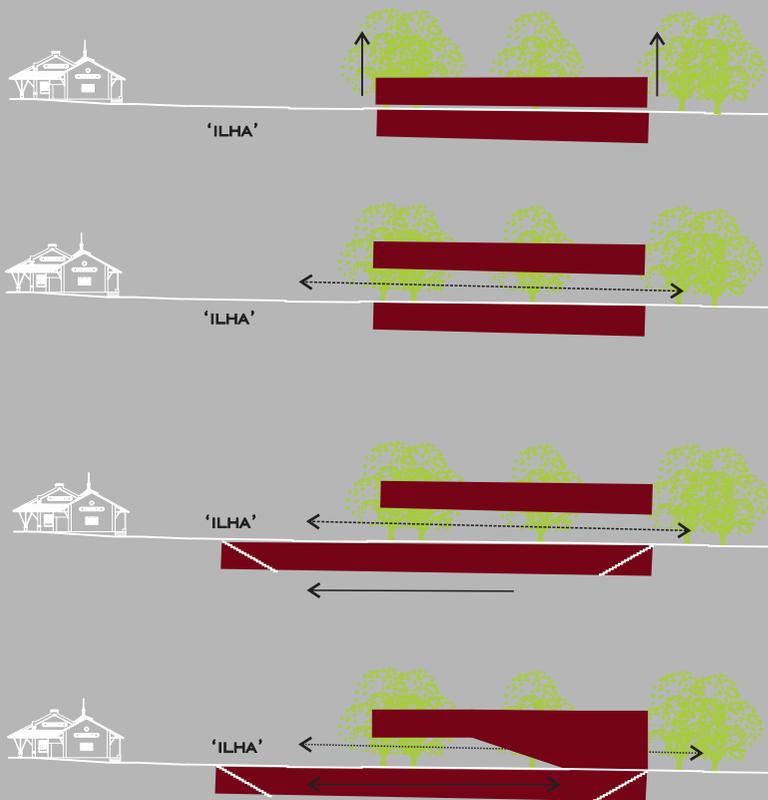
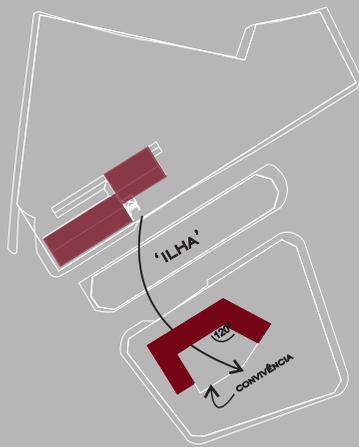
Assim, o mesmo é alongado, gerando um volume mais comprido

A composição dos blocos é transformada em um único volume, um prisma retangular

Esse prisma é inserido no terreno (a praça Americano do Brasil). Rotacionado de acordo com o sentido da praça, que possibilita a visibilidade para a Estação Ferroviária

O volume é dividido em 3 partes. A primeira é rotacionada em 90 graus, a segunda se mantém no mesmo lugar e é mais alongada para os dois lados, a terceira parte é inclinada para baixo, gerando um ângulo de 120°. Dessa maneira, o projeto ficaria no mesmo desenho da praça nos sentidos norte e oeste, permitindo acessos distintos por pontos mais acessíveis na praça





O prédio abrigará uma área de convivência central, integrando com a praça.

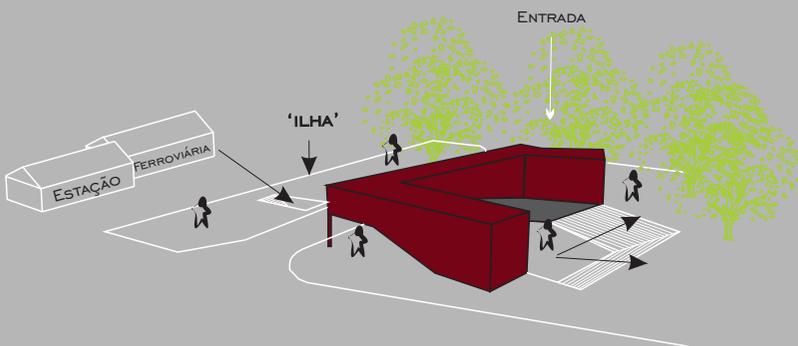
Este volume não conseguiria abrigar todo o programa destinado ao anexo, dessa maneira foi necessário a divisão do programa em subsolo, térreo, e 1º pavimento. É iniciada a premissa de que o anexo funcionaria no subsolo, desobstruindo a visão para a Estação. Porém, o mesmo também não permitira abrigar todo o programa, distribuindo assim, o restante dos usos no primeiro pavimento e no nível da praça.

Ao trabalhar com 3 níveis, é evitado que o edifício atinja um gabarito muito alto e que este se sobressaísse em relação a préexistência.

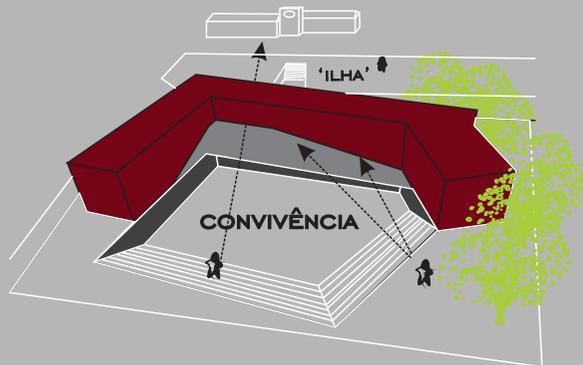
O nível da praça é marcado pelo volume do auditório, que sofre um desnível e permite a formação de um traço diagonal no edifício.

Os acessos para o subsolo acontecem por uma escada situada na 'ilha', e a saída seria no outro extremo, na praça Americano do Brasil. Além destes dois, que funcionariam como principal circulação, existe a entrada na praça Americano do Brasil, onde funcionam os elevadores.

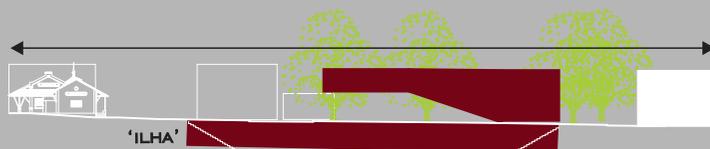
Nota-se que o volume existente no nível da praça não impede a vista para o patrimônio da região, devido ao vão que surgiu durante o processo.



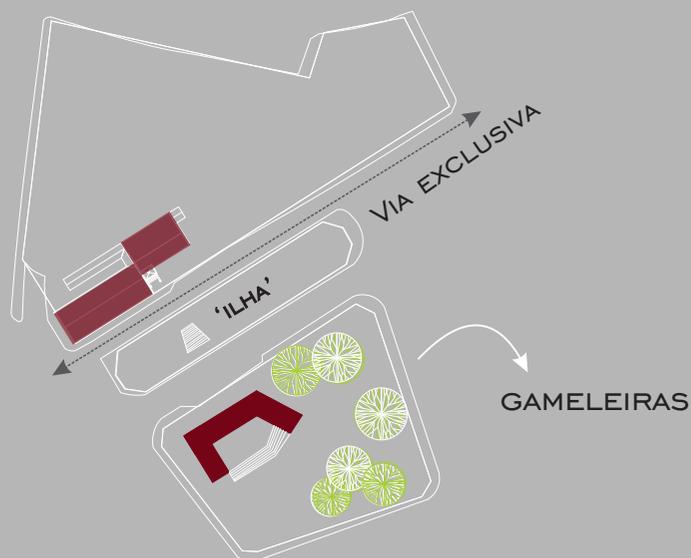
O espaço de convivência funcionaria no nível do subsolo, fazendo assim 'uma praça dentro de uma praça'



A altura respeita o seu entorno, de edifícios com no máximo 2 a 3 pavimentos.

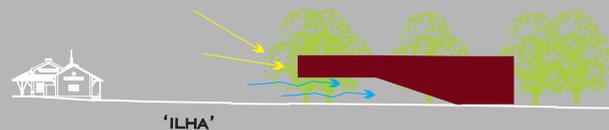


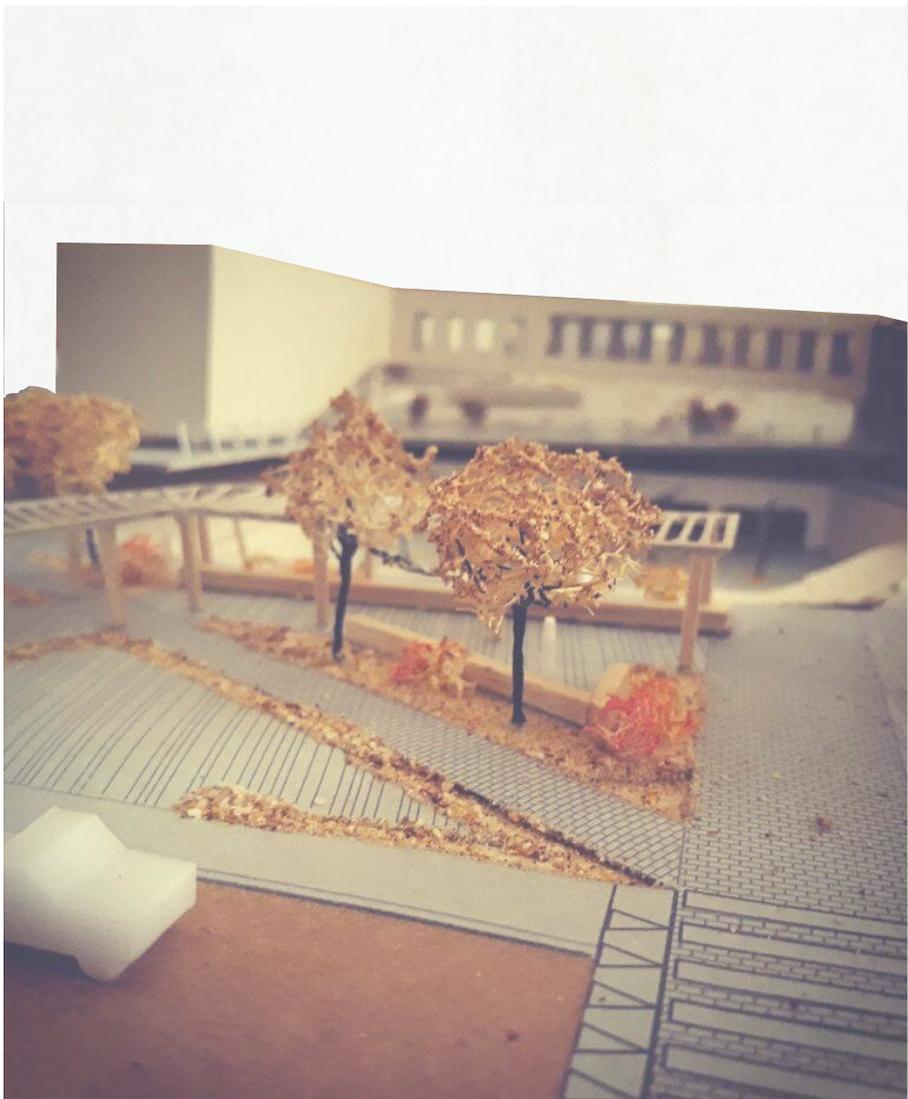
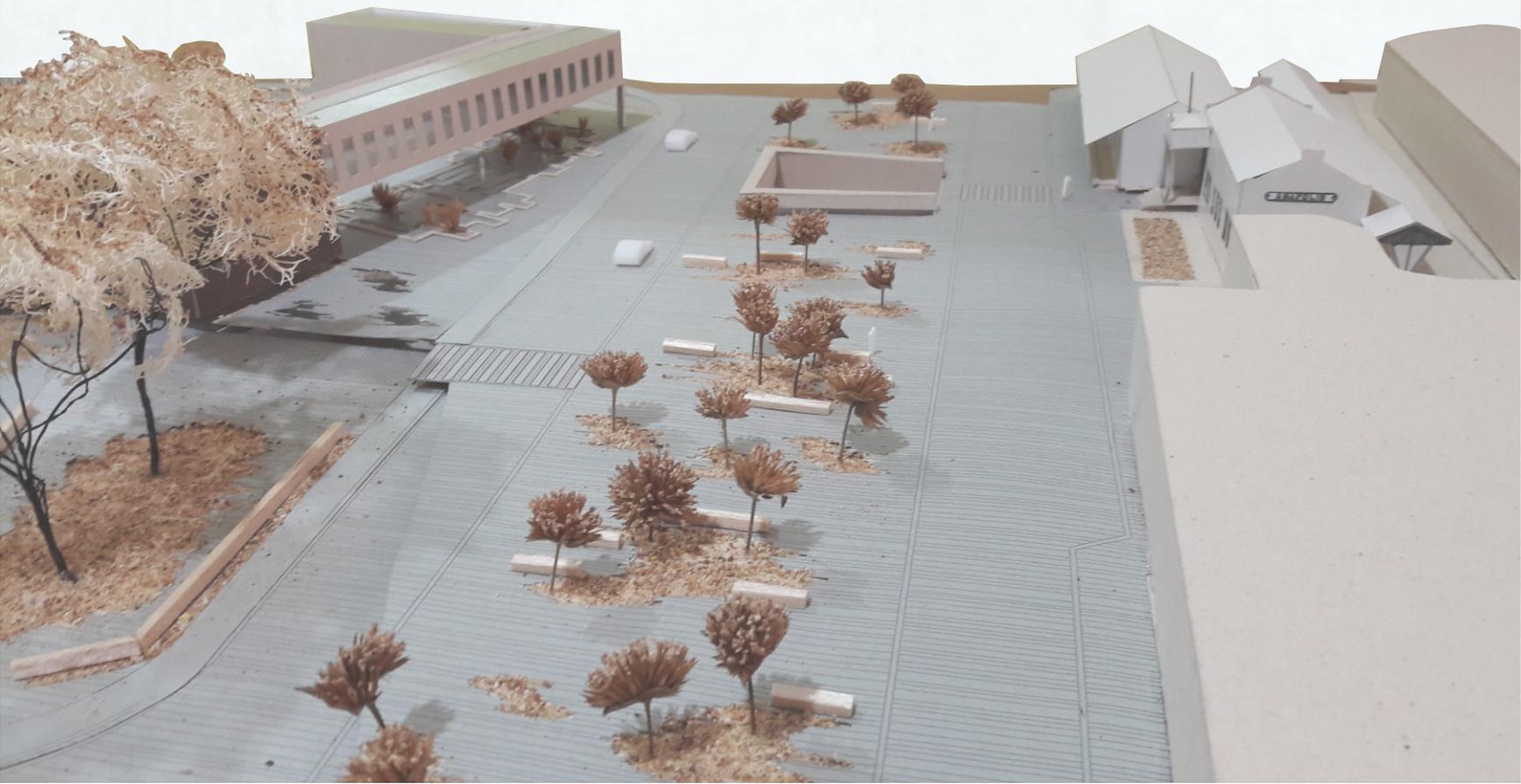
Foi mantido na Praça Americano do Brasil as 6 Gameleiras, árvores centenárias que podem atingir 23 metros de altura.

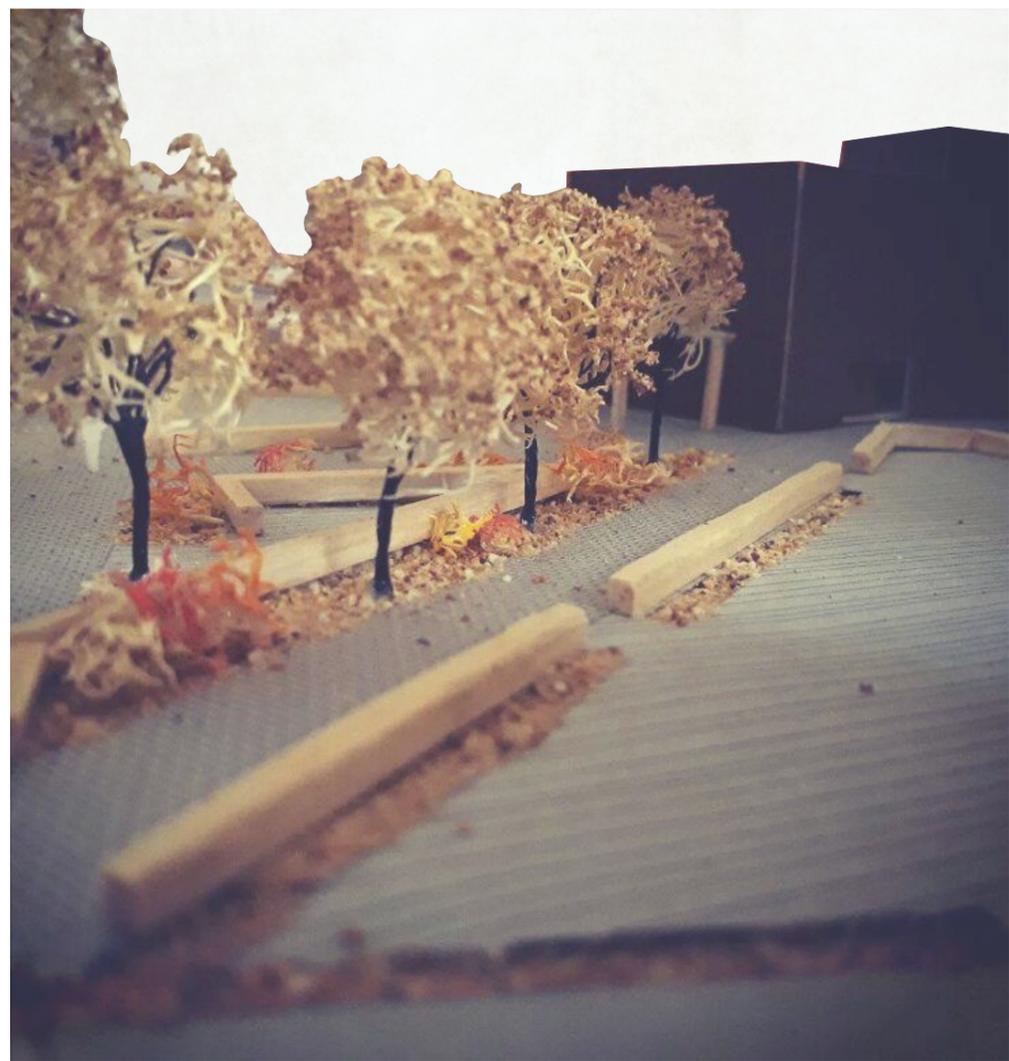
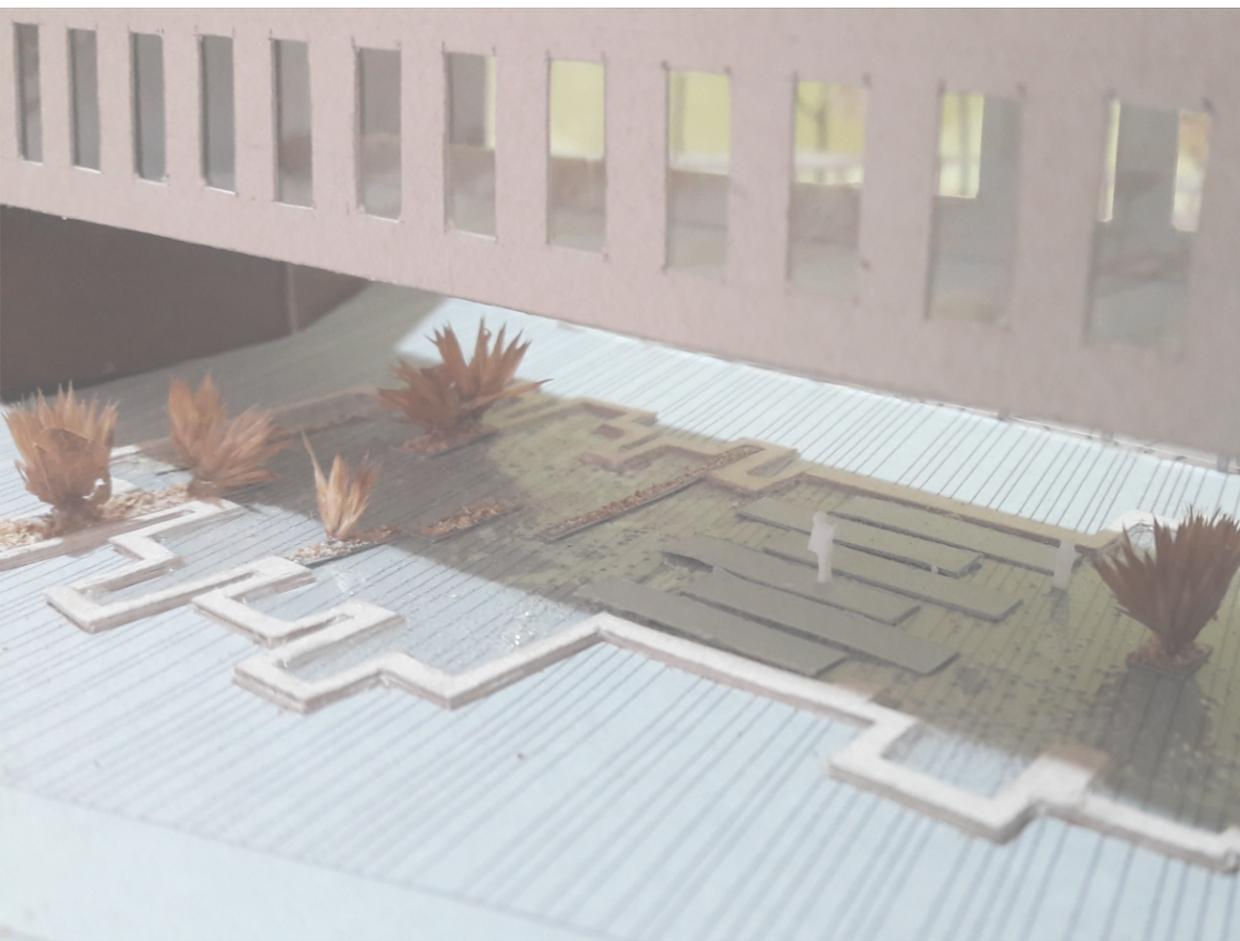


Com o diagnóstico do sistema viário, a única mudança na região seria a transformação da Rua Tônico de Pina (entre a estação ferroviária e a 'ilha', em um via exclusiva para a passagem e desembarque dos passageiros do Projeto Estrada de Ferro. Além do mais, a proibição de estacionar os ônibus do transporte coletivo de Anápolis.

A ventilação natural seria aproveitada pela forma do edifício, onde o público usufruiria por meio de espaços de convivência em baixo do vão, ou os próprios usuários do edifício, por meio de aberturas durante todo o 1º pavimento. Já a insolação, o mesmo teria de ter parâmetros de bloqueio.







- 1 - TERMINAL URBANO
- 2 - ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ANÁPOLIS
- 3 - MUSEU DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

RUA 7 DE SETEMBRO

RUA TÔNICO DE PINA

RUA TÔNICO DE PINA

Desce

Desce

LAE IMPERMEABILIZADA 1,2%

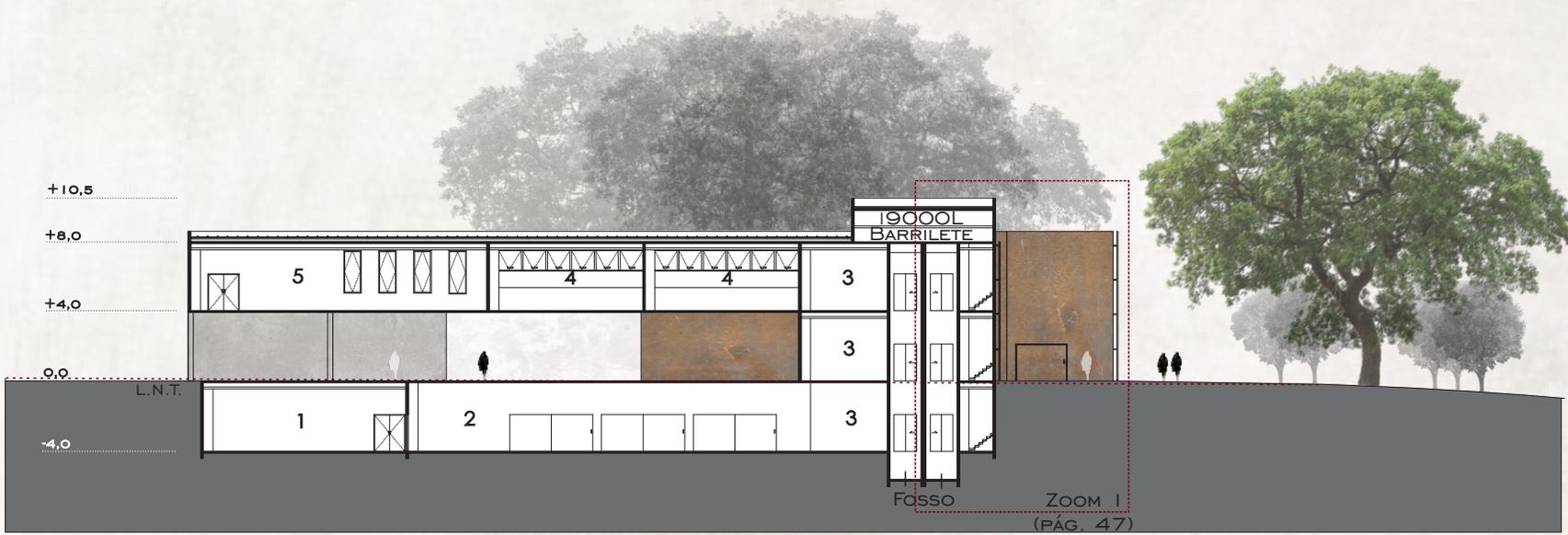
LAE IMPERMEABILIZADA 1,2%

TELHA TERMOACÚSTICA 1,8%

TELHA TERMOACÚSTICA 1,8%

IMPLANTAÇÃO COM COBERTURA





- 1: RESERVA TÉCNICA (85,05M²)
- 2: EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA (536,36M²)
- 3: HALL (386,29M²)
- 4: OFICINAS (89,16M²)
- 5: CAFÉ (125,72M²)

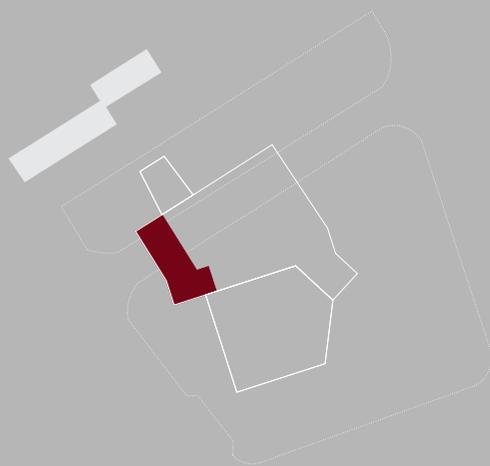
CORTE AA



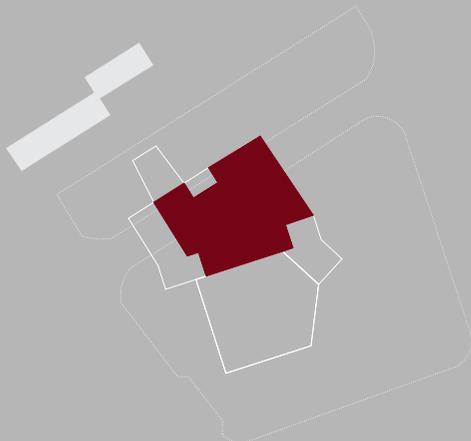
- 1: EXPOSIÇÃO PERMANENTE (168,14M²)
- 2: HALL (38,93M²)
- 3: RECEPÇÃO E GUARDA VOLUMES (11,72M²)
- 4: SANITÁRIOS (12,71M²)
- 5: ADMINISTRAÇÃO (30,43M²)

CORTE EE

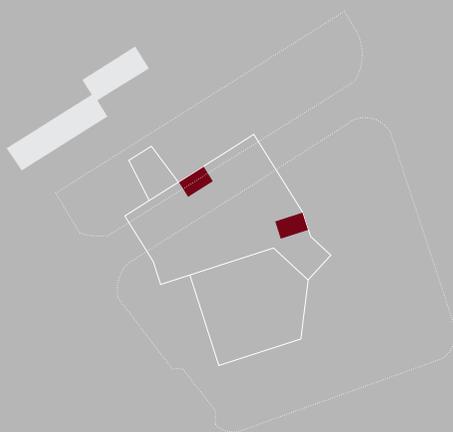




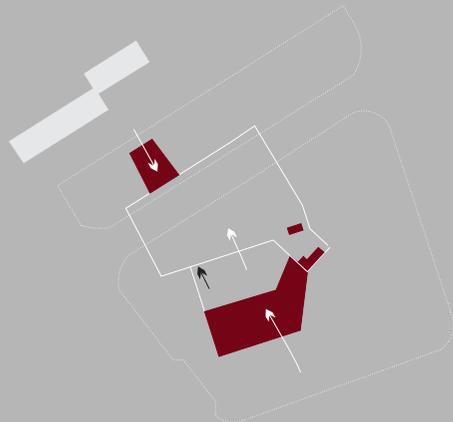
PRIVADO: RESERVA TÉCNICA, CATALOGAÇÃO, COPA, LIMPEZA E DML, SEGURANÇA, RECEPÇÃO



PÚBLICO: EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA, BIBLIOTECA



PÚBLICO: SANITÁRIOS



CIRCULAÇÃO VERTICAL E ACESSOS

O subsolo é o que se encontra à -4,0 metros em relação ao térreo (nível 0,0), seus acessos são por meio das escadarias (norte e sul), e pela parte do edifício que se encontra no térreo, onde apresenta os elevadores e a escada.

Este andar apresenta uma grande área pública, principalmente por conter a exposição temporária e pelo grande pátio externo de convivência, um espaço que oferece a possibilidade do usuário experimentar a permeabilidade entre o interior e exterior do edifício. Esses ambientes generosos possibilitam um livre percurso, retilíneo, com uma sequência espacial. Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória, a hierarquia é prevista pelo percurso do trecho turístico.

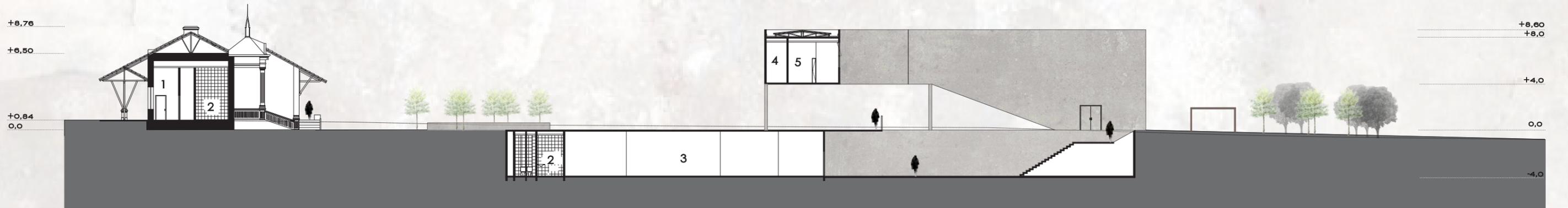
A parte privada contém a reserva técnica (catalogação e conservação), uma copa, a sala de segurança, a de limpeza, e a parte de recepção, concentrados no lado esquerdo do edifício (direção oeste).

Este andar ainda conta com a biblioteca, antes presente em um edifício com iluminação direta nos ambientes, com acessos somente por escadas, e com péssima infra-estrutura. Agora apresenta duas salas individuais, uma sala com computadores, um espaço destinado ao público infantil e espaços de leitura, iluminados naturalmente por três painéis zenitais de vidro.

No exterior há uma rampa que auxilia o público e os funcionários, que carregam as exposições para dentro e fora do projeto, deixando assim uma entrada de serviço diretamente a sala de conservação.



- 1 - EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA (536,36M²)
- 2 - BIBLIOTECA (464,00M²)
- 3 - RECEPÇÃO (15,26M²)
- 4 - LIMPEZA (9,70M²)
- 5 - DML (9,70M²)
- 6 - SEGURANÇA (19,25M²)
- 7 - COPA (20,75M²)
- 8 - RESERVA TÉCNICA (85,05M²)
- 9 - CATALOGAÇÃO (39,50M²)
- 10 - SANITÁRIOS (83,52M²)
- 11 - HALL (131,81M²)
- 12 - CORREDOR (26,77M²)
- 13 - 427,93M²



- 1: ADMINISTRAÇÃO (30,43M²)
- 2: SANNITÁRIO (47,83M²)
- 3: EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA (536,36M²)
- 4: CORREDOR (37,69M²)
- 5: OFICINA (44,58M²)

- 1 - EXPOSIÇÃO PERMANENTE (168,14M²)
- 2 - SEGURANÇA (4,83M²)
- 3 - DML (5,37M²)
- 4 - HALL (158,64M²)
- 5 - RECEPÇÃO E GUARDA VOLUMES (11,72M²)
- 6 - DEPÓSITO (4,90M²)
- 7 - ADMINISTRAÇÃO (30,43M²)
- 8 - SANITÁRIOS (54,47M²)
- 9 - INFORMAÇÃO (15,06M²)
- 10 - AUDITÓRIO - 70 PESSOAS (166,94M²)



Projetado para oferecer espaços de convivência para o público, onde este pode transitar pelo espaço sem perder a conexão visual da antiga estação, o museu não se tornará um elemento isolado, mas sim um projeto capaz de exercer um comprometimento com a delimitação e caracterização do novo espaço público e cultural de Anápolis.

O acesso ao edifício ocorre no nível térreo (0,0), o mesmo nível da Praça Americano do Brasil, onde se encontra a escada e os elevadores, junto com os sanitários e o espaço para informações.

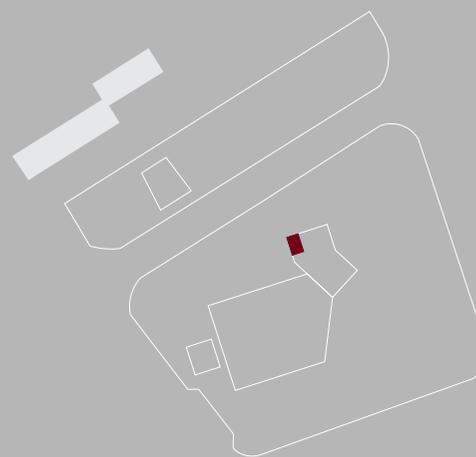
O auditório está no outro lado da praça, e tem dois acessos, um neste mesmo nível, por uma porta que também serve como saída de emergência, ou pela porta que se encontra no nível +4,0, perto do café.

Nota-se nesta planta, o vão gerado pelo volume implantado na praça. Este vão permite a circulação dos usuários no nível 0,0, e assim a visualização da Estação Ferroviária.

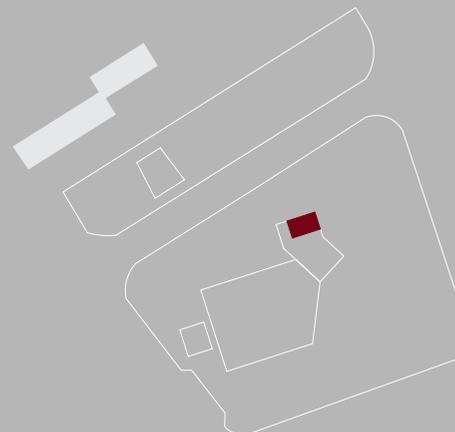
Os funcionários também podem utilizar os elevadores, que contam com dois equipamentos sem cada de máquinas, de 10 pessoas cada, são estes elevadores que permitem a ida ao nível +4,0 e também ao nível -4,0 (subsolo), mas este último contém as escadarias externas de acesso.

Por meio do programa do trecho turístico, que ainda não apresenta diretrizes para os passeios, a proposta de projeto seria que ônibus entrassem na via exclusiva (Tônico de Pina) e desembarcassem o público ao lado da estação. As mesmas visitariam a antiga estação, onde encontrariam a exposição permanente do museu. Saindo deste, atravessariam a Tônico de Pina a pé em direção a 'ilha'.

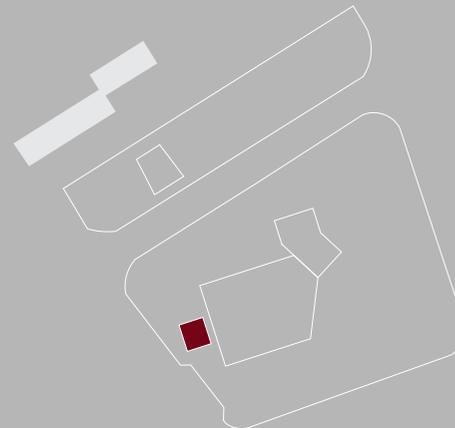
O acesso para o anexo ocorreria através de uma escadaria, que acontece no mesmo sentido da escada da estação, onde o usuário aproveita a exposição temporária no subsolo da Praça Americano do Brasil e sai por outra escadaria, no extremo oposto, e assim tem acesso a Praça.



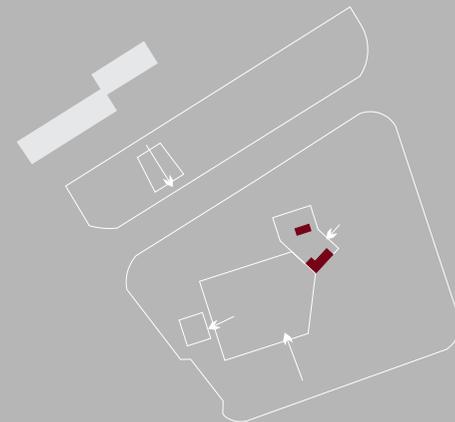
SERVIÇO: INFORMAÇÃO



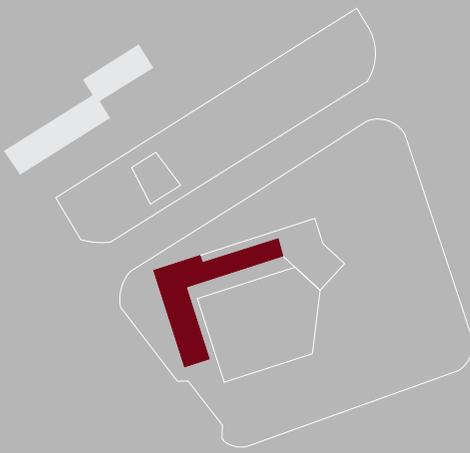
PÚBLICO: SANITÁRIOS



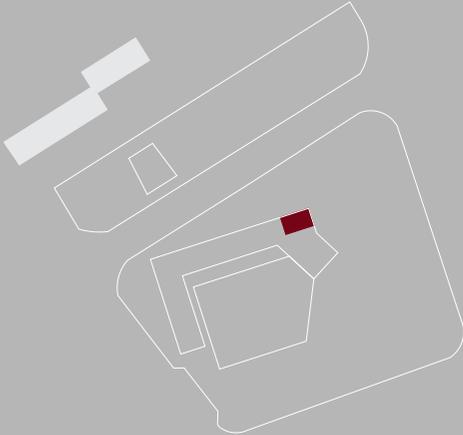
PÚBLICO: AUDITÓRIO (70 PESSOAS)



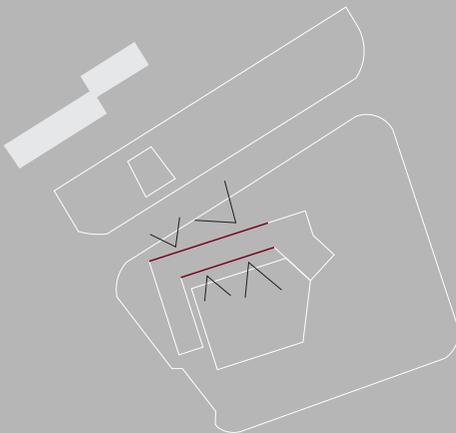
CIRCULAÇÃO VERTICAL E ACESSOS



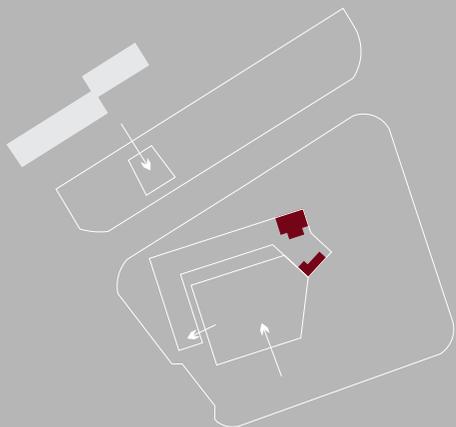
PÚBLICO: AUDITÓRIO, OFICINAS, CAFÉ



PÚBLICO: SANITÁRIOS



JANELAS NORTE E SUL (VISUALIZAÇÃO)



CIRCULAÇÃO VERTICAL E ACESSOS

O nível +4,0 (primeiro pavimento) é composto pelo auditório, café, salas de oficinas e sanitários.

O auditório é o volume que recebe a inclinação, desde o nível +0,0 até o nível +4,0. Ele apresenta a entrada no café, e por meio das escadas, as portas de emergência podem ser acessadas no nível +0,0.

O volume que agrupa os sanitários, a escadas e os elevadores, é o mesmo que desce ao nível -4,0 (subsolo) e ao nível +0,0. É a partir deste que acontece a entrada do público e dos funcionários a estes programas, no nível +0,0.

No nível +4,0, a visualização da estação acontecerá por meio do café, que conta com janelas de vidro low-e durante o longo corredor na direção norte. As oficinas teriam a chance de visualização da grande escadaria, que acontece na direção sul do edifício.

Se organizando assim em dois momentos, a preexistência e o edifício novo, o projeto consegue provocar reflexões e recordações da memória da cidade.

Na praça, a paginação de piso, os bancos e as árvores definem o espaço enquanto lugares de descanso, e de percurso. Propõe-se espaços generosos, com elementos urbanos ao redor do edifício e da praça no subsolo.

A questão ambiental é feita por meio da escolha dos materiais permeáveis, e alguns artifícios da arquitetura, como o espelho d'água, localizado em uma região propícia para o surgimento de ventos, e a inserção de vários tipos de vegetação com diferentes tipos de sombreamento.

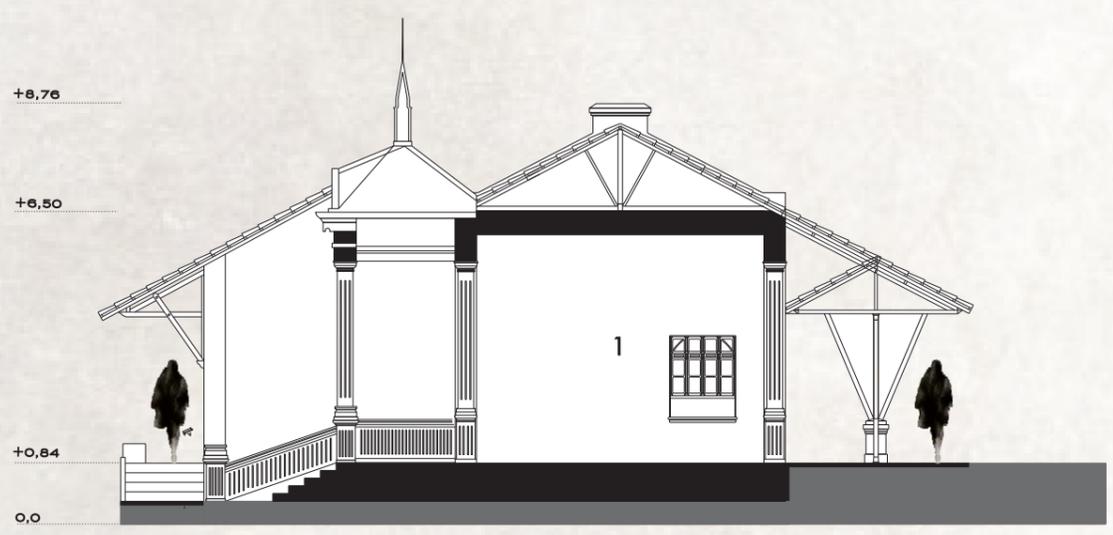
- 1 - EXPOSIÇÃO PERMANENTE (168,14M²)
- 2 - SEGURANÇA (4,83M²)
- 3 - DML (5,37M²)
- 4 - HALL (173,7M²)
- 5 - RECEPÇÃO E GUARDA VOLUMES (11,72M²)
- 6 - DEPÓSITO (4,90M²)
- 7 - ADMINISTRAÇÃO (30,43M²)
- 8 - SANITÁRIOS (54,47M²)
- 9 - OFICINAS (89,16M²)
- 10 - AUDITÓRIO - 70 PESSOAS (166,94M²)
- 11 - CAFÉ (125,72M²)





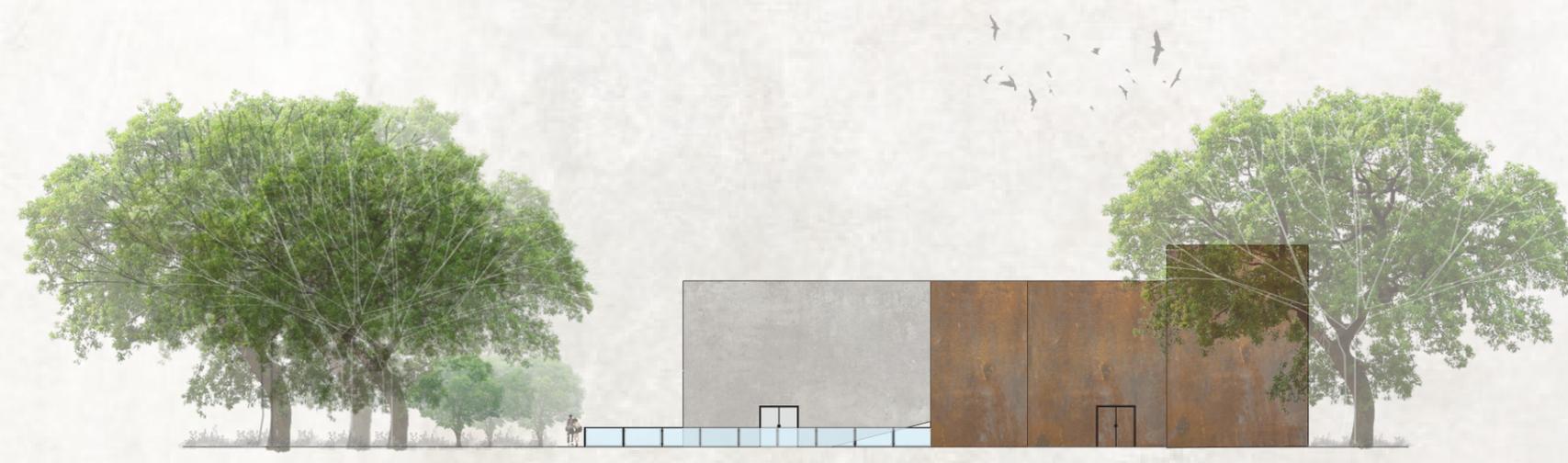
- 1 : DEPÓSITO (4,90M²)
- 2 : GUARDA VOLUME (6,79M²)
- 3 : EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA (536,36M²)
- 4 : CORREDOR (26,77M²)
- 5 : CATALOGAÇÃO (39,50M²)
- 6 : RESERVA TÉCNICA (85,05M²)
- 7 : CAFÉ (125,72M²)
- 8 : AUDITÓRIO - 70 PESSOAS (166,94M²)

CORTE CC
0 2 4 8



1 : HALL (38,93M²)

CORTE DD
0 1 2 4

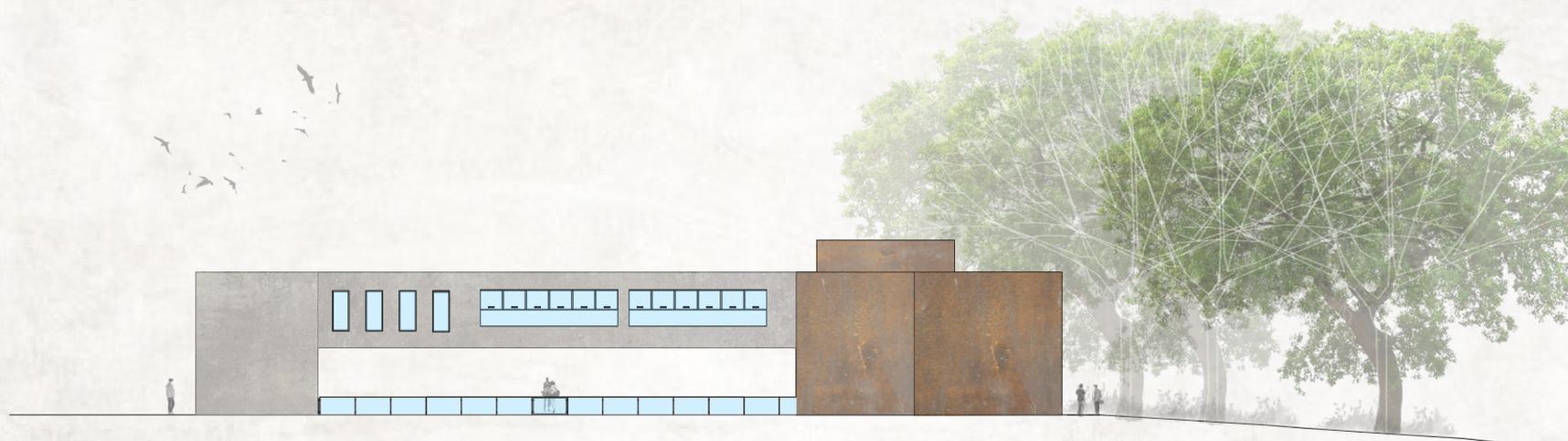


FACHADA LESTE
0 1 2 4



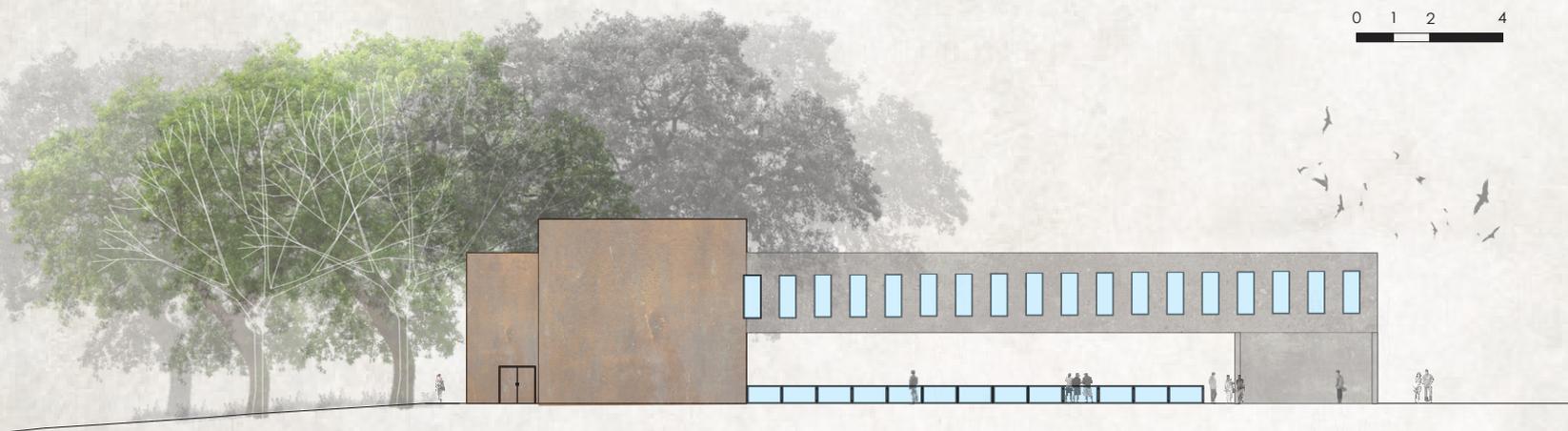
FACHADA OESTE

0 1 2 4



FACHADA SUL

0 1 2 4



FACHADA NORTE

0 1 2 4

ÁRVORES DE PEQUENO PORTE

RESEDÁ



De 3 a 5 m de altura, a Resedá pode ser plantada durante o ano todo. Sua floração ocorre no outono e seus frutos não podem ser ingeridos. Necessita ser regada regularmente.

ESCOVA DE GARRAFA



Com porte arbustivo ou de arvoreta, alcançando de 3 a 7 metros de altura, as flores surgem durante todo o ano e abundantes na primavera. No verão, elas dão lugar aos frutos.

ÁRVORES DE MÉDIO PORTE

QUARESMEIRA ROXA



Podendo atingir de 8 a 12 m de altura, seu único inconveniente é a fragilidade dos ramos, que podem se quebrar com ventos fortes, porém podadas com controle, pode-se estimular seu adensamento e robustez.

IPÊ AMARELO DO CERRADO



Altura de 6 a 14m, nativa do cerrado em solos bem drenados. Floresce de julho a setembro e os frutos de setembro a outubro.

ÁRVORES DE GRANDE PORTE

GAMELEIRAS



Seis árvores já preexistentes na Praça Americano do Brasil. Apresenta entre 10 e 23 m de altura, com copa muito larga e tronco grosso, com raízes salientes.

PISOS E OUTROS

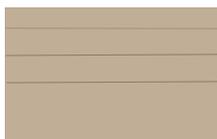
PISOS PERMEÁVEIS



GRAMA ESMERALDA



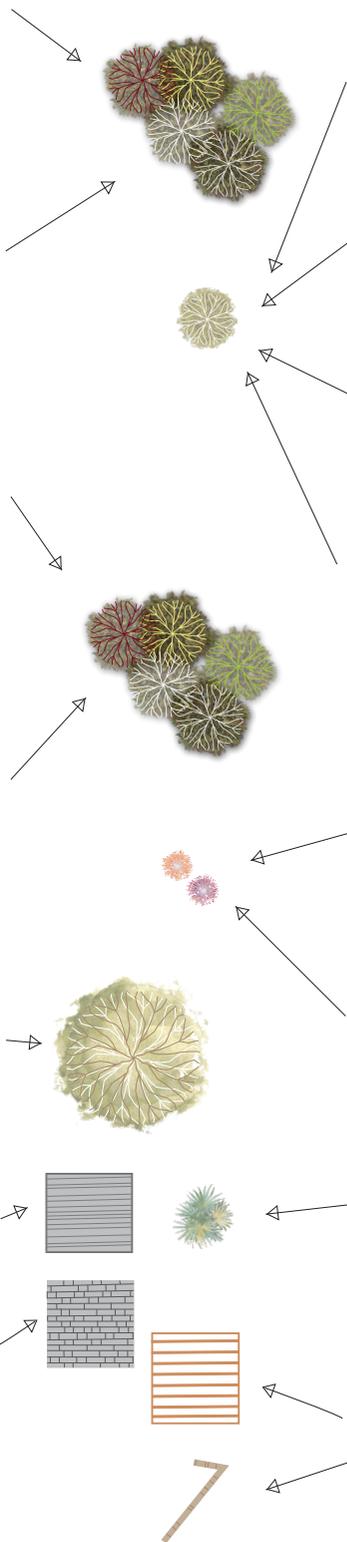
PISO CIMENTÍCIO PERMEÁVEL QUE IMITA MADEIRA



Pisos permeáveis drenantes para pavimentos intertravados são feitos de concreto poroso, por onde a água é drenada, chega ao subsolo e infiltra naturalmente, encontrando o lençol freático. São atômicos e antiderrapantes, mais ecológicos e capazes de reduzir 100% das enxurradas. Podem ser usados em trânsito de veículos e de pedestres, principalmente por sua alta aderência e resistência ao atrito.

Nas cores cinza claro e grafite, o piso é usado a partir de placas pré moldadas.

Reduz ilhas de calor e podem ser produzidos in loco. Reduz as áreas impermeáveis e os gastos com recursos de drenagem.



ÁRVORES FRUTÍFERAS

PITANGA



Atinge de 2 a 4 metros de altura. Possui folhas pequenas e verdes, flores brancas e frutos vermelhos.

ACEROLA



Típico de regiões tropicais e subtropicais, apresenta 3m de altura. Se adapta muito bem às condições climáticas do norte e nordeste do Brasil.

AMORA



Proveniente de climas temperados subtropicais, as mudas de amoras podem atingir de 4 a 5m de altura, oferecendo boa sombra.

JABUTICABA SABARÁ



A mais intensamente plantada, tem crescimento médio, mas muito produtiva. Frutos miúdos, muito saborosos. Maturação precoce.

ARBUSTOS

MARIANINHA



De clima equatorial e tropical, pode apresentar de 0,9 a 2,4 m de altura. Pode florescer o ano todo em climas favoráveis, mas sempre com mais intensidade na primavera e verão.

FEIJOA



Com 1,8 a 2,4 m, 2,4 a 3,0 m, 3,0 a 3,6 m, 3,6 a 4,7 m, é conhecida por seus frutos perfumados e saborosos. No Brasil ainda é pouco conhecida e rara.

DAUTZIA



Ela tem um aspecto arredondado e denso e atinge cerca de 1,8 m de altura. A floração ocorre da primavera até o início do verão, durando cerca de duas semanas.

MOBILIÁRIO E OUTROS

CUMARU



A árvore pode atingir 30 metros de altura. Nativa do Brasil e outros países, a madeira foi utilizada na confecção do pergolado e dos bancos.

ILUMINAÇÃO ZENITAL



Vidros acidatos são fixos e com 8mm de espessura e laminados (NBR 7199). Apresenta proteção solar que diminuem a partir de 30% o calor que entra no ambiente.

CONTENÇÃO



Dispositivos de contenção de veículos. São acionados automaticamente.



RUA 7 DE SETEMBRO

RUA TÔNICO DE PINA

RUA TÔNICO DE PINA

VIDRO PARA ILUMINAÇÃO ZENITAL

LOMBOFAIXAS

PERGOLADO

CICLOFAIXA

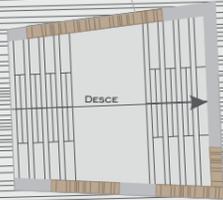
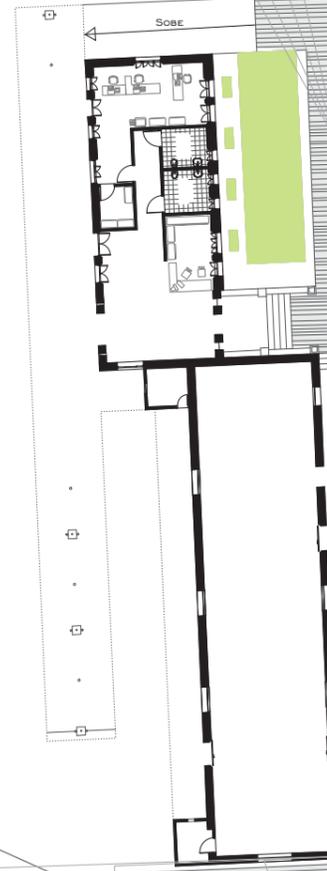
BICICLETÁRIO

ESPELHO D'AGUA

RUA TÔNICO DE PINA ELEVADA

RUA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS

FAIXA DE ACESSO BICICLETAS



SOBE

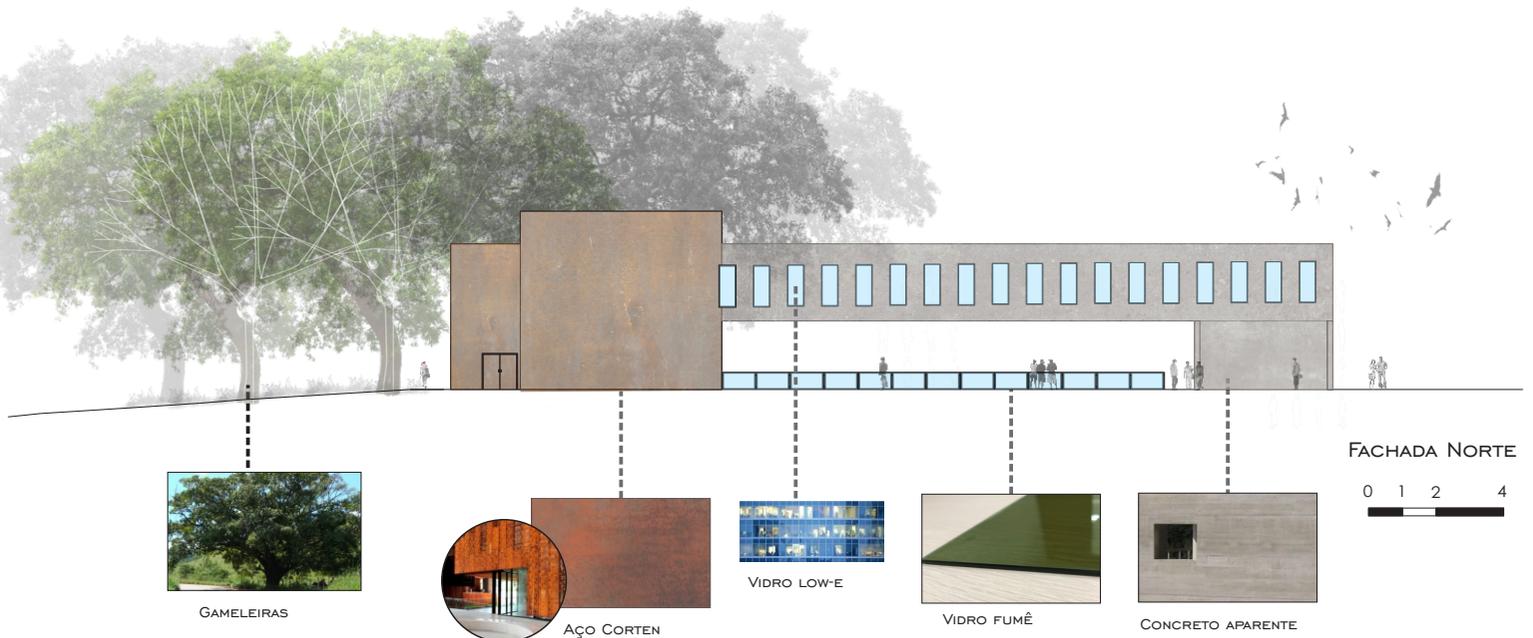
DESCE

SOBE

PAGINAÇÃO E PAISAGISMO



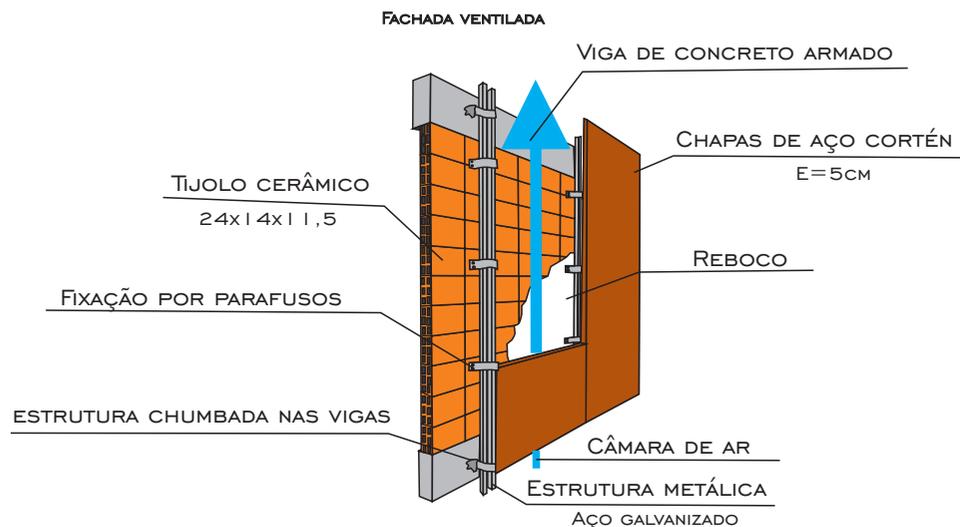
MATERIALIDADE



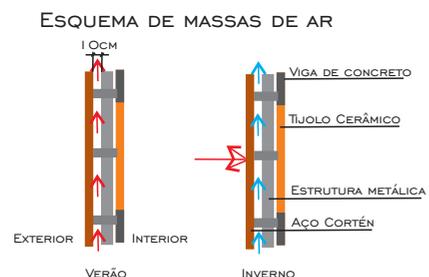
Aço Cortén - Por se tratar de um aço reciclado e ao mesmo tempo um material industrial, o aço cortén passa uma mensagem mais moderna, porém, naturalmente envelhece com o passar do tempo.

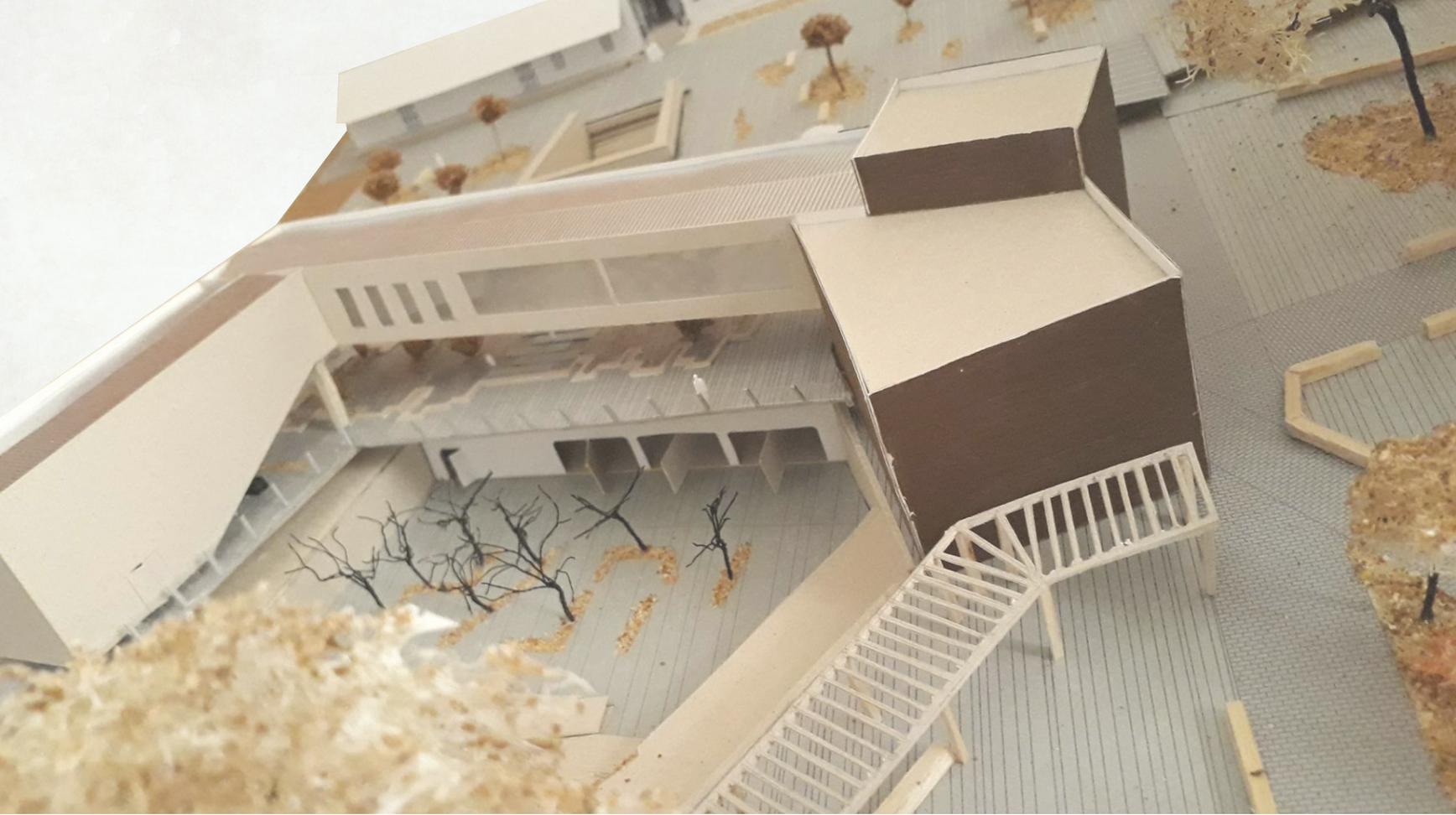
Concreto aparente - Garante a economia de serviços posteriores, como chapisco, reboco ou revestimentos cerâmicos. A mão de obra necessita ser especializada.

Vidro low e - Vidro baixo emissivo que impede a troca térmica entre dois ambientes. Apresentam, em uma de suas faces, um revestimento de metais e óxidos metálicos que proporciona baixa emissividade de calor, controlando a perda e o ganho de calor.



FACHADA VENTILADA





REFERÊNCIAS

ALIIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina**. São Paulo, 2006, 232 p. Tese (Pós-graduação em Integração da América Latina), USP.

BORGES, Barsanufu G. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: Cegraf, 1990.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. Goiânia, 2014, 221 p. Tese (Pós graduação em Geografia). Instituto de estudos socioambientais, UFG.

CASTILHO, D. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). Barcelona, novembro, 2012. Scripta Nova. [on line]. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>> Acesso em: 23 out. 2016.

CHAGAS, M.A. **Pré-existência, Patrimônio e Projeto**. Salvador, 2007, 322 p. Tese (Pós graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, UFBA.

COELHO, Gustavo Neiva. Arquitetura da ferrovia em Goiás. In:_____. **Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história**, Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004, p.129-143.

FUNARI, P.P.A. Os desafios da destruição e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil. *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, Porto, 41, ½, 2001, 23-32.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

KÜHL, B. M. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. *São Paulo, Arq.Urb*, n. 3, 2010. [on line]. Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3ar

[qurb3-beatriz.pdf](#)> Acesso em: 24 out. 2016

LEÃO, F.S. Metrópole e necrópole: cidade dos vivos e cidade dos mortos. Há conexão? In: II SIMPÓSIO NACIONAL ESPAÇO, ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS "CIDADE E QUESTÃO AMBIENTAL: VELHOS DESAFIOS, NOVOS PARADIGMAS", 2, 2012, Anápolis. **Anais...** Anápolis: UEG, 2012. pag. 167-181.

MENDES, J. M. A.; MEYER, R. M. P.; ROLNIK, R. Uma nova perspectiva sobre o patrimônio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais [palestra e debates]. In: POTENCIAL ESTRATÉGICO DE CULTURA E NEGÓCIOS, 2000, São Paulo. Anais eletrônico... São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, 2000. Disponível em: <http://repositorio.ucp.pt/bitstream/10400.14/9093/1/gestaodesenvolvimento9_197.pdf> Acesso em: 23 out. 2016

MENDONÇA, F. A. F.; OLIVEIRA, A. M. V. Paisagem e patrimônio: a estação ferroviária de Anápolis. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO, III, 2014, Belo Horizonte. **Artigo...** Belo Horizonte: UFMG, 2014.

SILVA, S. As ferrovias do estado: depoimento. Goiânia, dezembro, 2011. *Revista UFG ano VIII nº11*, **entrevista concedida a Revista UFG**.

SIMÕES JR, José Geraldo. **Revitalização de Centros Urbanos**. Publicações Pólis. São paulo, PÓLIS, n.19, 1994.

VARGAS, L.G.C. **Representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO**. Goiânia, 2015,134 p. Tese (Pós-graduação em projeto e cidade). Faculdade de Artes visuais, UFG.

