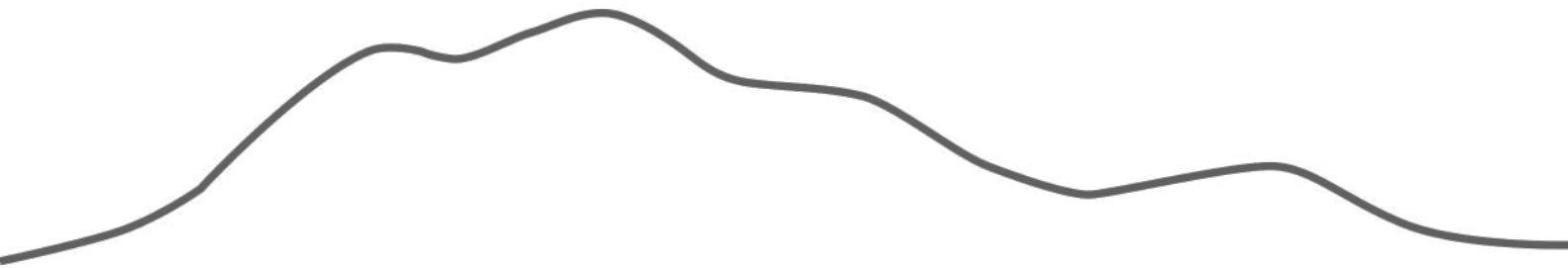


PARQUE ESTAÇÃO





UNIVERSIDADE
FEDERAL DO CEARÁ



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M837p

Moreira, Lynda Joana Passos.

Parque Estação : Projeto de revitalização para o complexo da Estação Ferroviária de Baturité, CE. / Lynda Joana Passos Moreira. – 2019.

28 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2019.

Orientação: Prof. Dr. Clóvis Ramiro Jucá Neto.

1. Patrimônio Histórico Edificado. 2. Baturité. 3. Estação Ferroviária. 4. Parque. I. Título.

CDD 720

À MINHA MÃE RITA E MEU PAI SÁVIO.

AGRADECIMENTOS

Aos professores do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, por me fazerem arquiteta. Em especial, o professor Clóvis Jucá, pela constante disposição a me ajudar, e pelas contribuições ao longo das orientações.

À professora Ana Cecília Vasconcelos pela prontidão em compor minha banca, e à professora Solange Schramm pela mesma disponibilidade e orientações.

Sou grata aos bons amigos que fiz no curso, companheiros de muito trabalho e das viagens exploratórias pelo Ceará: Ana, Crysna, Isaque, Sarah e Fiuza.

Agradeço ao seu Hamilton Pereira, membro da RFFSA, pela generosidade de compartilhar as histórias das estradas de ferro.

O mais profundo agradecimento dedico à minha família, a quem devo minha formação e boa parte do que sou.

SUMÁRIO

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	9
Baturité.....	10
Apresentação.....	11
De Missão À Vila.....	11
Dos Primórdios Da Urbanização Cearense à Ferrovia.....	14
O Princípio Da Urbanidade Baturiteense.....	14
Mapa de Evolução Urbana.....	16
O Patrimônio Cultural.....	17
Teorias Do Restauro.....	17
O Patrimônio no Brasil.....	18
Em Terras Cearenses.....	18
ANÁLISE URBANA.....	21
Aspectos Geográficos.....	22
Aspectos Infraestruturais.....	23
Planos Regionais.....	26
Legislação Municipal.....	26
Mapa De Equipamentos.....	28
Edificações Históricas.....	29
Área de Intervenção.....	33
LEVANTAMENTOS.....	31
Estação.....	36
Garagem.....	40
Usina	43
Armazém.....	44
REFERÊNCIAS PROJETOVAIS.....	51
BILIOGRAFIA.....	54



01

•

FUNDAMENTAÇÃO
TEÓRICA



Foto da estação e entorno. Fonte: IPHAN.

BATURITÉ

“Origem topônimo: Palavra indígena que, para José de Alencar vem de Baturieté, “narceja (uma ave) ilustre”, composta por BATUIRA E ETÉ, nome que tomra o chefe potiguara e na linguagem figurada significa “valente nadador”. Conforme Von Martius quer dizer: “certo aço”, corrutela de EPO (por ventura) e ITA-ETÉ (aço). Paulino Nogueira não aceita estas versões e emite a sua opinião: uma corrutela do IBI + TIRA + ETÉ em que IBI (terra), TIRA (alta), isto é serra; desta anteriores e diz: o verdadeiro nome nunca foi Baturité e sim BATIETÉ, que decomposto na língua tupi vem a ser BU (sair, rebentar, sair da fonte), TY (água) e ETE (boa) que exprime “sair água boa”, alusão às inúmeras fontes de água cristalina que jorram da serra. Pedro Catão, estudioso da história Cearense, escrevendo sobre nomes indígenas do município de baturiteense, diz que sempre ouviu na Amazônia, o nome BATU, da língua geral, significando “monte serra”, e sendo ETE desinencia superlativa Baturité em realidade, significaria verdadeira serra,

por excelência”! Antônio Martins Filho e Raimundo Girão (em Ceará) afirmam: a “etimologia dada por Paulino Nogueira está certa. Somente em TIRA cumpre dizer ITIRA ou ATIRA, “o monte, o monte”, cuja análise fonética é a seguinte: YBY, em que Y representa I U, envolve ambos) os portugueses fizeram IBI ou UBU como de ATYRA fizeram ATURA! Na composição ficou IBATURA, que logo deu BATURA com a queda da vogal inicial átona, fenômeno muito comum na acomodação portuguesa do tupi. BATURA seria o “montão” ou monte de terra”, isto é, a serra; a que para exprimir essa a principal, a verdadeira ou real, por isso que excede de muito a qualquer outra região, juntaram os índios o sufixo ETÉ. Daí BATURITÉ e, sucessivamente, de acordo como as regras conhecidas: BATUETÉ E BATURITÉ. Assim, conseqüentemente, expressão “serra de Baturité”. Assim conseqüentemente a expressão “serra de Baturité” é pleonástica, pois Baturité já diz serra!”.

Fonte: Portal Biblioteca do IBGE.

APRESENTAÇÃO

A estação ferroviária de Baturité, quando inaugurada em 1882, junto às edificações que lhe dão suporte, era desvinculada do núcleo urbano inicial, e se tornou vetor de crescimento. É marco do maior projeto provincial novecentista, cujo objetivo era chegar à prosperidade através das terras férteis. O conjunto evidencia a transição entre o antigo núcleo de traçado mais regular português e seu prolongamento não planejado e irregular, além de ter sido presente no nascedouro de bairros mais precarizados em relação à realidade local. A configuração de desigualdade, porém, não extingue o espetáculo da paisagem natural, que é, sem medidas, generosa. É corriqueiro encontrar os morros no enquadramento das janelas, no fim da rua ou no coroamento que ela faz na cidade ao mirar a Matriz. Para Delphim (2010), a paisagem cultural agrega valor ao lugar e deve ser preservada na medida em que informa sobre processos de formação do planeta, da vida, da humanidade, testemunha a aventura do homem. Em Baturité, a profusão entre elementos naturais e o patrimônio edificado deve cumprir esse papel.

Hoje, a estação está bem conservada, a exceção de alguns prejuízos, e nela funciona um museu. Em contraste com a estação, o mapa de danos por nós produzido indica aspectos comprometedores à integridade dos outros prédios constituintes do conjunto. Estes estão implantados próximo à confluência dos rios Putiú e Aracoiaba, que cercam toda a cidade, mas não são integrados de modo algum a ela. Esse trabalho se insere, portanto, no entendimento da potência de uma solução urbano-arquitetônica pensada a partir da interseção desses problemas, na ausência de desenhos projetuais para Baturité em toda sua temporalidade, e em reverência à importância da estação enquanto patrimônio cultural edificado para o Ceará.

DE MISSÃO À VILA

Como em outras capitanias, a fixação da igreja em Baturité precedeu o poder civil. É ela que, como afirma Freyre (1933), articula como educadora num organismo ainda tão mole e plástico, quase sem ossos, como o da nossa sociedade colonial. A aldeia missionária composta por Genipapos e Canindés que esteve antes fixada em Limoeiro, foi deslocada

para Quixadá, para só então se instalar no sopé da serra de Baturité, na metade do século XVIII². À muito custo, os indígenas foram subjugados a essa forma de aldeamento. A sua difícil adaptação ao ideal econômico de acúmulo de capital, a disputa com o número crescente de interessados nas terras produtoras, e sua vulnerabilidade às pestes fez com que em menos de cem anos passados da instalação da aldeia, as tribos constituíssem menos da metade do número total de habitantes do lugar. Em 2010, o IBGE constata que de toda a população baturiteense, nenhum habitante se identifica como indígena.

As reformas pombalinas, que começam a partir de 1750, geraram impacto sobre a organização da aldeia. De acordo com Igor Menezes (2015), na esteira das reformas, a expulsão dos jesuítas e a elevação da aldeia à Vila Real de Monte-Mor o Novo d'América já denota a compreensão, por parte do colonizador, da serra como fonte de riquezas, e da dominação dos agrupamentos indígenas como capitalização de mão de obra. Para Clóvis Jucá (2012), a vila foi a “verdadeira expressão pombalina na capitania cearense”, uma vez que foi a única do Ceará a cumprir com rigor o desenho do Termo de Demarcação português. O termo delimitava o lugar de edificação da Matriz, da praça, dos lotes a serem ocupados por casas e aqueles a serem ocupados por edifícios institucionais, além de fixar cartesianamente os limites da dita vila. Esse traçado primitivo permanece pouco alterado até hoje, característica que Liberal de Castro atribui ao pouco dinamismo econômico e urbano do núcleo até meados do século XIX.

Para a instauração da vila, em 1764, fez-se necessário juntar-lhe a missão de Quichelô, para que se completasse o mínimo de 50 casais de indígenas exigidos pelo Diretório Pombalino. O Diretório legislava, dentre outros aspectos da vida colonial, sobre a liberdade das tribos. A missão de Palma, como era chamada até então, não era muito povoada. Em 2019, Baturité conta em média com 33.000 habitantes e, mais de dois séculos depois de sua gênese, não houve projeto em escala urbana implementado, senão aquele orientado pelas cartas régias portuguesas para a tímida população de 50 casais. Coube às condições naturais do lugar, aos interesses exploratórios nas terras cafeicultoras e a ocupação espontânea por trabalhadores a condução do seu desenvolvimento – a cidade se espalha entre as formas de relevo e acompanha o desenho sinuoso dos rios.

1755 criação do
diretório pombalino

1790 à 1793 seca

1808 abertura
dos portos

1730 chegada de um
aldeamento indígena
ao sopé da serra

1764 instalação da
vila de Monte-mor-o-
Novo d'América

1799 desvinculação
entre Ceará e
Pernambuco

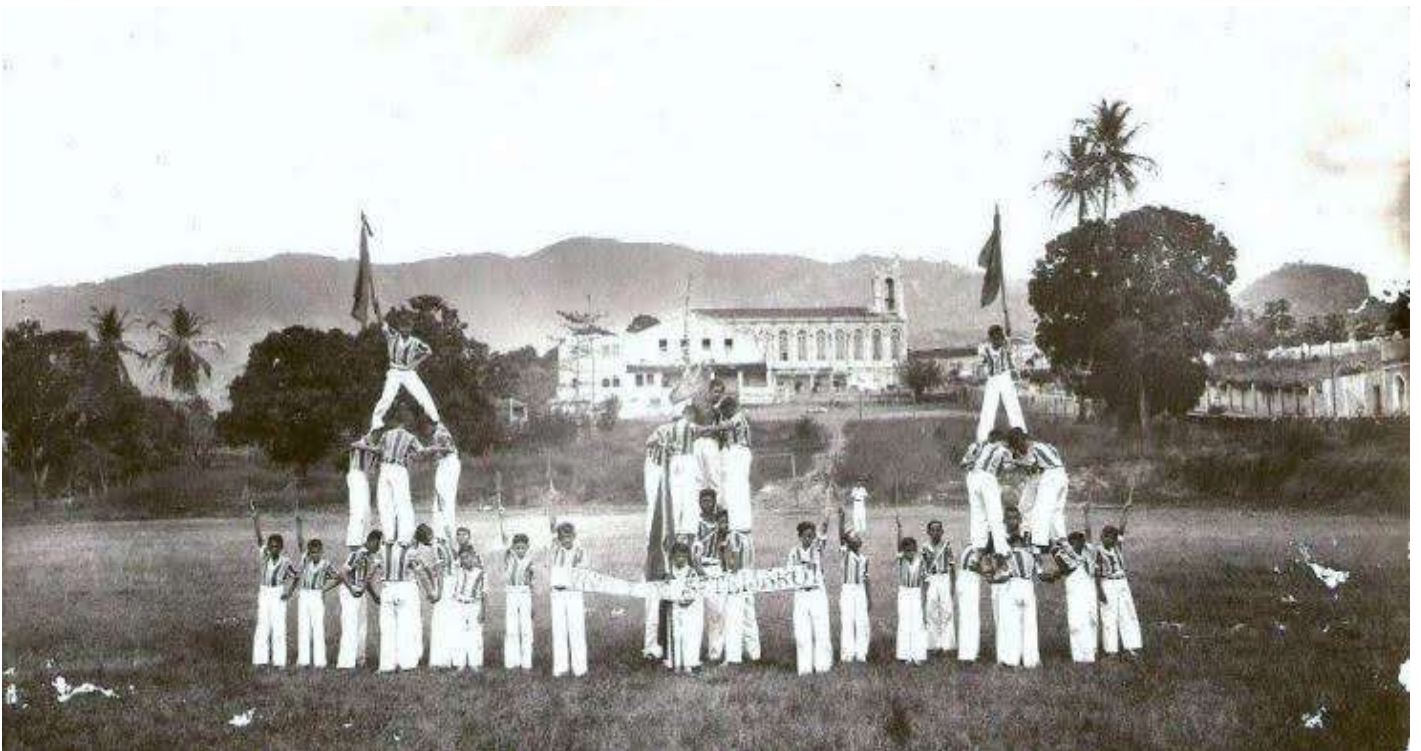


Foto de alunos do colégio Domingos Sávio. Ao fundo, o colégio Domingos Sávio e o Colégio das Irmãs. Fonte: IPHAN.

1834 criação das Assembleias Provinciais

1858 elevação de Baturité de vila à cidade

1882 instalação da estação ferroviária e Baturité

1822 independência do Brasil

1844 seca

1877 seca

1889 início da primeira República



Foto da rua 7 de Setembro em 19-- . Fonte: IPHAN.

DOS PRIMÓRDIOS DA URBANIZAÇÃO CEARENSE À FERROVIA

O Ceará, apesar de já constar na lista de capitânicas hereditárias no século XVII, foi território antagonista no processo de colonização do Brasil. Com poucos recursos cobiçados pela metrópole, foi indiferente aos interesses de escravidão da colônia, e, como relata Clóvis Jucá (2012), deveu o princípio de sua rede urbana aos caminhos desbravados por vaqueiros. Baturité, por sua vez, dentro do contexto cearense, repete o contraste. Seus morros cobertos por florestas úmidas surgem margeados pela paisagem semiárida do sertão, que caracteriza maior parte do Ceará, e se mantém à distância das principais estradas de boiadas que dão sentido à organização territorial setecentista.

Foi a ascensão da cultura do algodão, decorrente dos efeitos da revolução industrial inglesa, aliada ao declínio da pecuária que redirecionou, ao longo do século XIX, essa organização. Numa escala mais ampla de compreensão do fenômeno, a centralização das atividades agrícolas não aconteceu de forma isolada no Ceará, mas fez parte do ideário nacional que suscitava a produção agrícola como vocação inata do império. Em paralelo ao reconhecimento das zonas produtoras, o período de regência no Brasil engendra reformas liberais, como a autonomização administrativa e tributária das assembleias provinciais. O processo de hegemonização de Fortaleza, sede da assembleia, culminou na construção de novas estradas das serras férteis à capital portuária, e em uma das mais relevantes expressões da arquitetura do ferro no Ceará, a Estrada de Ferro de Baturité.

O PRINCÍPIO DA URBANIDADE BATURITEENSE

Em 1858, a Vila de Monte-mor passa a ser reconhecida administrativamente como cidade de Baturité. A chegada das obras da ferrovia, entre 1877 e 1878, traz consigo a massa de trabalhadores flagelados pela seca que, após instalados nas adjacências das obras, constitui um dos elementos urbanos mais típicos da revolução industrial: o distrito operário.

A exploração do café, que nesse período é cada vez mais bem sucedida, reforçada pela instalação da estrada de ferro confere ares de urbanidade à cidade que era, até então, fundamentalmente rural. Somado a isso, a instauração da Primeira República e seus respectivos aparelhos burocráticos exigiu que o antigo mandonismo local da pequena nobreza cafeeira se sujeitasse aos novos mecanismos burocráticos do sistema. Para Luiz Gustavo Lima Arruda (2017), tudo isso implicava numa mínima urbanização, pois a cidade era o local onde se situavam os órgãos públicos a serem manipulados pelos coronéis.

Putiú foi o nome dado ao distrito operário que se tornaria bairro e sede da estação ferroviária mais adiante. Ele foi o lugar de cultivo da pequena, porém qualitativa, participação política da massa trabalhadora. De acordo com Luiz Gustavo Lima Arruda, as décadas de 20 e 30 do século XX foram efervescentes para a política local, e suas manifestações retratam o quadro urbano do período. Se o crescimento das cidades preparou o terreno para o florescimento da esfera pública burguesa no século XVIII, como afirma Jessé Souza, o século XX marcaria a inserção da massa proletária nessa esfera – o que a torna um espaço de pressão entre classes. Os operários em Baturité, a partir da década de 1920, se reúnem em organizações como o Círculo Operário Católico (COC) local, que fazia oposição às elites locais. As insatisfações eram representadas, dentre outras formas, através dos jornais e em abaixo

Os habitantes do Putiú alegam deveres e reclamam direitos. Pedem-nos do Putiú a publicação seguinte: (...) O Putiú, separado da Cidade de Baturité por mais de um Kilometro, parece-nos, deveria ser considerado um subúrbio da cidade, pagando os impostos de Industria e Profissão e outros por menos do que os da cidade. Mas a Prefeitura e a Collectoria Estadual assim não o consideram e arrecadam todos os impostos como sendo este bairro parte integrante da cidade. Não tendo os abaixo assignados para quem appellar dessa classificação, resta-lhes o direito de reclamar de V. Exc. as mesmas regalias a que tem direito os moradores da cidade. Não temos illuminação electrica nem na praça da Estação da estrada de ferro, nem na Avenida que separa a cidade deste lugar. (...) A outra reclamação que fazem (...) é sobre a água encanada. Aqui no Putiú só gosa desse beneficio a estrada de ferro para fornecimento de suas locomotivas, a Fabrica Putiú e uma casa da mesma fábrica. (...) (A VERDADE, 1920, p.3).

O século XX assiste a derrocada da economia cafeeira na cidade e retira Baturité das principais rotas de desenvolvimento do estado. Studart, em 1928, atribui esse declínio às “técnicas condenadas” e à “indiferenças dos poderes públicos”. De acordo com Silva (2005), a importância do Maciço, hoje, se



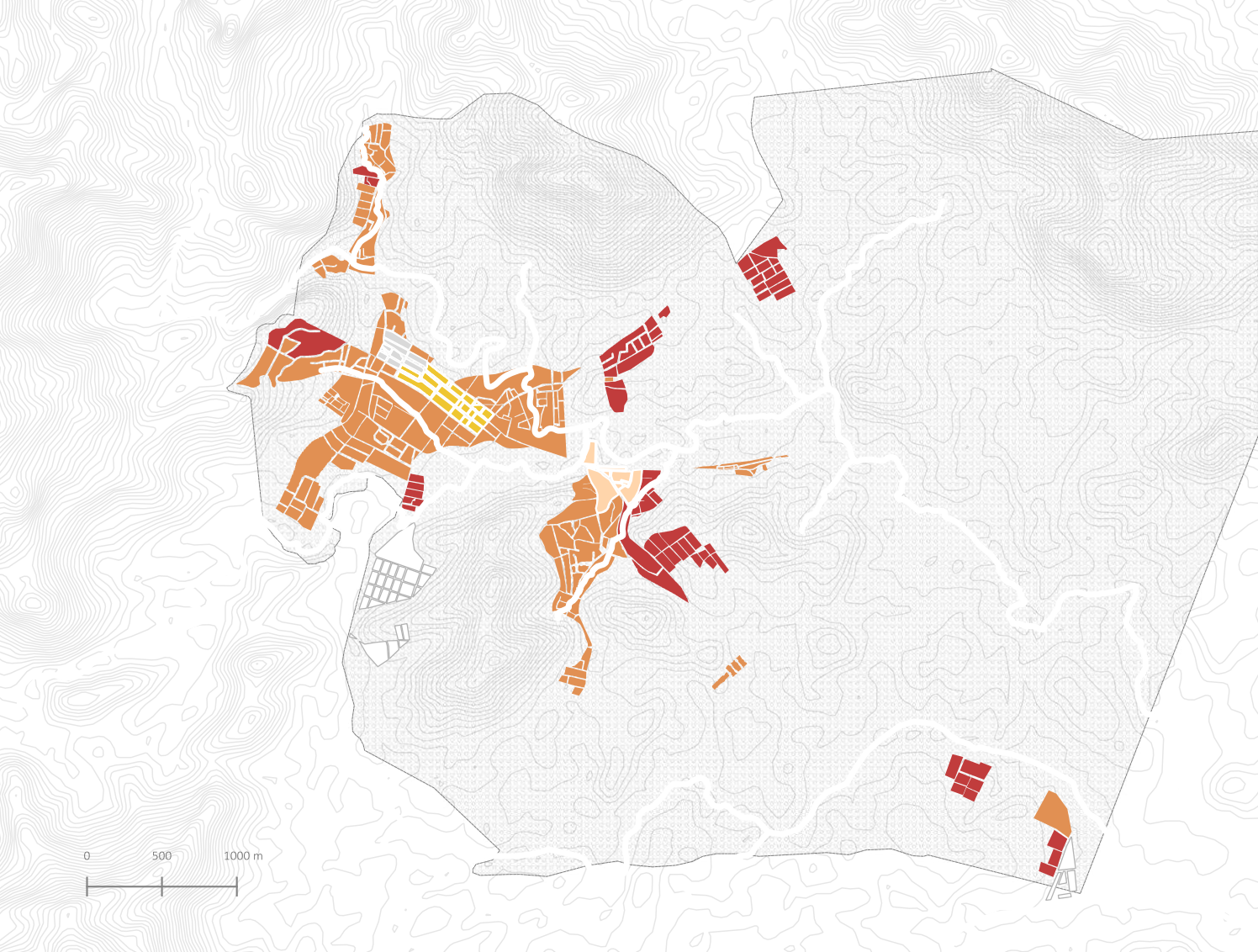
Vista aérea do traçado regular primitivo, no entorno da Matriz. Fonte: *Google Earth*, 2019.



Vista aérea do traçado irregular, no entorno da Estação Ferroviária. Fonte: *Google Earth*, 2019.

traduz em função de sua proximidade geográfica com Fortaleza e suas amenidades climáticas. Essa mudança de papel gerou ocupação na região em forma de segundas residências e de atividades turísticas apoiadas nos segmentos culturais e paisagísticos.

Esse breve apanhado histórico nos dá vislumbre dos processos que moldaram a urbanidade de Baturité. O complexo da estação ferroviária e seu entorno, nesse contexto, mantém fortes conexões com os fenômenos políticos e sociais em diferentes escalas e temporalidades.



Mapa da evolução urbana de Baturité, de acordo com Liberal de Castro e com observações feitas a partir de imagem satélite. Fonte: produzido pela autora.

MAPA DE EVOLUÇÃO URBANA

■ **PRIMEIRA FASE.** Compreende o trecho primitivo da vila destinada aos indígenas. É ocupado ainda hoje por edifícios de grande significado local - Igreja Matriz, o Palácio Entre Rios e a antiga Cadeia. Apesar de estes terem ocupado o interior da praça, diferente do previsto, o traçado atual pouco difere do plano original. (CASTRO, paisagísticos.

■ **SEGUNDA FASE.** Esta fase, em parte reconhecida através dos desenhos de Freire Alemão, marca um acréscimo urbano decorrente do desenvolvimento da cidade como centro de coleta e distribuição, no século XIX. Seu traçado é continuidade da regularidade setecentista.

■ **TERCEIRA FASE.** Em concordância com Liberal de Castro, a implantação da ferrovia reduz a malha a

uma longa rua que ligava o núcleo central da cidade à Estação, além do rio Putiú. Instalou-se em seu entorno uma população pobre, ligada à serviços e produção

■ **QUARTA FASE.** É o intervalo relacionado ao crescimento urbano durante o século XX. Assim como os arredores da Estação, este recorte se caracteriza pela sua irregularidade do traçado.

■ **QUINTA FASE.** Equivale à ocupação dos últimos 20 anos, segundo observações feitas a partir de imagens satélite retrospectivas.

□ **SEXTA FASE**
Representa terrenos loteados, porém ainda não ocupados. É, portanto, trecho indicador de expansões futuras.

O PATRIMÔNIO CULTURAL

“O que lembram, então, os edifícios antigos? O valor sagrados dos trabalhos que homens de bem, desaparecidos e desconhecidos, realizaram para honrar seu Deus, organizar seus lares, manifestar suas diferenças. Fazendo-nos ver o tocar o que viram e tocaram as gerações desaparecidas, a mais humilde habitação possui, da mesma forma que o mais glorioso edifício, o poder de nos por em comunicação, quase em contato com elas.” (Choay, 1992, p.145)

O passado não é algo que passa completamente. Ele resiste - nas formas de memórias, ruínas, monumentos – e nos interroga sobre o que fazer dele (MASSEY, 2016). Desde o alvorecer do renascimento, no qual o homem ocidental se dá conta do tempo histórico, essa questão tem feito parte das suas inquietações. É possível detalhar sobre os períodos que se seguem a esse início, e há autores que fazem isso com excelência. Para esse trabalho, no entanto, é mais relevante expor sínteses.

É a partir do século XVIII que aos poucos os monumentos históricos assumem uma conotação fundamentalmente cultural (KÜHL, 2002). Sobre o solo instável e transformador da 1ª Revolução Industrial, escritores, intelectuais e artistas são tomados pela consciência da ruptura irreversível entre passado e presente. Para Choay (1992), a percepção de finitude das coisas e o “nunca mais será como antes” alimenta o romantismo. Dentre outros catalisadores desse movimento estão a Revolução Francesa e o Iluminismo. Nesse processo, os monumentos históricos são absorvidos pelos estados e tornados símbolos das nacionalidades emergentes. Surge o patrimônio coletivo.

TEORIAS DO RESTAURO

A carta de Veneza (1964) define que conservação e restauração constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a salvaguarda do patrimônio monumental. Já o projeto e execução de quaisquer intervenções no patrimônio histórico cultural e artístico, em acordo com o código de ética e disciplina do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU), é atribuição privativa da(o) profissional de arquitetura e urbanismo. Cabe destacar que essa atuação pode e deve ser enriquecida com o acompanhamento de outros profissionais.

Há diversas linhas de pensamento, que, há dois séculos, tratam desse tema e procuram a forma ideal de como lidar com o patrimônio. Até o fim do século XIX, a prática de restauro não foi fundamentada em elaborações teóricas, realidade mudada a partir dos primeiros postulados do arquiteto francês Viollet-le-Duc (1814-1879). O teórico acreditava que a tarefa do restauro estava além da procura da forma original da obras. Suas intervenções pretendiam “fazer uma reconstituição daquilo que teria sido feito se, quando da construção, detivessem os conhecimentos e experiências de sua própria época, ou seja, uma reformulação ideal de um dado projeto”. (VIOLLET, 2000, p.18). Quem primeiro contrapõe esse axioma é o sociólogo inglês John Ruskin (1819 - 1900). O intelectual foi defensor da perspectiva romântica do patrimônio, onde as edificações deveriam atravessar os séculos de maneira intocada, envelhecendo segundo seu destino. Sua contribuição, puramente teórica, levantava a conservação como método de preservação.

Maturadas as ideias em embate, Camillo Boito (1836 - 1914), em Os Restauradores, traz à tona uma crítica aos dois posicionamento antagônicos, e estabele um terceiro pensamento, intermediário. Ao mesmo tempo que reconhece o perigo do restauro, entendendo-o como necessário em determinados casos. Seus textos foram o pontos de partida para o esclarecimento dos termos conservação e restauro como coisas distintas, discussão a ser reforçada adiante nas cartas patrimoniais. Sobre essa problematização, a Carta de Burra (1980) vai mais a fundo e define conservação, preservação, restauração e procedimentos, como transcrito baixo:

Artigo 8º: A **conservação** de um bem exige a manutenção de um entorno visual apropriado [...] Não deverão ser permitidas qualquer nova construção, nem qualquer demolição ou modificação susceptíveis de causar prejuízos ao entorno. Artigo 12º: A **preservação** se limita à proteção, à manutenção e à eventual estabilização da substância [...] Artigo 15º - A **restauração** pode implicar a reposição de elementos desmembrados ou a retirada de acréscimos [...] Artigo 23º **[sobre procedimentos]** - Qualquer intervenção prevista em um bem deve ser precedida de um estudo dos dados disponíveis, sejam eles materiais, documentais, ou outros. [...] Artigo 17º - A **reconstrução** deve se limitar à colocação de elementos destinados a completar uma entidade desfalcada e não deve significar a construção da maior parte da substância de um bem. (CARTA DE BURRA, 1980, grifo da autora)

Apesar de resultado do acúmulo de debates seculares, a discussão contemporânea sobre a

restauração-conservação coloca em questão alguns dogmas da disciplina. Segundo Honório Pereira (2011), os procedimentos práticos vem se tornando mais flexíveis e inclusivos. Nesse sentido, partiu-se do conceito de restauração para se chegar à reutilização, renovação, revitalização e requalificação. Essa tendência é acompanhada de uma relativização da materialidade, que transfere importância dos aspectos materiais para os aspectos imateriais do patrimônio. Ou seja, dentro dessa lógica, a autenticidade, preconizada na Carta de Veneza, não deveria prevalecer sobre outros operadores de valor, pois todos os operadores são relativos, mutáveis, e dependentes da interpretação das pessoas envolvidas com a conservação-restauração. Ainda segundo o autor, a o posicionamento de Cesare Brandi é um bom exemplo da relativização da materialidade, uma vez que ele afirma que a matéria deve ser preservada enquanto veículo para a manifestação da imagem.

O PATRIMÔNIO NO BRASIL

A era industrial universalizou valores e, dentre eles, as práticas patrimoniais. No Brasil, a discussão sobre o tema começou na década de 1920 para culminar no tombamento por decreto presidencial da cidade de Ouro Preto, em 1933, e pouco depois na criação do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). A tarefa de gestão do instituto coube aos intelectuais modernistas que buscavam na arte colonial a substância para a construção moderna. A Constituição de 1934 corroborou esse processo ao colocar sob a responsabilidade do Estado a proteção e preservação do patrimônio cultural, e as constituições seguintes ratificam a afirmativa.

O período heroico do patrimônio cultural brasileiro, apesar de fertilizado pela expansão dos campos do conhecimento, relegou à margem os monumentos fora do espectro do barroco colonial. O Ceará,

como outras regiões desprotegidas pela égide modernista, esperou custosamente até que seus valores arquitetônicos e urbanísticos fossem aceitos como legítimos. É nos fins do governo militar, quando o IPHAN incorpora o Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC), que a gestão do patrimônio amplia sua atuação. O texto da Constituição de 1988 consolida esse processo com a noção ampla de identidade brasileira.

EM TERRAS CEARENSES

No Ceará, os primeiros passos no sentido do reconhecimento federal do seu acervo cultural construído seriam dados pelo arquiteto Liberal de Castro (DUARTE, 2019). Para Romeu Duarte, suas investigações sobre a evolução da rede urbana cearense, suas documentações e o apoio institucional promovido pela recém-criada Escola de Arquitetura e Artes da UFC foram cruciais para o cuidado com o patrimônio. Em congruência com os processos de escala nacional, os maiores esforços são empregados, primordialmente, em edifícios públicos, religiosos ou de notoriedade pela sua relação com as elites.

Essa postura muda no fim do século. O conceito de cultura, surgente na década de 1960, multiplica-se nos anos 90. Esse fenômeno abre portas para a ascensão do patrimônio imaterial e urbano, refletidos mais adiante no tombamento dos sítios históricos de Sobral, Aracati e Viçosa do Ceará. Destaca-se nesse processo a capital, Fortaleza, que toma para si a responsabilidade quanto à proteção do patrimônio cultural a partir da Lei nº 8.023, de 1997. Romeu Duarte diz:

Cumprer destacar também que, apesar da determinação constitucional, são ainda muito poucos os municípios cearenses que desenvolvem gestões oficiais no sentido da preservação do seu patrimônio cultural, razão da diminuta importância que a cultura ainda detém nas administrações municipais em nosso Estado.

1887 criação da primeira lei sobre preservação, França.

1834 afirmação da responsabilidade do Estado sobre a preservação, a partir da constituição.

1837 formação da primeira Comissão de Monumentos Históricos

1931 promoção da primeira Conferência Internacional p/ Conservação, Atenas.

1937 criação do SPHAN.

Baturité, hoje, não consta na lista de cidades que têm leis específicas de preservação patrimonial ou que contêm algo de seu acervo nos livros do tomo. O conjunto da estação ferroviária, apesar dos esforços pontuais de manutenção nele despendidos, ainda não se integra à vida cotidiana local e se constitui como um monumento estático, como o descrito por Choay. Nesse sentido, este trabalho se propõe a

pensar e desenhar meios para essa integração.

Algumas estações ferroviárias, no Ceará, encontram-se restauradas e com uma nova finalidade. Compõem esse grupo as estações de Uruoca, atual Centro de Artesanato, e de Ipu, onde funciona uma Biblioteca Municipal e um Memorial.



Rua Grande, em Aracati. Fonte: Portal do IPHAN.



Igreja Matriz de Viçosa do Ceará. Fonte: Fernando Cunha.



Arco do Triunfo de Sobral. Fonte: Portal O Povo.



Foto aérea de Sobral. Fonte: IPHAN.

1857 primeiro tombamento do Ceará, em Aracati.

1964 elaboração da Carta Internacional sobre Conservação pelo ICOMOS.

2000 tombamento do sítio histórico de Sobral.

1964 segunda conferência internacional p/ Conservação, Veneza.

1997 promulgação da lei n. 8023, em Fortaleza.



02

.

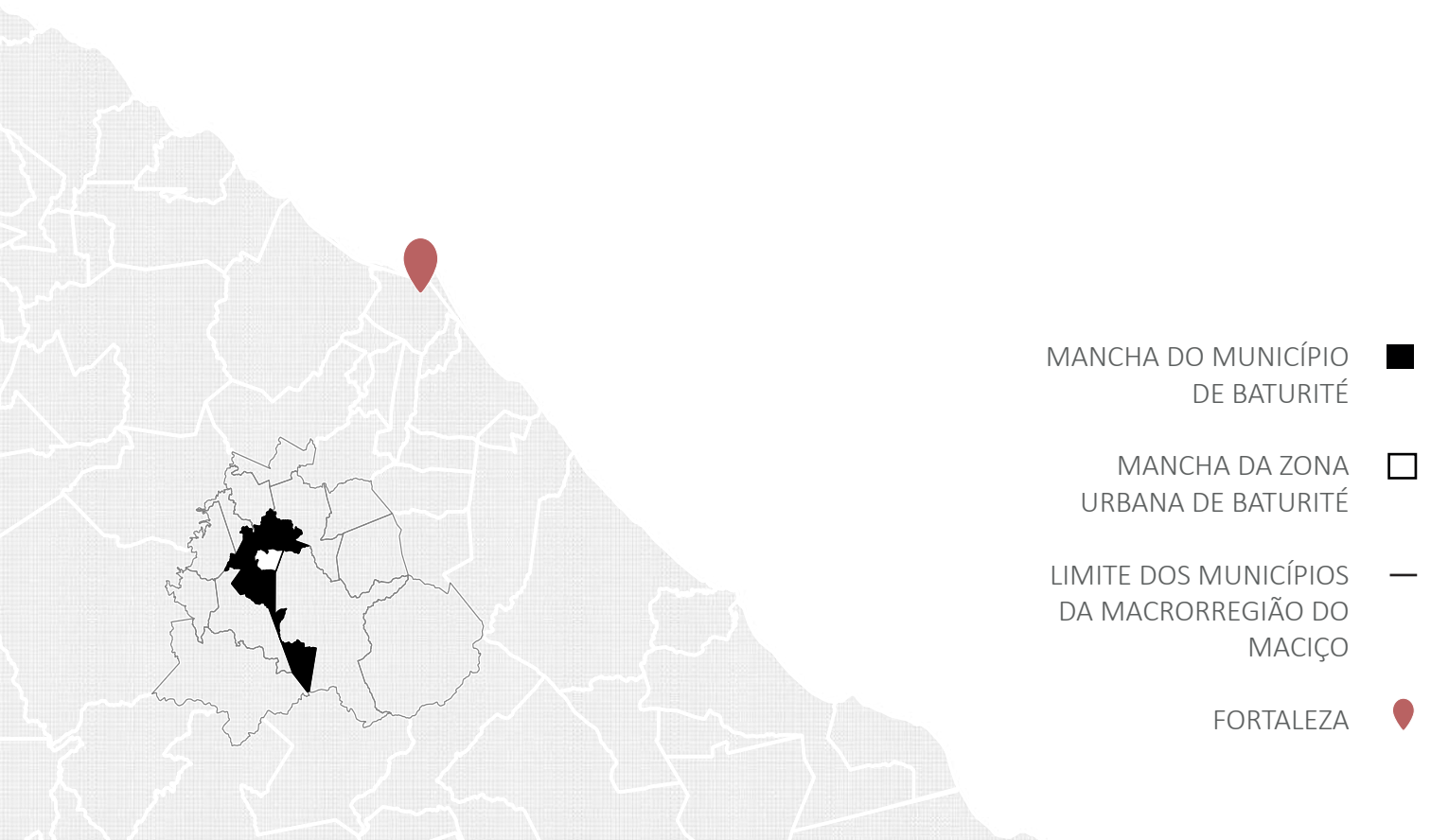
ANÁLISE URBANA

ASPECTOS GEOGRÁFICOS

Baturité é um município cearense próximo ao litoral, distante da capital um pouco mais que 90 km. De acordo com a regionalização preconizada pelo IPECE, a cidade constitui a Macrorregião denominada Maciço de Baturité junto a outras 12 cidades. Entre idas e vindas do processo de anexação e desanexação dos distritos próximos, os municípios de Pacoti, Guaramiranga, Mulungu e Aratuba, também atuais componentes da macrorregião, tornam-se definitivamente independentes do núcleo baturiteense, em 1951.

Embora represente uma área percentual mínima diante do tamanho total da cidade, a zona urbana (ZU) concentra dentro de seus limites 72,35 % da população (IBGE, 2010). O diagnóstico urbano pretendido neste capítulo tomará como limite de investigação as fronteiras desta zona.

Em acordo com a FUNCEME, a elevada amplitude altimétrica permite que Baturité apresente, distribuídos em sua extensão, os 5 tipos de clima existentes no Ceará: do subúmido ao semiárido brando. A zona urbana, por sua vez, está justamente na transição entre os climas tropical quente úmido e tropical quente subúmido, com pluviosidade de 1.089,7mm. Dessa forma, se adequa à oitava zona bioclimática brasileira, normatizada pela NBR 15.220. Apresenta também vegetação bastante diversificada, com predomínio de Estepe (caatinga), dividida em Arbórea Arborizada Aberta com Palmeira e Arbórea Densa (SALE e PAULA, 20, pág.7). Constituem maior parte da ZU, solos compostos de argissolo vermelho e amarelo, que, em outras palavras, significa possuírem média e alta fertilidade natural, prestando-se para culturas de ciclo. A predominância de direção dos ventos é sudeste e, de forma menos expressiva, leste.



ASPECTOS INFRAESTRUTURAIS

Esta seção da pesquisa pretende fazer uma breve passagem sobre os aspectos infraestruturais do município, de forma espacializada. Foram produzidos mapas a partir dos dados por setores censitários disponibilizados pelo IBGE, e do levantamento de equipamentos públicos, a fim compreender as variações desses aspectos dentro da zona urbana. A interpretação dessa cartografia deve esclarecer sobre algumas demandas locais e direcionar as escolhas de projeto e programa.

Estima-se que em 2018 Baturité tivesse 35.575 habitantes. De acordo com o censo de 2010, tem-se que o município apresentava densidade demográfica muito acima da média estadual, de 107,98 habitantes por km². O IDH, ao contrário, esteve abaixo do IDH cearense nesse mesmo ano, mas é ainda qualificado como médio, valorado em 0,619.

Em termos de educação, o IDEB estabelece que apesar de ter superado a meta para o município, o ensino fundamental público não atinge a média 6,0 na última avaliação realizada. Para o fundamental II, a nota IDEB é abaixo do projetado para o município. Oito por cento é a proporção de alunos que aprenderam o adequado na competência de resolução de problemas até o 9º ano na rede pública de ensino, e a taxa de reprovação foi maior que a média do estado. Quanto a distribuição de escolas de primeiro e segundo grau, Moretti, em “Normas Urbanísticas para Habitação de Interesse Social”, sugere que estas devem estar em uma disposição acessível à pé e a um raio máximo de 800 metros. Se considerarmos os padrões estabelecidos por este autor, traçando o raio de influência estabelecido pelo mesmo, constata-se a completa cobertura das escolas fundamentais, não obstante o mau desempenho do aprendizado. Por outro lado, as escolas de ensino médio cobrem somente a metade da cidade, incluindo o bairro Putiú. Destaca-se aqui um aspecto da distribuição da malha urbana de Baturité: a descentralização e expansão sem planejamento em “braços” entre os morros torna mais difícil e mais caro o alcance dessas escolas, assim como de qualquer outra infraestrutura urbana.

No que diz respeito à saúde, Baturité contava com 1,36 médicos a cada 1000 habitantes. A proporção está

acima da preconizada como ideal pela Organização Mundial da Saúde (OMS), e menor que a média estadual. Quanto à mortalidade infantil, quantifica-se em 2014 um percentual acima do atingido pelo Ceará. A concepção das Unidades Básicas de Saúde e Centros de Saúde prevê o atendimento de uma população entre 2000 e 20000 habitantes, situada em um raio de até 2000 metros, assinala Moretti (1997). Empregado o mesmo método de raios de influência mencionado anteriormente, visualiza-se que também as unidades de saúde estão bem distribuídas espacialmente.

Para análise da infraestrutura de saneamento básico urbano, aplicou-se o método de cálculo ICH (Índice de Carência Habitacional), proposto pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da UFRJ. Consoante ao IDH, o ICH parte de 3 variáveis, que são: abastecimento de água, rede de esgoto e coleta de lixo. A partir de uma média ponderada dos dados agregados aos setores censitários do IBGE, extrai-se um quadro resumitivo do saneamento. Em Baturité, o ICH torna evidente o contraste infraestrutural entre os setores censitários correspondentes ao núcleo urbano primitivo e os setores além-Putiú. Confirma-se a constatação inicial sobre a precarização dos bairros que surgem a partir da Estação.

IDEB – Anos finais do ensino fundamental 3,7

Comparando a outros
municípios



Quadro comparativo do IDEB de Baturité.
Fonte: portal do IBGE.



0 500 1000 m



📍 ESTAÇÃO

Figura 17. Mapa de escolas de ensino médio com raio de 800m. Fonte: produzido pela autora.

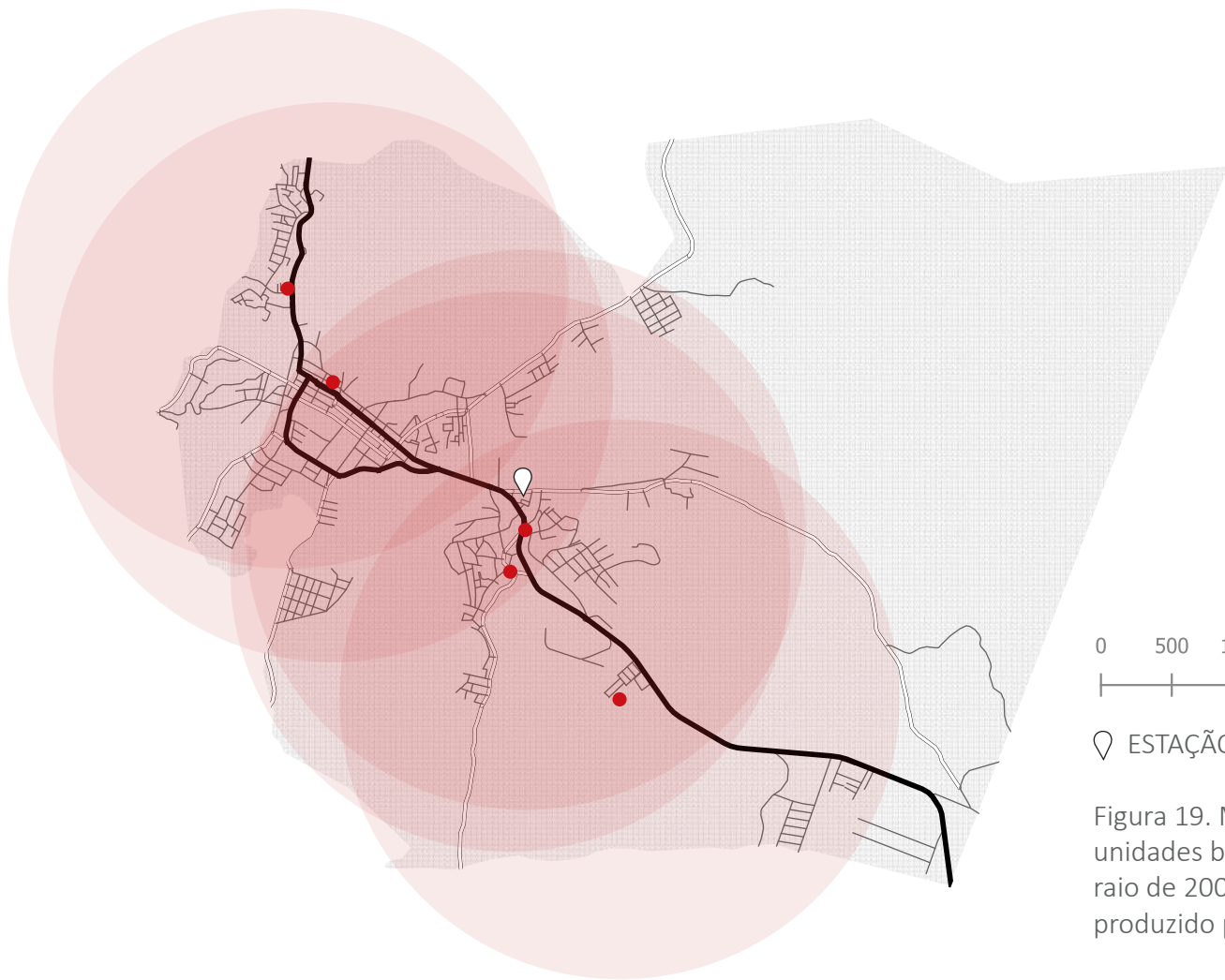


0 500 1000 m



📍 ESTAÇÃO

Figura 18. Mapa de escolas de ensino fundamental com raio de 800m. Fonte: produzido pela autora.

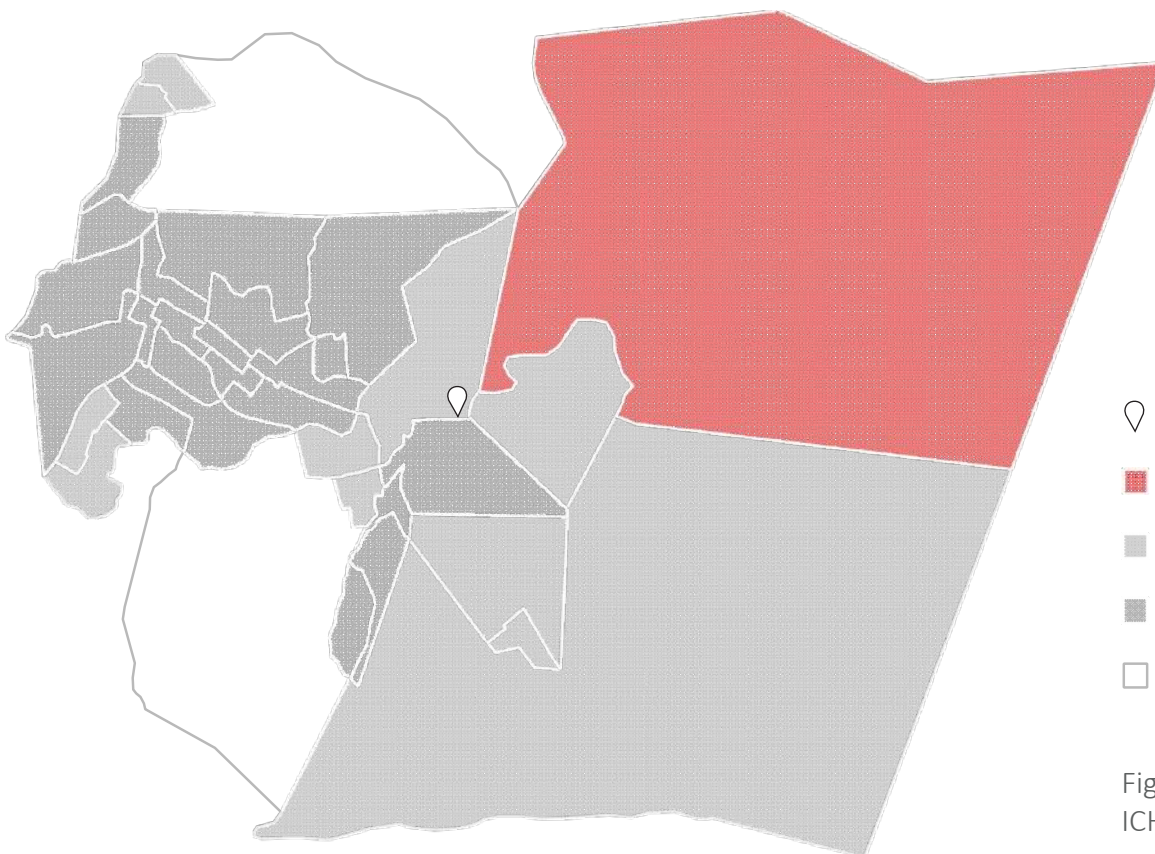


0 500 1000 m



📍 ESTAÇÃO

Figura 19. Mapa de unidades básicas com raio de 2000m. Fonte: produzido pela autora.



📍 ESTAÇÃO

■ 0 - 0,5

■ 0,5 - 0,8

■ 0,8 - 1

□ setores sem dados

Figura 20. Mapa de ICH. Fonte: produzido pela autora.

PLANOS REGIONAIS

Nas últimas décadas, Baturité tem sido inclusa em diversas políticas públicas que ambicionam o desenvolvimento na escala de macrorregião a qual pertence, tais como:

PLANO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO MACIÇO DE BATURITÉ (PDR): produzido pela SEINFRA, em 2002, faz um diagnóstico econômico e social do maciço para o desenvolvimento regional competitivo, sustentável e com qualidade de vida;

PLANO PLURIANUAL MACRORREGIONAL PARTICIPATIVO (PPA): desenvolvido a partir de 2008 pela Seplag, fixa ações prioritárias para educação, agricultura, segurança, desenvolvimento urbano, saúde, comércio, turismo e cultura;

PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO TURISMO SUSTENTÁVEL POLO DO MACIÇO (PDTI) produto do PRODETUR Ceará, em 2014, objetiva fortalecer a estrutura turística e a imagem do polo maciço de Baturité, a partir do fomento ao ecoturismo associado ao turismo de aventura e ao turismo cultural como os segmentos de maior relevância regional;

PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO do MTUR;

PLANO INTEGRADO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DO CEARÁ, entre outros.

Não é por acaso que todos estes planos, cada um da sua maneira, estão relacionados à crença no desenvolvimento através do turismo. Essa forma de investimento do estado se coloca no contexto em que o declínio do capitalismo industrial impulsiona, nas últimas décadas, a ascensão do turismo como parte relevante da receita das cidades. Em Fortaleza, por exemplo, o turismo teve um impacto de mais 25% sobre o PIB do município em 2017, enquanto no Ceará impacta 5% em 2018. Tal processo articula-se às estratégias políticas e econômicas de renovação urbana, ganhando inúmeras denominações, como: enobrecimento, requalificação, reabilitação e revitalização (PAES, 2017).

Para PORTO (2008), a criação desses planos é resultado de um longo processo não linear de

descentralização de políticas públicas historicamente voltadas ao eixo sul-sudeste brasileiro. Essa jornada pode ser contada a partir do “momento símbolo” de criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) - que evocava a indústria como meio de superar as desigualdades regionais, a partir dos anos 1950 - até a institucionalização da Secretaria de Turismo do Ceará (SETUR), em 1995. Conforme coloca CRUZ (2002), cabe questionar aqui se realmente o turismo deveria ser tratado como uma alavanca para o desenvolvimento regional, e se a conotação dada à necessidade de desenvolvimento da região Nordeste em relação às demais regiões do país não residiria em desequilíbrios regionais, mas sim em desigualdades sociais. Outra contestação possível é aquela que parte dos casos em que gentrificação, processo de expulsão da população indesejável, é a responsável por produzir a paisagem urbana valorizada na economia turística, como se deu no cais de Baltimore (PAES, 2017) ou mesmo na orla marítima de Fortaleza, com o afastamento progressivo dos antigos pescadores do Mucuripe.

Embora Cruz conteste a capacidade do turismo em eliminar a existência de desigualdades, é fato que a atividade turística vem evoluindo naturalmente e, considerando a importância estratégica do setor, faz parte do papel do estado elaborar políticas de forma a torná-lo aproveitável ao desenvolvimento local e menos impactante às comunidades.

De acordo a SETUR Ceará, de 2002 à 2005, Baturité foi a vigésima cidade mais visitada pelos turistas que ingressaram ao Ceará via Fortaleza. Já em pesquisa direta realizada pelo SEBRAE de 2004, tem-se que na opinião de 347 turistas entrevistados, os principais atrativos do Maciço eram, respectivamente, a paisagem, as cachoeiras, as igrejas etc. Por outro lado, verifica-se que os eventos – que são tratados por muitas Secretarias de Turismo local como principais políticas públicas para a atividade turística, estão entre os últimos itens.

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

O município baturiteense conta, no que interessa ao trabalho em arquitetura e urbanismo, com um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), um Código de Obras e Posturas e uma Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS). As três leis foram

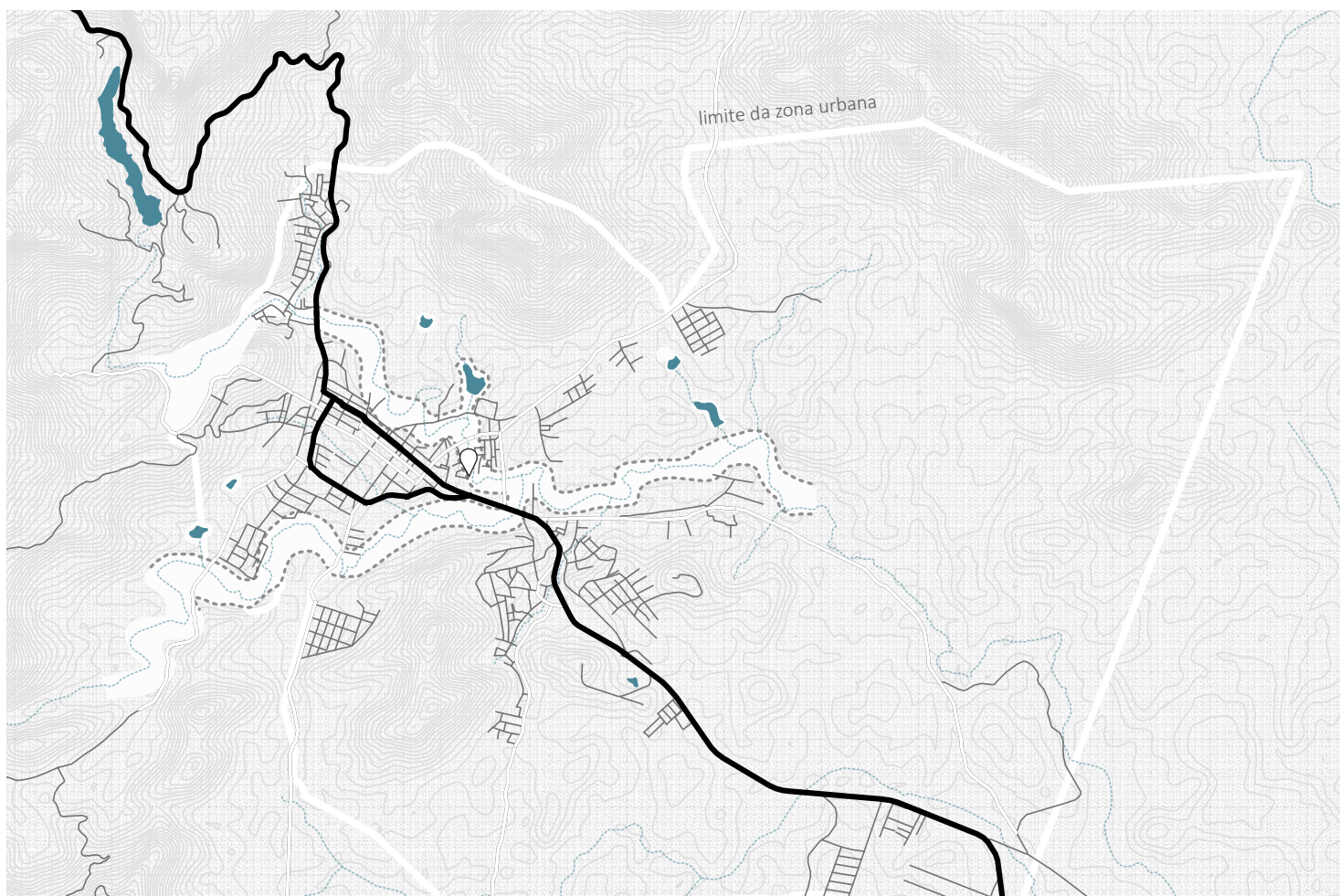
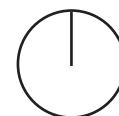
atualizadas pela última vez em 2001, antes mesmo da aprovação do Estatuto da Cidade. O PDDU determina a hierarquização de vias urbanas e rurais, contendo a zona urbana cinco especializações de vias. Entre estas, está a via paisagística que deveria delimitar a área de proteção ambiental estabelecida pela LUOS, nunca executada. Para este trabalho, sobrepôs-se o desenho da área verde de proteção ambiental, fornecido como anexo do PDDU, ao desenho dos rios, cedido pelo IBGE. No que tange a este estudo, a lei de Uso e Ocupação do Solo contribui com as delimitações das áreas de proteção ambiental dos recursos hídricos, como transcrito a seguir:

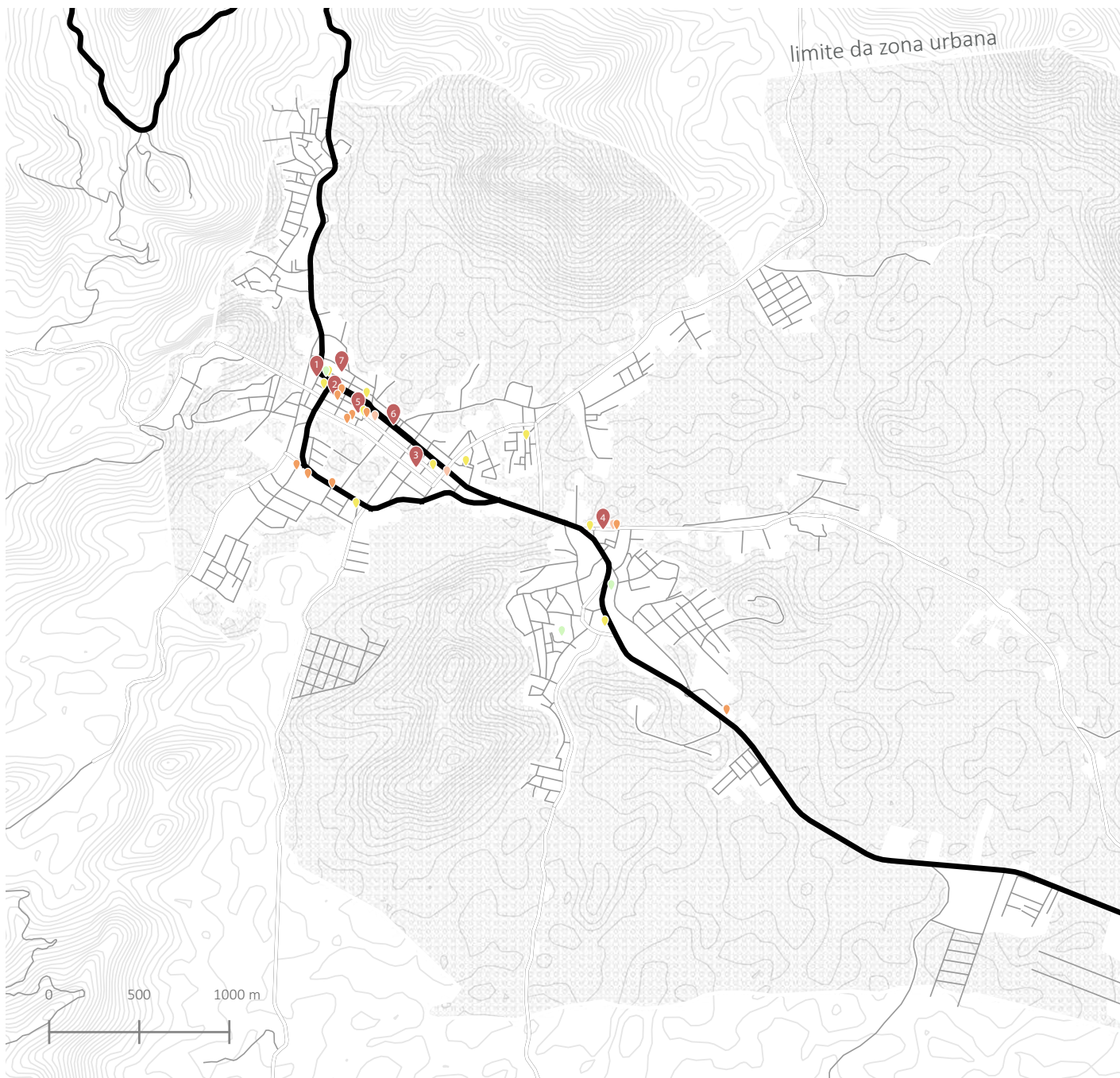
Art. 62- As Áreas de Proteção Ambiental dos Recursos Hídricos, de uso especial para a Proteção Ambiental e preservação, definidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Baturité como as áreas de proteção dos rios Putiú e Aracoiaiba, deverão:

- I- Manter uma faixa “non aedificandi” de 50m (cinquenta metros) no mínimo do limite da maior cheia;
- II- Após a área “non aedificandi” ter uma área de 100m (cem metros) de proteção ambiental para uso institucional e de equipamentos de lazer, sendo proibido utilizar muros com altura superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e evitado o adensamento de equipamentos e descaracterização da área;
- III- Delimitando esta área de proteção, deverá ser criada uma via paisagística que limitará a área;
- IV- É proibido o tráfego de equipamentos náuticos motorizados, como Jet skis, barcos e lanchas, pelo risco de acidentes e poluição ambiental combustível e degradação da vegetação e fauna lacustres ocasionadas por estes equipamentos;
- V- Deverá ser induzido o serviço de lazer da pesca esportiva respeitada a devida capacidade de carga do corpo d’água, de atividades náuticas, não motorizadas, como o windsurf, laser, caiaque entre outros;
- VI- É estritamente proibido despejar esgotos, ou qualquer outra forma de lixo, ficando o infrator sujeito a multas de maior valor estipuladas pela legislação ambiental vigente.

(Lei nº 1.160 de 24 de MAIO de 2001 do município d Baturité, p.3, grifo da autora)

ESTAÇÃO	📍
VIA ARTERIAL	—
VIA COLETORA	==
VIA LOCAL	---
MASSA D’ÁGUA	■
VIA PAISAGÍSTICA	----





Mapa de edifícios históricos e equipamentos. Fonte: produzido pela autora.

MAPA DE EQUIPAMENTOS

- EDIFICAÇÃO HISTÓRICA
- EQUIPAMENTO ESPORTIVO
- EQUIPAMENTO CULTURAL
- ORGÃO ADMINISTRATIVO
- ESPAÇOS LIVRES

EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS

1. **MATRIZ DE NOSSA SENHORA DA PALMA:** Está associada à gênese da cidade, não obstante não ter sido erigida no local exato determinado pelas diretrizes portuguesas, e sim no interior da praça a qual é contígua. Sua construção foi empreendida no século XVIII pelo mesmo mestre responsável pela Matriz de Canindé. A ornamentação barroca da fachada registrada pelo desenho de Freire Alemão, em 1851, permanece pouco ou nada alterada. A composição novecentista de nave única desenhada pelo botânico recebe adições até chegar à forma atual, com duas torres simétricas, uma nave e sete capelas a mais.

2. **PALÁCIO ENTRE RIOS:** Antiga Casa de Câmara e Cadeia da cidade, é hoje sede da Prefeitura Municipal. Sua construção data de 1877-1878, como documentado nos relatórios do presidente da província, fato contextualizado pela política pública provincial responsável pelo uso da mão de obra dos retirantes da seca para obras públicas. Dessa forma, é um marco construído do período de frenesi de construções e de desenvolvimento material pelo qual passa o Ceará no último quartel do século XIX. O nome Entre Rios se deve ao fato de o prédio estar, assim como centro da cidade, localizado entre os rios Aracoíaba e Putiú. Suas feições se devem à expressão arquitetônica vigente no período, o ecletismo.

3. **IGREJA DE SANTA LUZIA:** Junto à praça de mesmo nome, este ponto representa o espaço de agregação social surgente da segunda fase de expansão da cidade, determinada por Liberal de Castro. Inse- se no mesmo contexto político do Palácio Entre Rios e, em contraste com a igreja Matriz, não apresenta mais traços espiralados ou sinuosos.

4. **COMPLEXO DA ESTAÇÃO FERRÓVIÁRIA:** Já citada, e alvo principal deste trabalho, é composta, hoje, pela Estação Ferroviária, por uma garagem de trole, pela Usina Putiú e por um armazém. Registros disponibilizados pela RFFSA também declaram ter existido casas de turma, pequenas edificações para abrigar os trabalhadores da ferrovia, não mais identificadas no contexto atual.

5. **SOLAR DOS RAMOS**

6. **CORREIOS:** Tata-se de um projeto uniforme

disseminado por todo Brasil, na década de 30 do século XX. A maioria dos exemplares desapareceu no Ceará, e são poucas as cidades brasileiras que mantêm essas edificações históricas. Mantém o desenho original e está orientada sob os princípios da arquitetura protomodernista, tanto em seu caráter plástico quanto em sua atitude de produção em massa.

7. **CÍRCULO OPERÁRIO CATÓLICO (COC):** Faz parte do conjunto arquitetônico da Matriz. Inaugurado em 1932 (ARRUDA, 2017), é construído na esteira do intenso movimento católico local, que dá origem a outras edificações presentes até hoje na cidade. Entre estes estão a Escola Apostólica de Baturité (Jesuítas), fora da zona urbana, e os colégios Salesianos Domingos Sávio e Nossa Senhora Auxiliadora. Curioso é que, apesar de ser uma edificação de pequeno porte comparada as analisadas acima, possui generosos recuos laterais e frontal, caráter em geral não repetido no padrão das casas da cidade. É um edifício eclético, como maior parte do patrimônio histórico construído preservado em Baturité.



Correios de Patos, nos anos 50. Fonte: Portal da Folha Patoense.



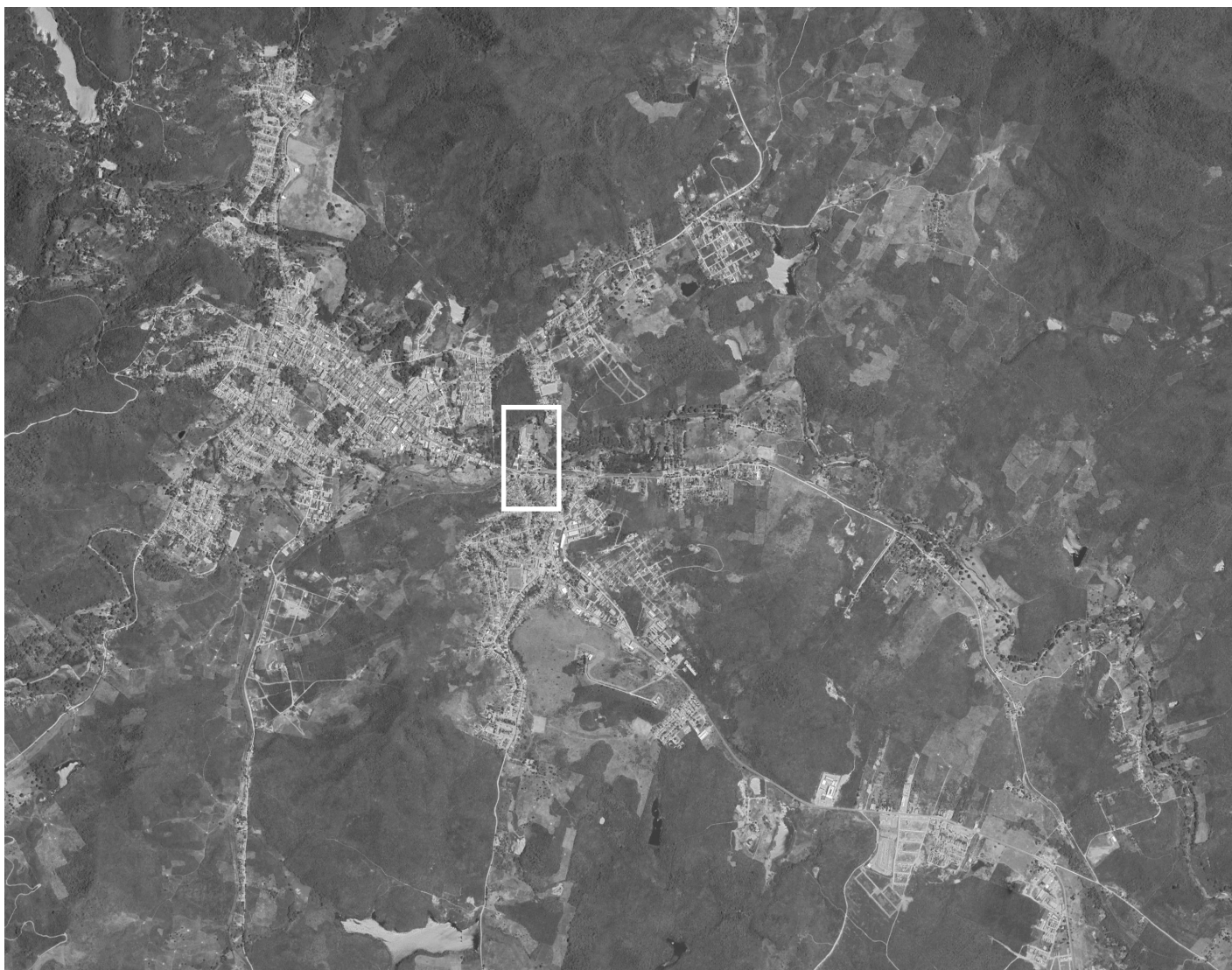
Correios de Baturité, em 2019. Fonte: Google Street View.



03

.

LEVANTAMENTOS



Vista da zona urbana de Baturité, a partir de satélite. Fonte: Google Earth.

A área escolhida para intervenção projetual equivale ao entorno imediato do complexo da estação ferroviária, no bairro Putiú. Essa área, especificamente, de acordo com o levantamento de dados feito neste trabalho, é atendida pelas infraestruturas habitacionais básicas, e é coberta pelos raios de alcance dos equipamentos de saúde e educação. Por outro lado, este trecho está no centro dos setores censitários avaliados com alto e extremo índice de carência habitacional, além de servir como única conexão carroçável a um bairro completamente fora dos raios de atendimento de escolas de ensino fundamental e médio, o Coió. Sendo assim, vislumbra-se o complexo como ponto estratégico, que converge em si algumas pontências. Estão entre elas o turismo, já evocado nos planos regionais, e a capacidade de descentralização: o putiú pode aproveitar de sua condição conectora para sediar equipamentos que contemplem locais distantes do centro.

Compõem o conjunto o próprio prédio da estação, a garagem de trole, a antiga usina de beneficiamento de algodão, e o armazém.

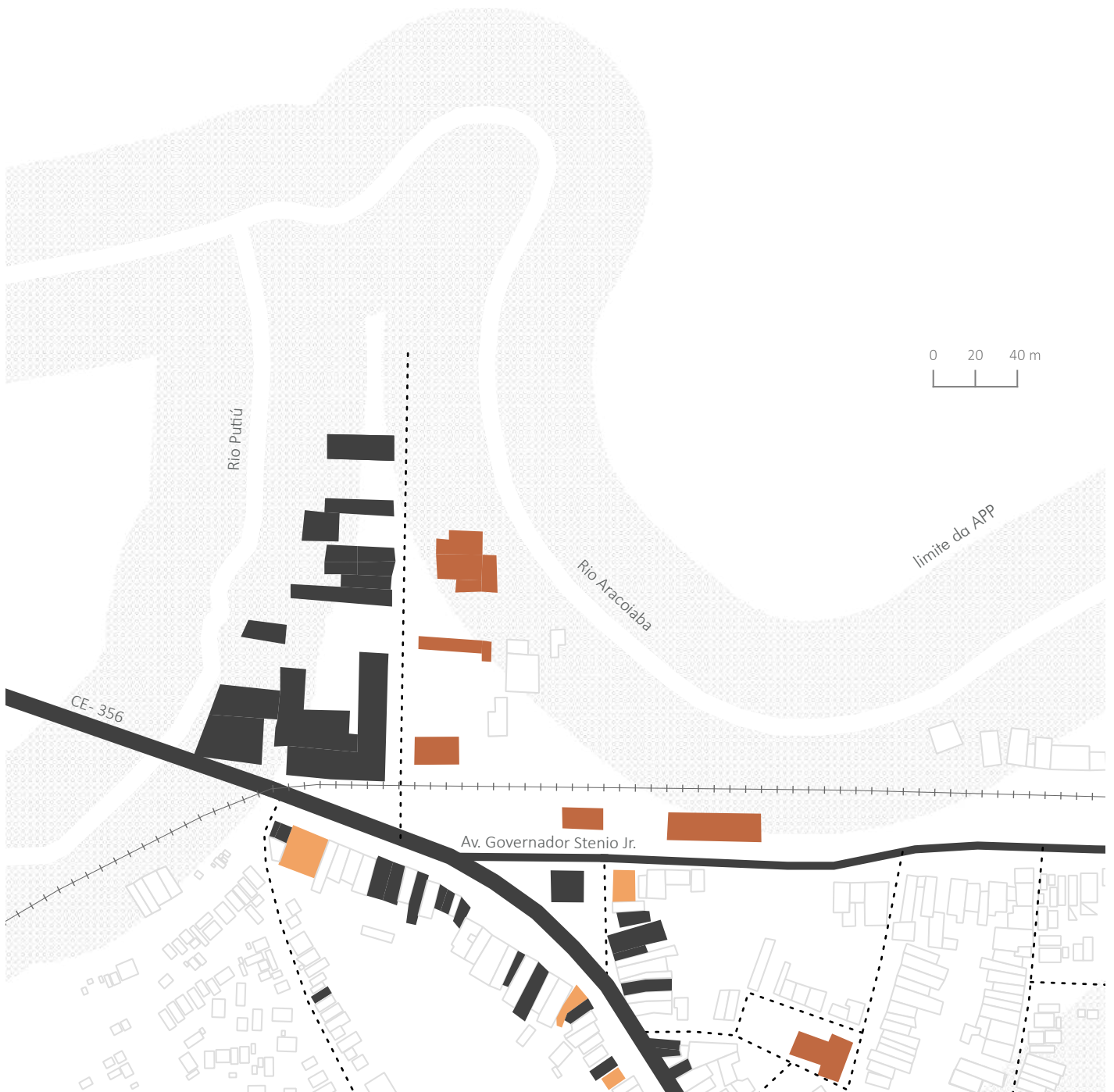
A exceção da usina, todos os imóveis do conjunto foram cedidos pelo DNIT à prefeitura de Baturité. O termo cessão gratuita, assinado em 2015, tem validade de 20 anos, com possibilidade de ser renovado. Destes, somente a estação tem vida diária, ao se prestar como museu. Os outros prédios, sob responsabilidade da prefeitura, estão subutilizados e deixados sem manutenção à ação das intempéries. A antiga usina, por sua vez, é, como sempre foi, propriedade de particulares - está subdividida em unidades alugadas para diversos fins comerciais, com destaque às oficinas de automóvel.

Todos os prédios citados foram levantados para a elaboração deste trabalho. Mais adiantes são apresentados os desenhos resultados desse processo.



- ① Usina
- ② Garagem de Trole
- ③ Estação Ferroviária
- ④ Armazém

- RESIDÊNCIA
- COMÉRCIO/SERVIÇO
- INSTITUIÇÃO
- USO MISTO
- ⋯ VIA LOCAL
- VIA COLETORA
- VIA ARTERIAL
- +↔ TRILHO





Panorâmica 1.



Panorâmica 2



Panorâmica 3



Panorâmica 4

1. Vista frontal da Estação Ferroviária, a partir da da praça triangular Osmar Marinho. À direita, o armazém.

2. Vista posterior da Estação Ferroviária, a partir da cerca que limita o terreno da união apropriado por particulares. À direita, a garagem de trole.

3. Vista frontal do armazém, a partir da via coletora que dá acesso ao bairro Coió.

4. Vista posterior do armazém. À direita, a Estação Ferroviária.

5. Vista da via arterial contígua à CE-356, a partir da Usina. À direita, a ponte sobre o rio Putiú.'

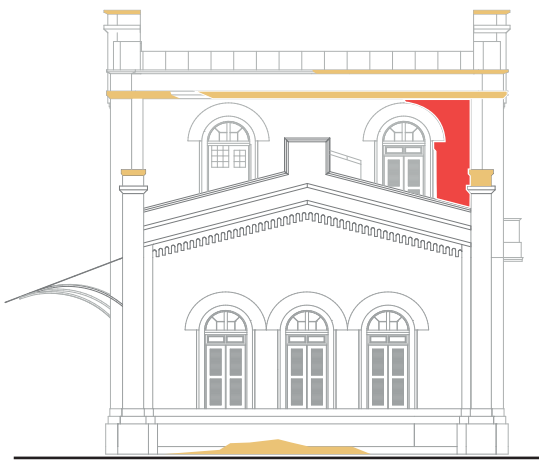


Panorâmica 5



ESTAÇÃO

MAPA DE DANOS DA FACHADA



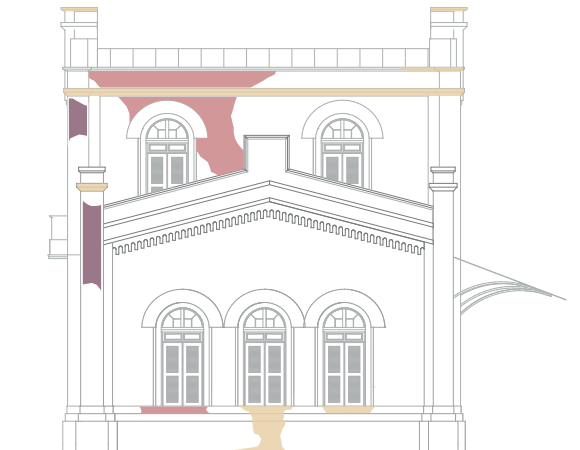
FACHADA OESTE. esc.: 1/200



FACHADA SUL. esc.: 1/200



FACHADA NORTE. esc.: 1/200



■ DESAGREGAÇÃO DO REBOCO

■ EFLORESCÊNCIA

■ BOLOR E FUNGOS

■ EXPOSIÇÃO DA ALVENARIA

■ PRESENÇA DE PLANTAS

■ BOLOR E FUNGOS

■ DESAGREGAÇÃO DA PINTURA



Foto da recepção. Fonte: Ramiro Teles Beserra..



Foto a partir da praça. Fonte: Ramiro Teles Beserra..



Foto da fachada norte. Fonte: Ramiro Teles Beserra.



13. Foto da fachada norte. Fonte: Ramiro Teles Beserra..

TELHADO CERÂMICO
+ RIPAS

TELHADO
E FIBROCIMENTO

PAREDES
AUTOPORTANTES
+ CAIBROS

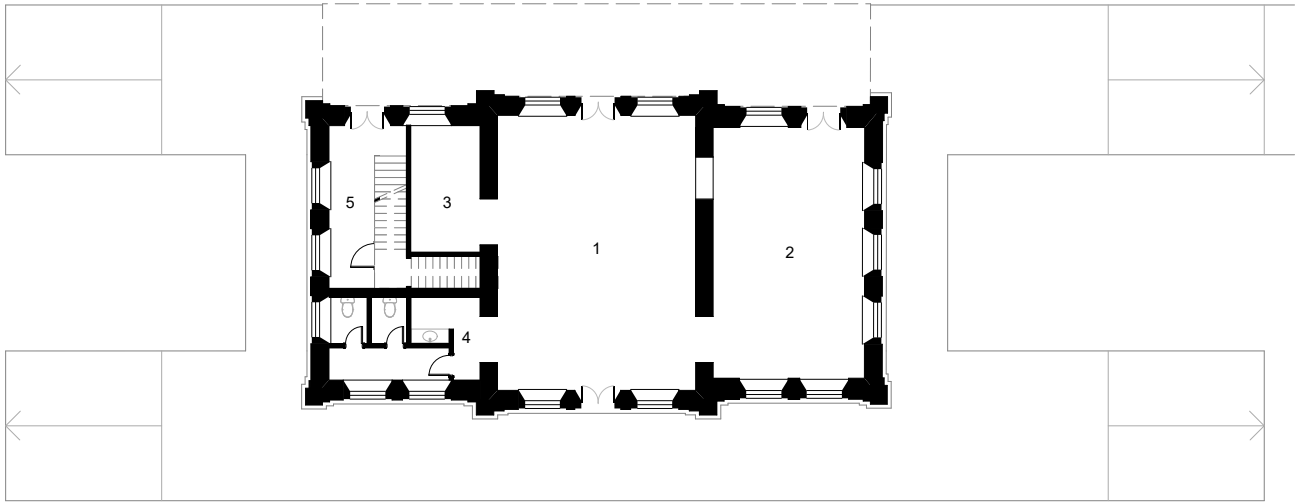
- RECEPÇÃO
- EXPOSIÇÃO
- ACESSO À SECRETARIA
- COPA
- GABINETE DO SECRETÁRIO
- RECEPÇÃO DA SECRETARIA
- WCs

CENÁRIO
ATUAL

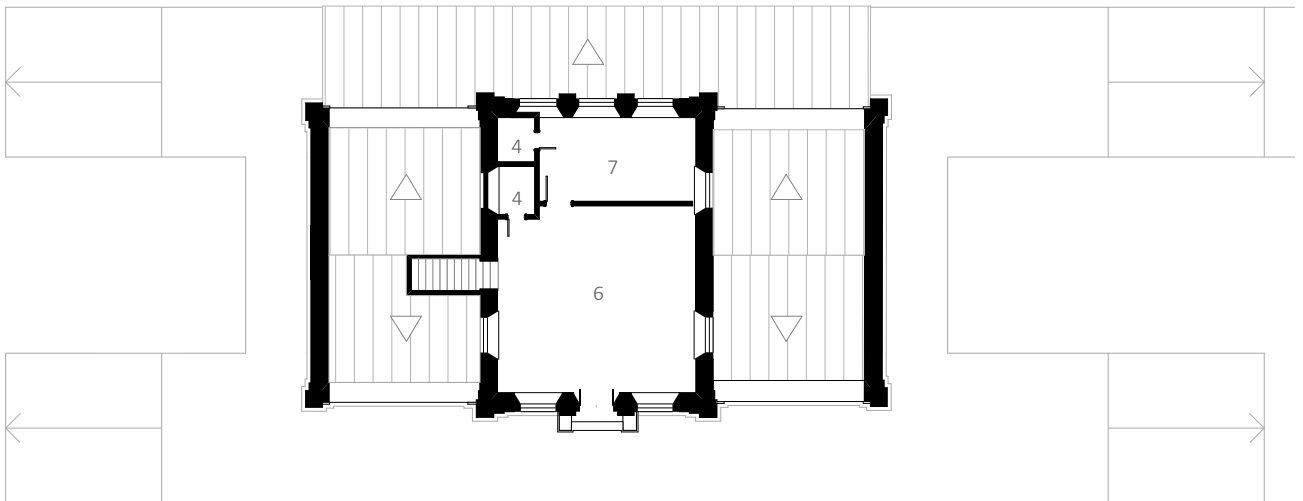
ACESSO AO MUSEU

ACESSO À SEC. DE CULTURA

N



PLANTA BAIXA TÉRREA
SEGUNDO PAVIMENTO
esc.: 1/250



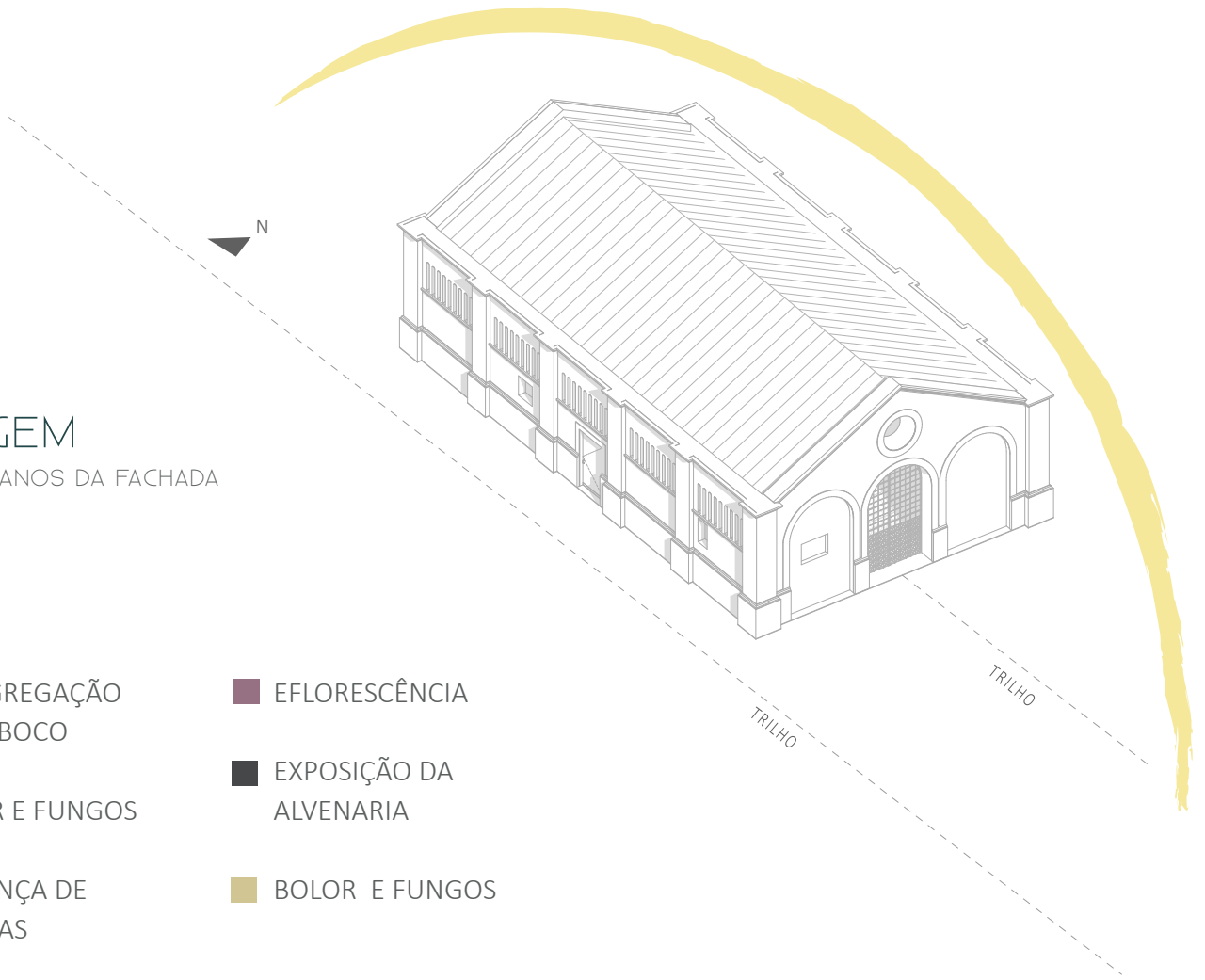
PLANTA BAIXA 1° PAVIMENTO
esc.: 1/250

1	RECEPÇÃO	60,57
2	EXPOSIÇÃO	44,79
3	COPA	10,82
4	WC	21,92
5	ACESSO À SECRETARIA	15,84
6	RECEPÇÃO DA SECRETARIA	42,61
7	GABINETE DO SECRETÁRIO	16,43

GARAGEM

MAPA DE DANOS DA FACHADA

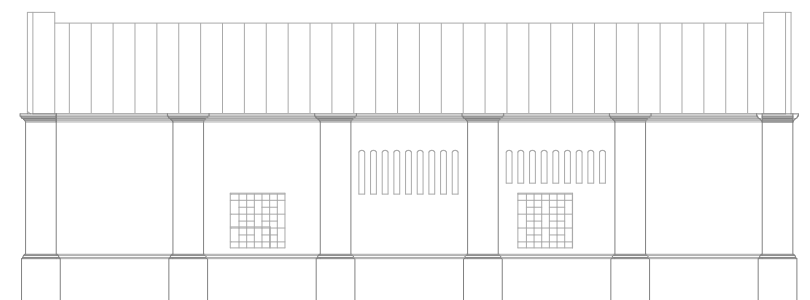
- DESAGREGAÇÃO DO REBOCO
- BOLOR E FUNGOS
- PRESENÇA DE PLANTAS
- DESAGREGAÇÃO DA PINTURA
- EFLORESCÊNCIA
- EXPOSIÇÃO DA ALVENARIA
- BOLOR E FUNGOS



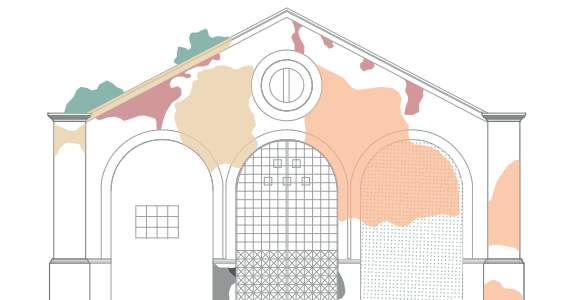
13. FACHADA OESTE. esc.: 1/200



13. FACHADA SUL. esc.: 1/200



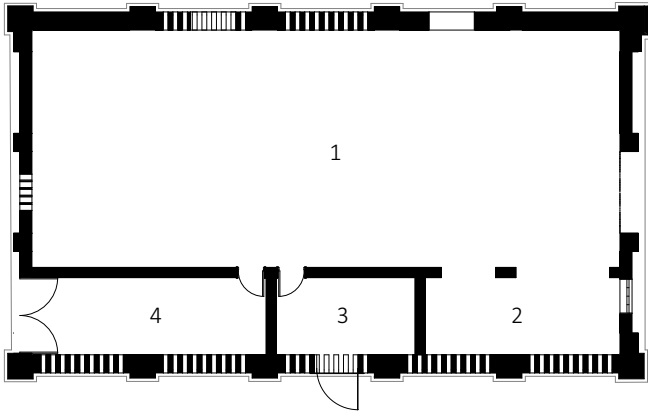
13. FACHADA NORTE. esc.: 1/200



13. FACHADA LESTE. esc.: 1/200



GARAGEM



1	GARAGEM	163,23
2	AMBIENTE 2	18,04
3	AMBIENTE 3	12,50
4	OFICINA	21,96

PLANTA BAIXA
esc.: 1/250



Foto a partir da estação. Fonte: produzido pela autora.



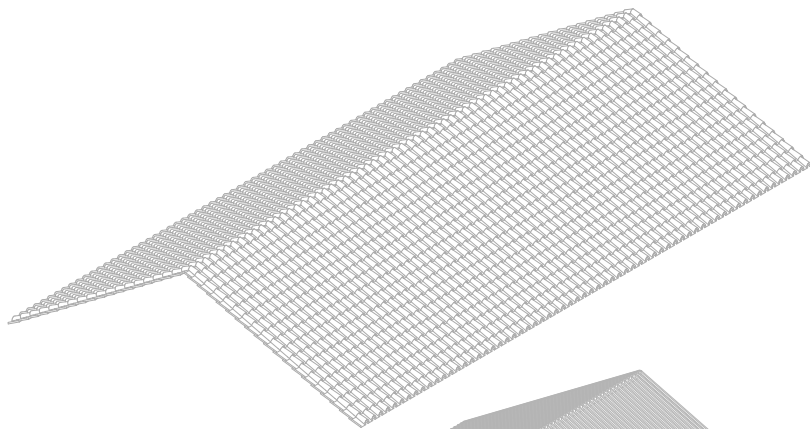
Foto da fachada oeste. Fonte: produzido pela autora.



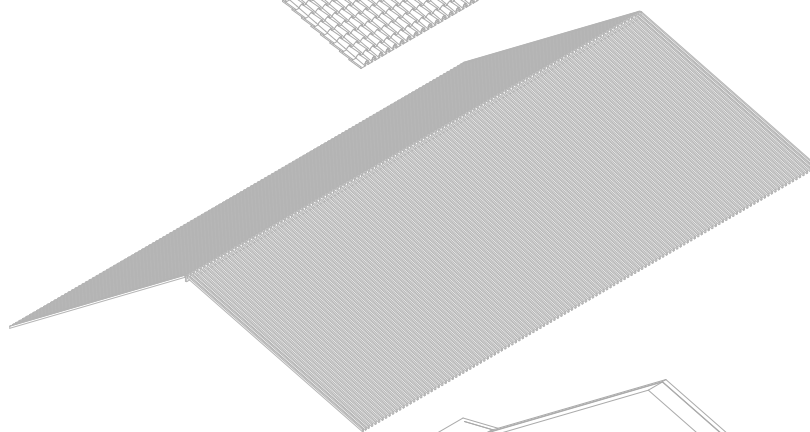
Foto da fachada sul. Fonte: produzido pela autora.



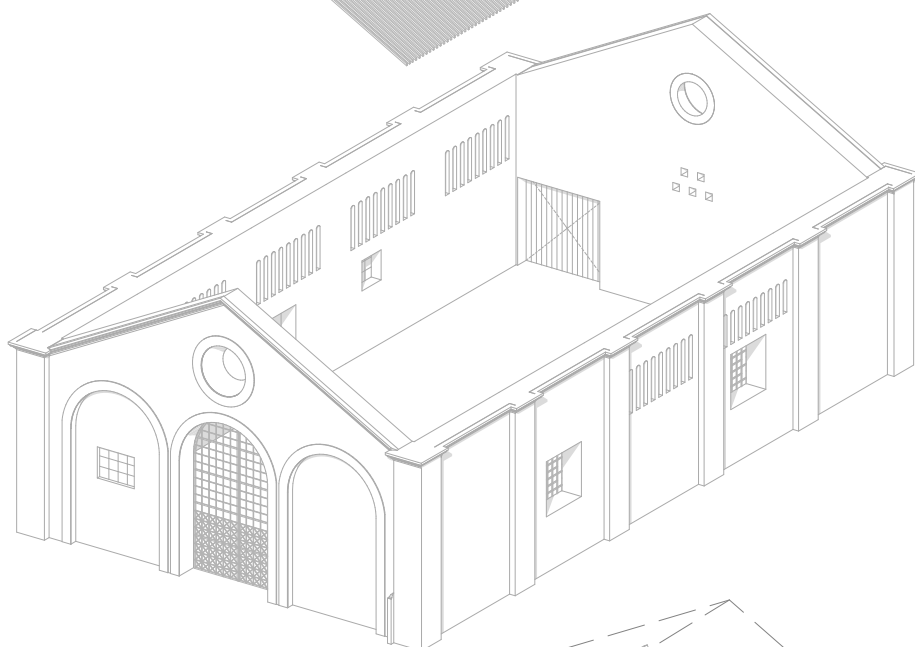
=Foto interna. Fonte: produzido pela autora.



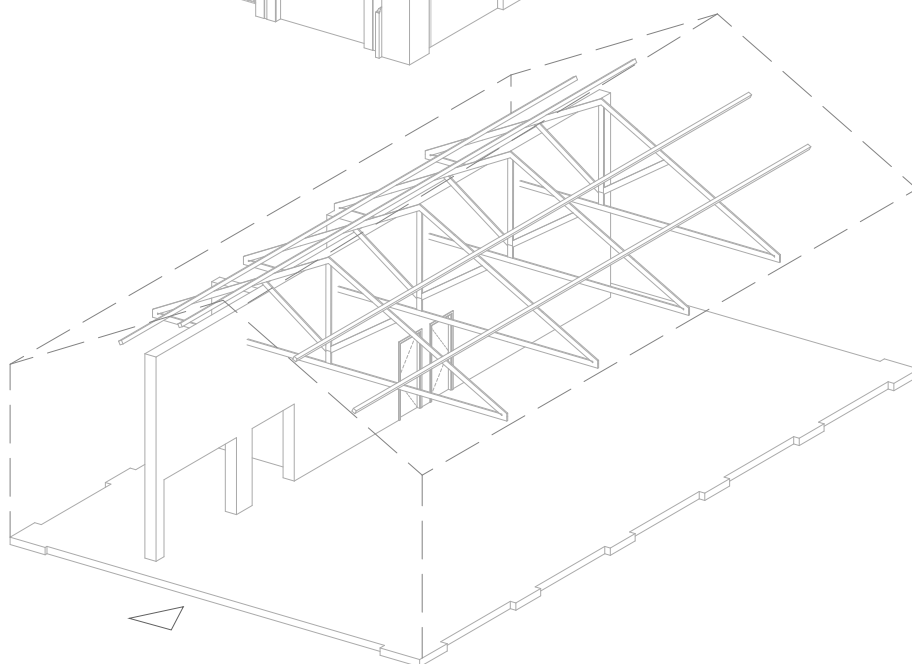
TELHADO



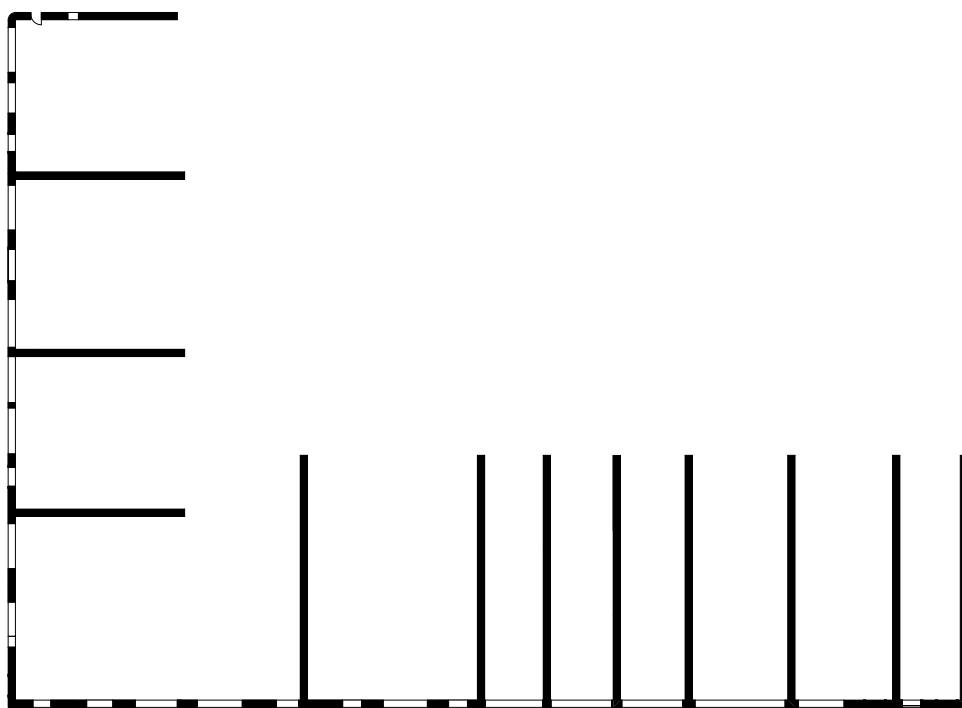
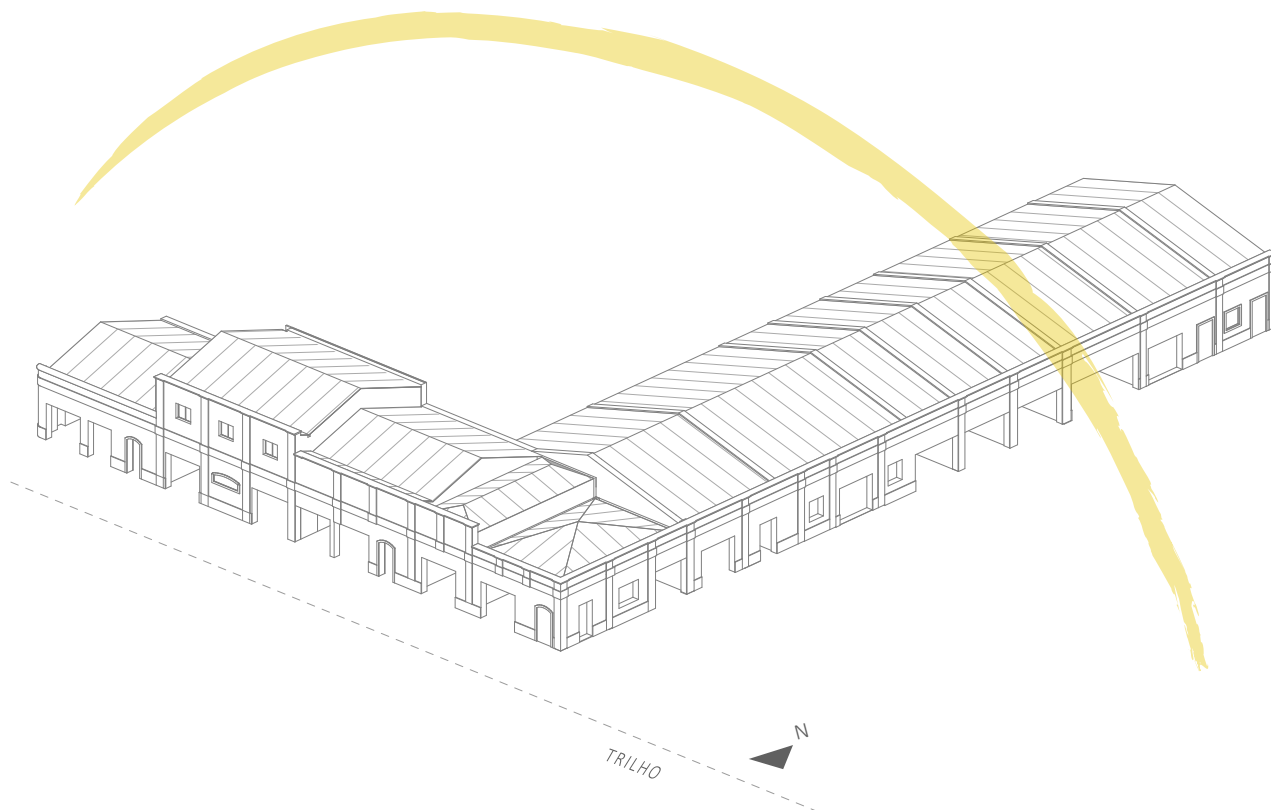
CAIBROS



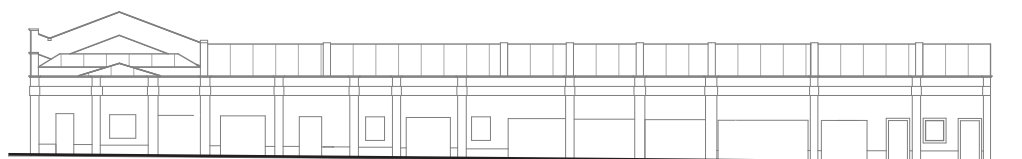
PAREDES
AUTOPORTANTES



CENÁRIO ATUAL +
TRELIÇAS



PLANTA BAIXA
esc.: 1/500

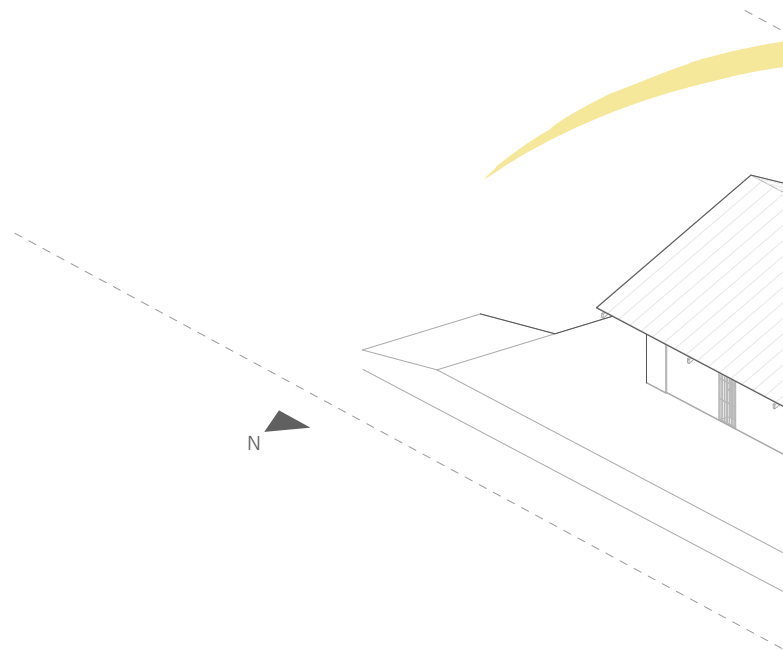


FACHADA LESTE
esc.: 1/500

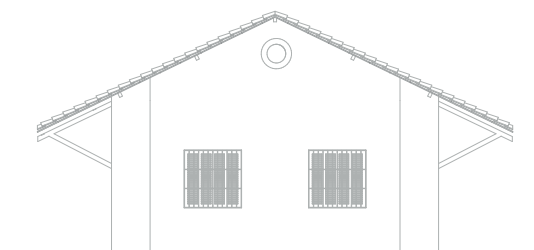
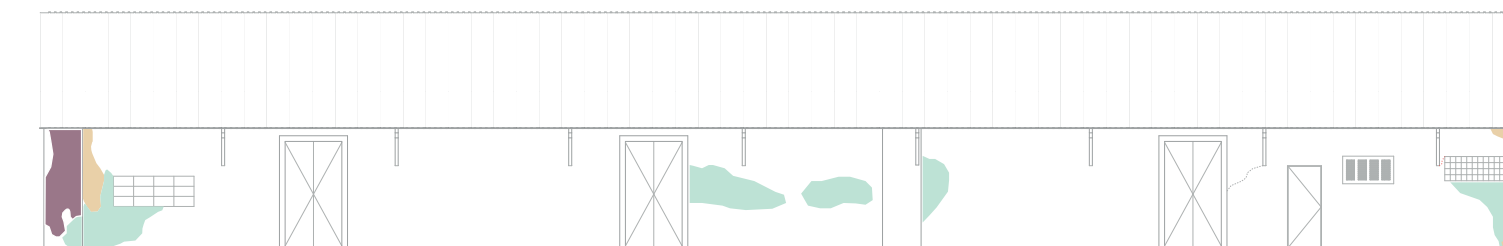
Devido ao seu uso privado, o levantamento da Usina se restringiu à sua casa, e a alguns poucos ambientes internos.

ARMAZÉM

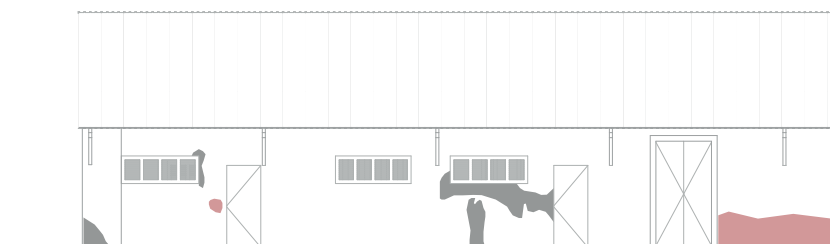
MAPA DE DANOS DA FACHADA

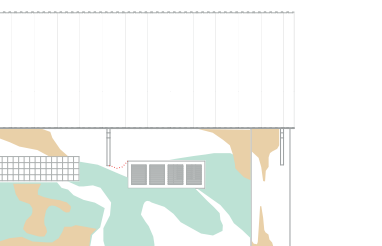
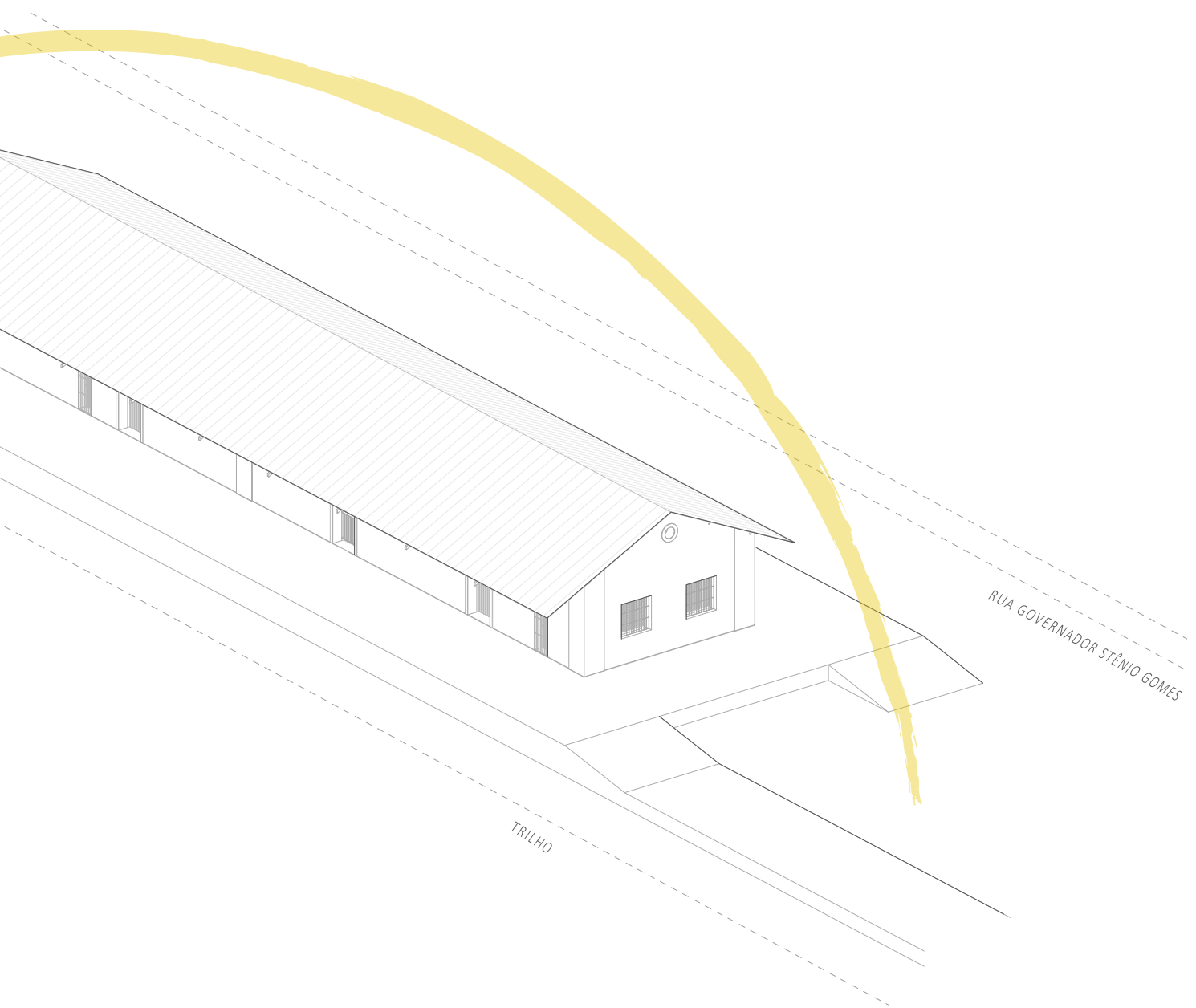


- DESAGREGAÇÃO DO REBOCO
- EFLORESCÊNCIA
- BOLOR E FUNGOS
- EXPOSIÇÃO DA ALVENARIA
- PRESENÇA DE PLANTAS
- BOLOR E FUNGOS
- DESAGREGAÇÃO DA PINTURA

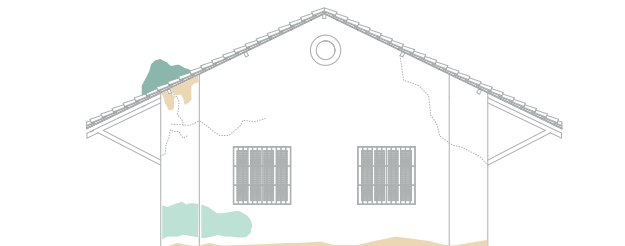


FACHADA LESTE. esc.: 1/200

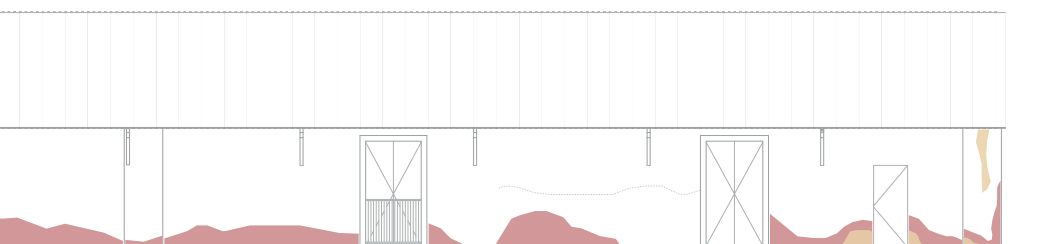




FACHADA SUL. esc.: 1/200



FACHADA OESTE. esc.: 1/200



FACHADA NORTE. esc.: 1/200



Foto da fachada norte. Fonte: produzido pela autora.



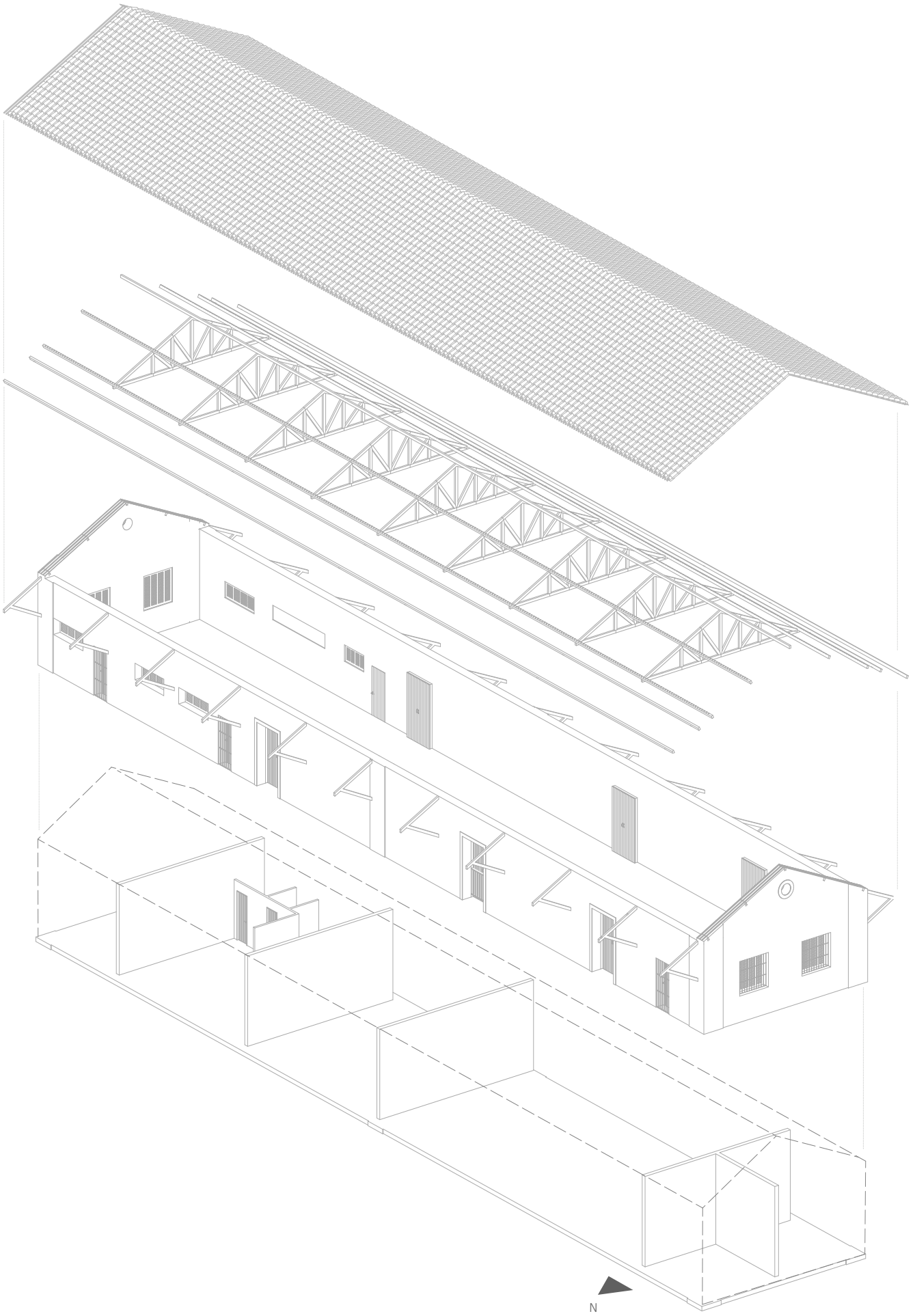
Foto da fachada sul. Fonte: produzido pela autora.



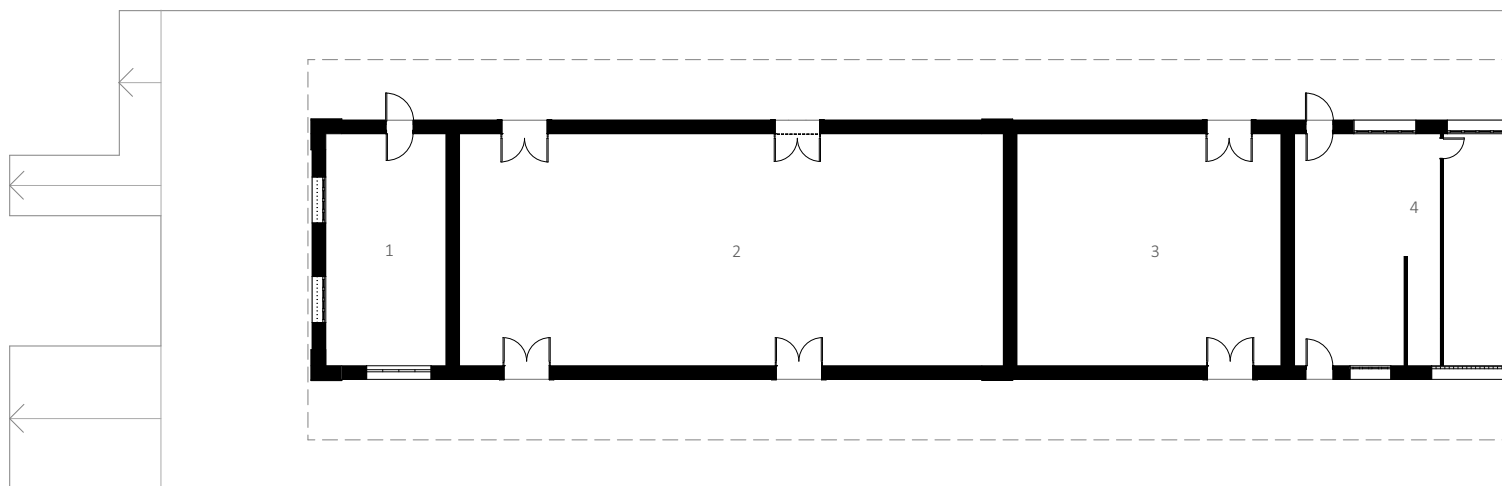
Foto da fachada sul. Fonte: produzido pela autora.

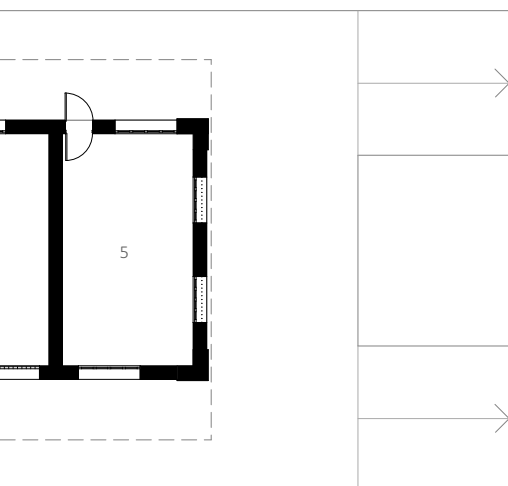


Foto da fachada norte. Fonte: produzido pela autora.



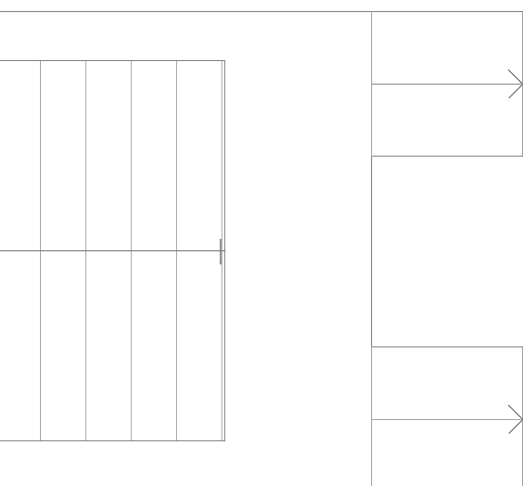
ARMAZÉM





PLANTA BAIXA TÉRREA
esc.: 1/250

1	LOJA DOS ARTESÃOS	30 m ²
2	AMBIENTE SEM USO	138 m ²
3	AMBIENTE SEM USO	67 m ²
4	SALA DA BANDA MUNICIPAL	65 m ²



PLANTA BAIXA DE COBERTURA
esc.: 1/250



04

•

REFERÊNCIAS
PROJETUAIS



Fonte: ArchDaily. Autor: Nelson Kon.



Fonte: Blog da Arquitetura.



Fonte: ArchDaily. Autor: Nelson Kon.



Fonte: Blog da Arquitetura.

TEATRO EROTÍDES DE CAMPOS - ENGENHO CENTRAL

FICHA TÉCNICA

Escritório: Brasil Arquitetura/ Área construída: 2850m²/ Estrutura: Concreto/ Local: Piracicaba, BR/ Projeto: 2009/ Fim da Obra: 2012.

O antigo galpão tombado era um grande depósito de tonéis e uma destilaria de álcool. Essa memória está nas dimensões industriais de seu pé direito, em seu grande vão central, nos materiais empregados em sua construção. O conjunto formado pelo Engenho Central é “marca da terra” de Piracicaba. Num dos mais belos e antigos de todos os galpões, foi projetado o Teatro do Engenho. Com um palco “dupla face” que se abre também para a praça central, o teatro é um importante equipamento de apoio às festas ao ar livre. O edifício é um teatro contemporâneo multiuso, flexível, e investido de história.

PARQUE HIGHLINE - NOVA IORQUE, EUA

FICHA TÉCNICA

Escritório: James Corner Field Operations (paisagismo) and Diller Scofidio + Renfro (arquitetura)/ Local: Nova Iorque - NY, EUA/ Projeto: 2004/ Fim da Obra: 2008.

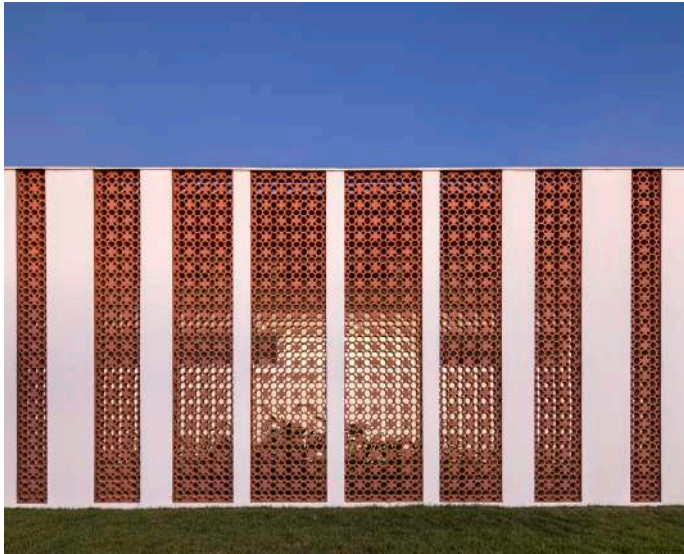
O High Line é um parque urbano linear, implantado sobre uma linha férrea elevada construída em 1930 e posteriormente desativada, no lado oeste de Manhattan. A ideia de intervenção para o High Line foi revitalizar a área da antiga ferrovia, incluindo galpões e fábricas existentes no entorno para conversão em galerias de arte, estúdios de design, lojas, museus etc. O projeto final foi resultado de duas fases de seleção: o concurso internacional de ideias *Designing the High Line* (2003) e o Concurso de Projetos (2004). Sobre uma passarela suspensa, a oito metros de altura, desenvolveu-se um parque linear com dois quilômetros e meio de comprimento.



Fonte: ArchDaily. Autora: Joana França.



Fonte: Portal Vitruvius. Autor: Nelson Kon.



Fonte: ArchDaily. Autora: Joana França.



Fonte: Portal Vitruvius. Autor: Nelson Kon.

JUIZADO ESPECIAL CÍVEL E CRIMINAL DE UNILEÃO - CEARÁ, BR

FICHA TÉCNICA

Escritório: Lins Arquitetos/ Área construída: 879 m²/
Local: Juazeiro do Norte- CE, Brasil/ Ano: 2016

O Juizado Especial Cível e Criminal de Juazeiro do Norte é um convênio entre o Centro Universitário Unileão e o Tribunal de Justiça do Estado. O edifício se destina ao atendimento de causas judiciais de menor complexidade. Para se adequar a topografia e reduzir custos com movimentação de terra, foi criado um platô para acomodar o edifício. Tal decisão implicou em grandes fachadas voltadas para o Leste e o Oeste, que não é a melhor solução de se implantar um edifício no clima semiárido. Em contrapartida, o projeto se utilizou de diretrizes de conforto ambiental, como o uso de elementos de proteção solar (em destaque na foto, o cobogó que se estende até o teto), a criação de jardins internos e o pé-direito alto.

CENTRO CULTURAL ARARAS - SÃO PAULO, BR

FICHA TÉCNICA

Escritório: AUM arquitetos/ Área construída: 3.200 m²/
Local: Araras - SP, Brasil/ Projeto: 2003/ Fim da Obra: 2009.

Em 2003, por uma iniciativa da Associação de Cultura e Artes de Araras, foi organizado o concurso nacional para a requalificação da antiga estação ferroviária com o propósito de transformá-la num centro cultural. Funcionalmente, o partido foi pautado na distribuição do programa de necessidades pelas construções originais, na criação de uma nova edificação, e na expansão da área coberta. A cobertura da estação foi estendida através da construção de uma marquise de concreto que atua como estrutura de conexão. A marquise se expande na porção central do terreno de modo a criar um abrigo e espaços de convivência.

BIBLIOGRAFIA

ARRUDA, Luiz Gustavo Lima. Coronelismo e urbanização: trabalhadores em Baturité-CE entre as décadas de 1920 e 1930 in Encontro Regional Nordeste de História Oral, 11, 2017, Fortaleza.

CAMPOS, J.A. (2000) Aspectos Histórico-Econômicos, geoambientais e ecológicos do Maciço de Baturité. Fortaleza: CEPEMA.

CASTRO, Liberal. Urbanização Pombalina no Ceará: a paisagem da vila de Monte-mor-o-Novo d'América in Colóquio Internacional do CBHA, 1, 199, São Paulo.

CHOAY, Françoise. A Alegoria do patrimônio. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001.

DUARTE JR, Romeu. Especial - O Patrimônio Cultural Cearense e os 80 anos do IPHAN. Disponível em <<http://www.anuarioceara.com.br/o-patrimonio-cultural-cearense-e-os-80-anos-do-iphan/>>.

FREYRE, Gilberto. Casa-Grande & Senzala, 50ª edição. Global Editora. 2005.

JUCÁ NETO, C. R. . Salve o Rei !!! A Vila de Montemor-o-Novo d' América fora instalada na Capitania do Ceará. A formalidade de que manda o novo método.. In: Ana Amelia M.C. de Melo e Irenísia Torres de Oliveira.. (Org.). Aproximações: cultura e política.. 1ed.Fortaleza: Ana Amelia M.C. de Melo e Irenísia Torres de Oliveira., 2013, v. 1, p. 1-30.

OLIVEIRA, Rogério. O idealismo de Viollet-le-Duc. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.087/3045>> Acesso em: 26 nov. 2019.

PAES, M. T. D. Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 667-684, dez. 2017. ISSN 2179-0892.

PEREIRA, Honório Nicholls . Tendências contemporâneas na teoria da restauração. In: Marco Aurélio A. de Filgueiras Goms; Elyanne Lins Corrêa. (Org.). Reconceituações contemporâneas do patrimônio. 1ed.Salvador: EDUFBA,

2011, v. 1, p. 101-116.

PONTES, Luana Cavalcanti. Cortes e recortes do turismo no maciço de Baturité – CE: reflexões a partir da avaliação do programa de apoio.2008. 221f. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

PORTAL VITRUVIUS. 8ª BIA. Premiados Bienal de Arquitetura 2009. Projetos, São Paulo, ano 11, n. 131.01, Vitruvius, nov. 2011

SOARES, Igor de Menezes. Uma via para a prosperidade: a Estrada de Ferro de Baturité e o Ceará (1836-1870). 2015. 347f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. Restauração. Série Artes & Ofícios. São Paulo, Ateliê Editorial, 2000.



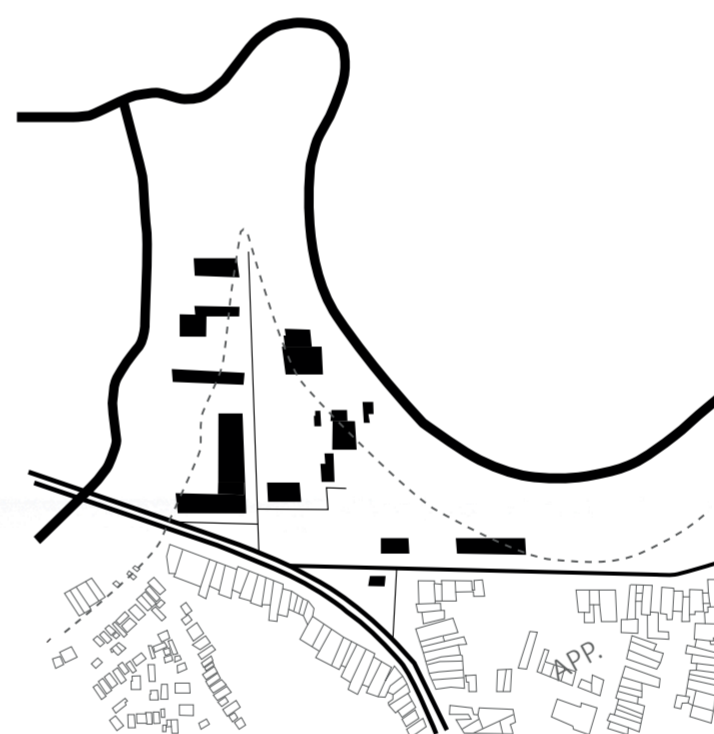
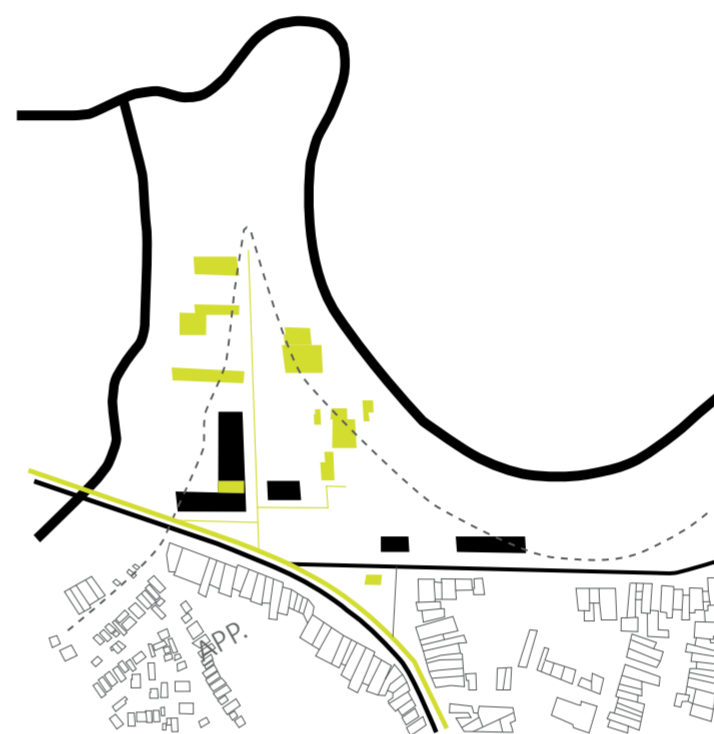
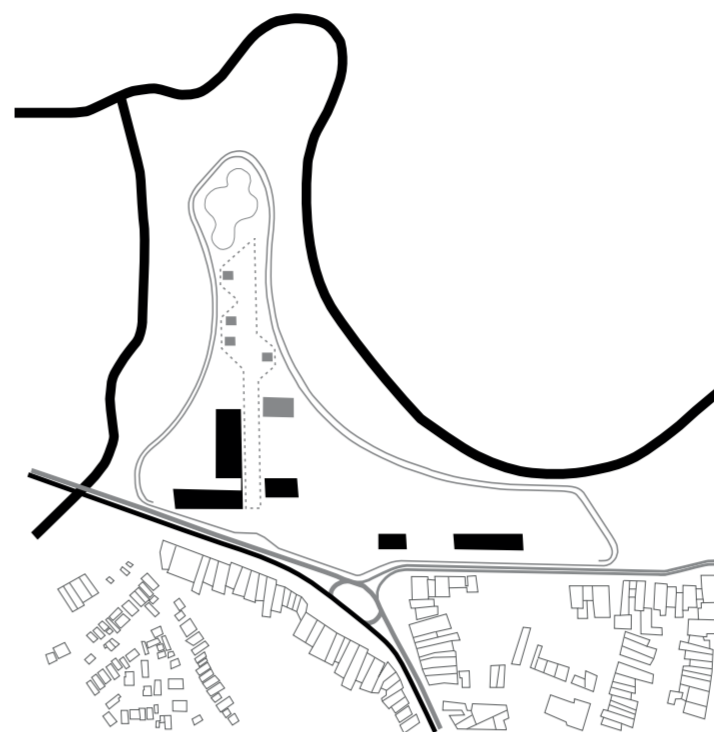
PARQUE ESTAÇÃO . IMPLANTAÇÃO

PARTIDO • A proposta de intervenção tem como premissa maior tornar os espaços privados e subutilizados diagnosticados uma ampla área verde de interesse público. Pra isso, a arquitetura é adotada como instrumento de conexão e transição entre a urbanidade, patrimônio e natureza.

PRESERVAÇÃO • A intervenção foi desenhada para causar o mínimo de impacto no meio natural. A árvores foram mapeadas e aproveitadas na proposta de paisagismo, e o plano de vegetação deve incluir espécies nativas e componentes da mata ciliar dos rios.

REMOÇÃO • Além do evidente valor patrimonial, o entorno da estação ferroviária convive com os limites da área de proteção ambiental (APP) dos rios Aracoiaba e Putiú. Sendo assim, propõe-se a remoção das edificações que ultrapassam o limite assinalado pelo plano diretor, e a reapropriação desses terrenos para implantação do Parque Estação. Além dos prédios em APP, retira-se também a casa de comércio da praça Osmar Marinho, que obstrui a vista da estação.

REINTEGRAÇÃO • A escola Cristo Rei, removida da APP, é reinserida no projeto ao ocupar metade do prédio da antiga Usina Putiú. Os pontos comerciais removidos, por sua vez, devem também ter prioridade na ocupação dos quiosques de comércio e alimentação implantados ao longo do parque.



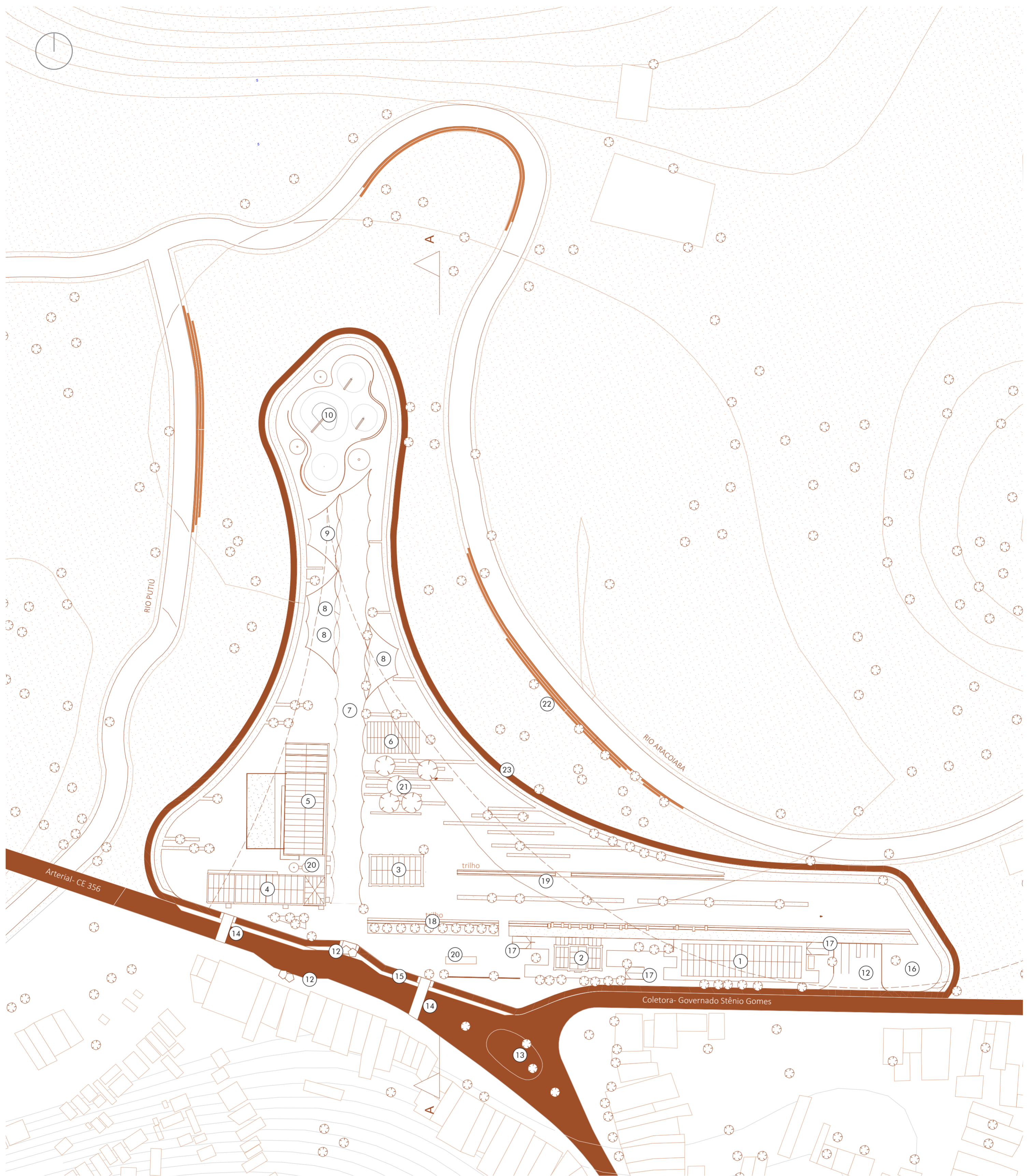
NOVA CONTRUÇÃO ———
REMOÇÃO ———
LIMITE DE APP - - - - -



Acima, uma vista da garagem que se tornou biblioteca, e à direita vê-se a pista de cooper e a ciclofaixa.



PARQUE ESTAÇÃO . IMPLANTAÇÃO



PROGRAMA

1. Centro de Artesanato (CEART) - 100m² / **2.** Museu + Secretaria de Cultura - 190m² / **3.** Biblioteca acervo e consulta - 250 m² / **4.** Teatro Estação - 505 m² / **5.** Escola Infantil e Fundamental Cristo Rei - 1125 m² / **6.** Biblioteca: área de estudo/ateliê - 195 m² / **7.** Grande coberta tensionada - 2700 m² / **8.** Quiosque - 25 m² / **9.** Núcleo de serviço - 25 m² / **10.** Praça playground - 1100 m² / **11.** Estacionamento - 353 m² / **12.** Parada de Ônibus - 16 m²

OUTRAS INTERVENÇÕES

13. Rotatória cujas funções são direcionar o fluxo de automóveis da via arterial à via coletora de forma mais ordenada, reduzir a velocidade através das curvas suaves, e direcionar o olhar de quem chega ao prédio da estação . / **14.** Faixa elevada com iluminação dedicada para travessia de pedestre. / **15.** Ciclovia em piso cimentado, acompanhado de canteiro vegetado de proteção. / **16.** Nome x que não faço ideia. / **17.** Novas rampas metálicas

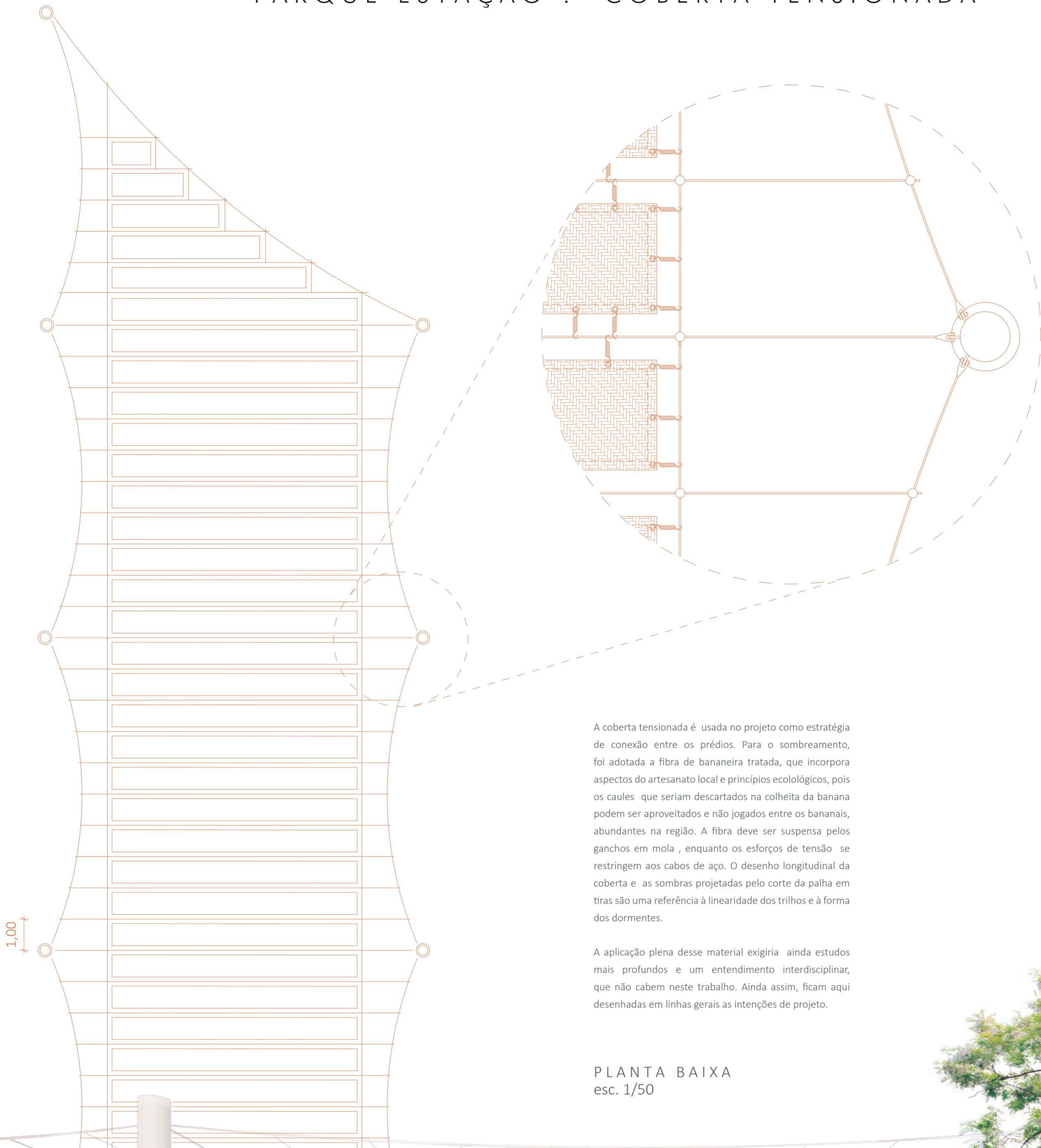
acessíveis sobrepostas às rampas existentes não acessíveis. / **18.** Grupo de árvores *Nins* que devem ser substituídas por árvores nativas. / **19.** Mini anfiteatro móvel sobre trilhos. / **20.** Área de transição entre teatro e escola, que deve abrandar transição do som entre um espaço e outro / **21.** Conjunto denso de árvores existentes aproveitadas para isolar acústico e termicamente o novo prédio da biblioteca. / **22.** Degraus em gabiões / **23.** Via

PLANTA BAIXA esc. 1/1000

limite da área pavimentada, composta por ciclovia e faixa de cooper, que deve ser usada por automóveis para abastecimento e situações de emergência.



PARQUE ESTAÇÃO . COBERTA TENSIONADA



A coberta tensionada é usada no projeto como estratégia de conexão entre os prédios. Para o sombreamento, foi adotada a fibra de bananeira tratada, que incorpora aspectos do artesanato local e princípios ecológicos, pois os caules que seriam descartados na colheita da banana podem ser aproveitados e não jogados entre os bananais, abundantes na região. A fibra deve ser suspensa pelos ganchos em mola, enquanto os esforços de tensão se restringem aos cabos de aço. O desenho longitudinal da coberta e as sombras projetadas pelo corte da palha em tiras são uma referência à linearidade dos trilhos e à forma dos dormentes.

A aplicação plena desse material exigiria ainda estudos mais profundos e um entendimento interdisciplinar, que não cabem neste trabalho. Ainda assim, ficam aqui desenhadas em linhas gerais as intenções de projeto.

PLANTA BAIXA
esc. 1/50



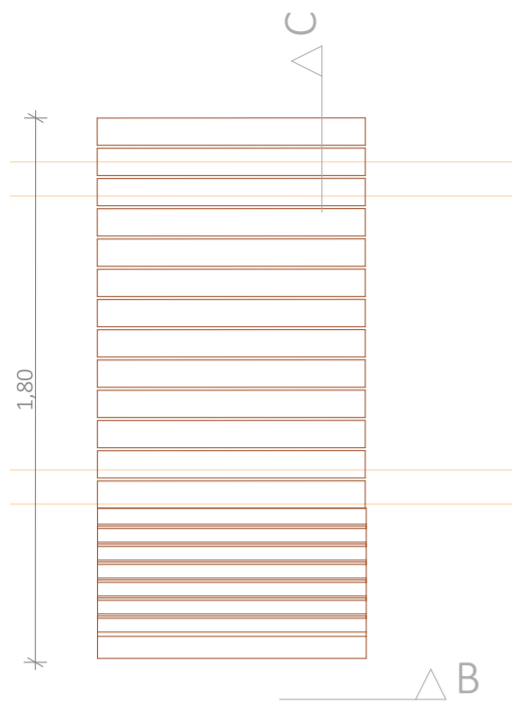
Acima, uma vista da coberta e da fachada da Escola Cristo Rei.



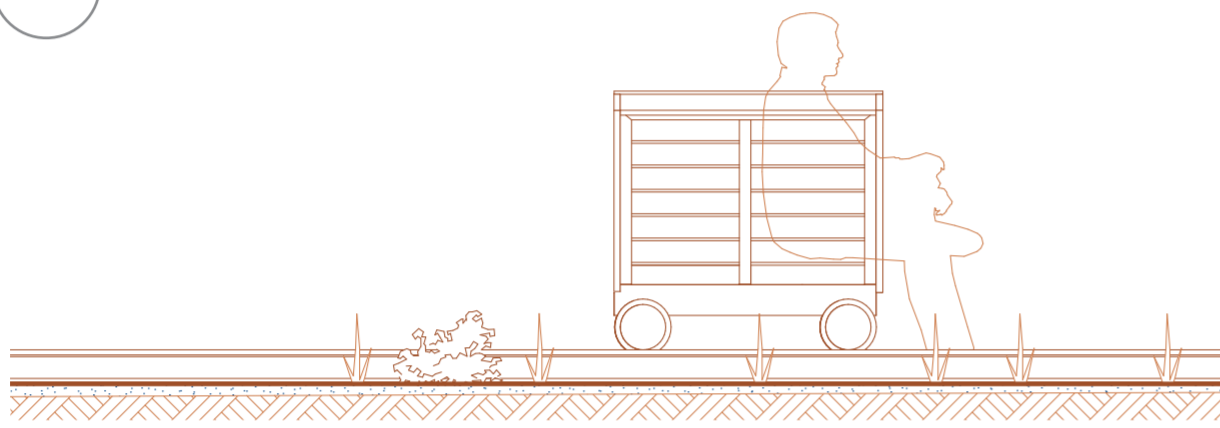
PARQUE ESTAÇÃO . MOBILIÁRIO URBANO

BANCO MÓVEL SOBRE TRILHOS

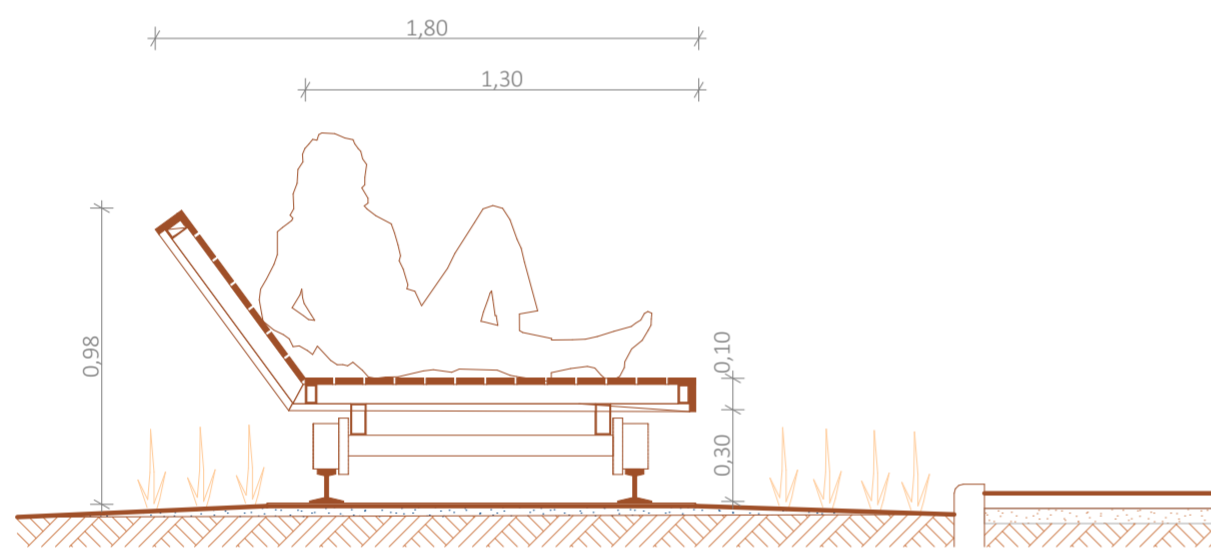
Este banco é uma referência direta àqueles desenhados para o projeto de revitalização do Highline de New York. A escolha por esse móvel se deu em função de sua flexibilidade e alusão ao deslocamento do trem.



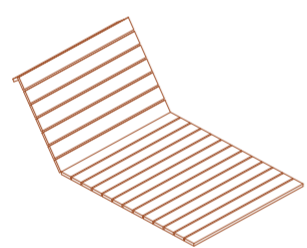
PLANTA BAIXA
esc. 1/25



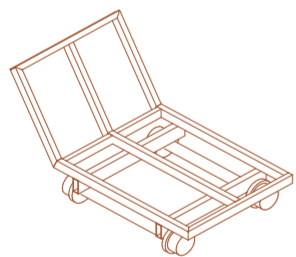
CORTE BB
esc. 1/25



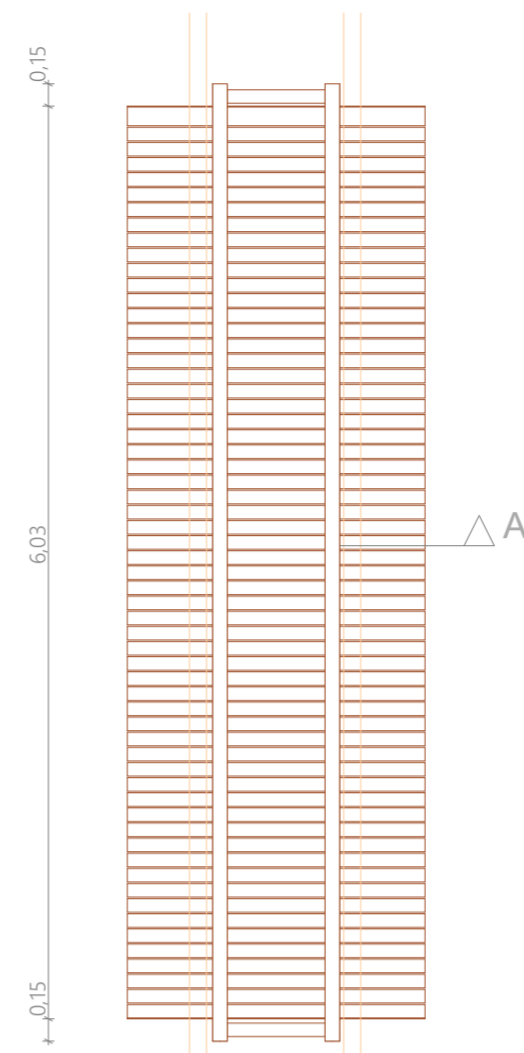
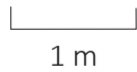
CORTE CC
esc. 1/25



vedação em ripas



estrutura metálica

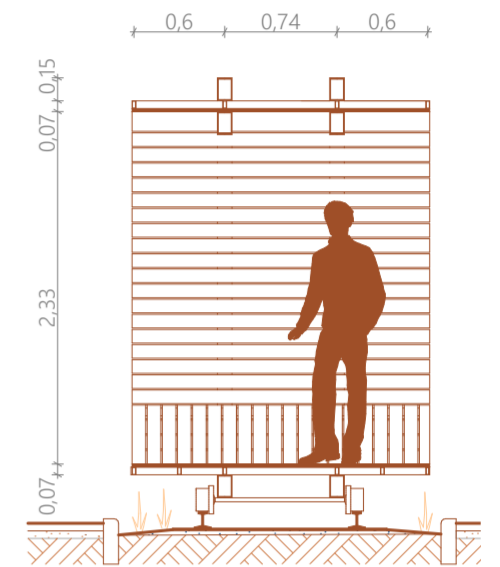


PLANTA BAIXA
esc. 1/50

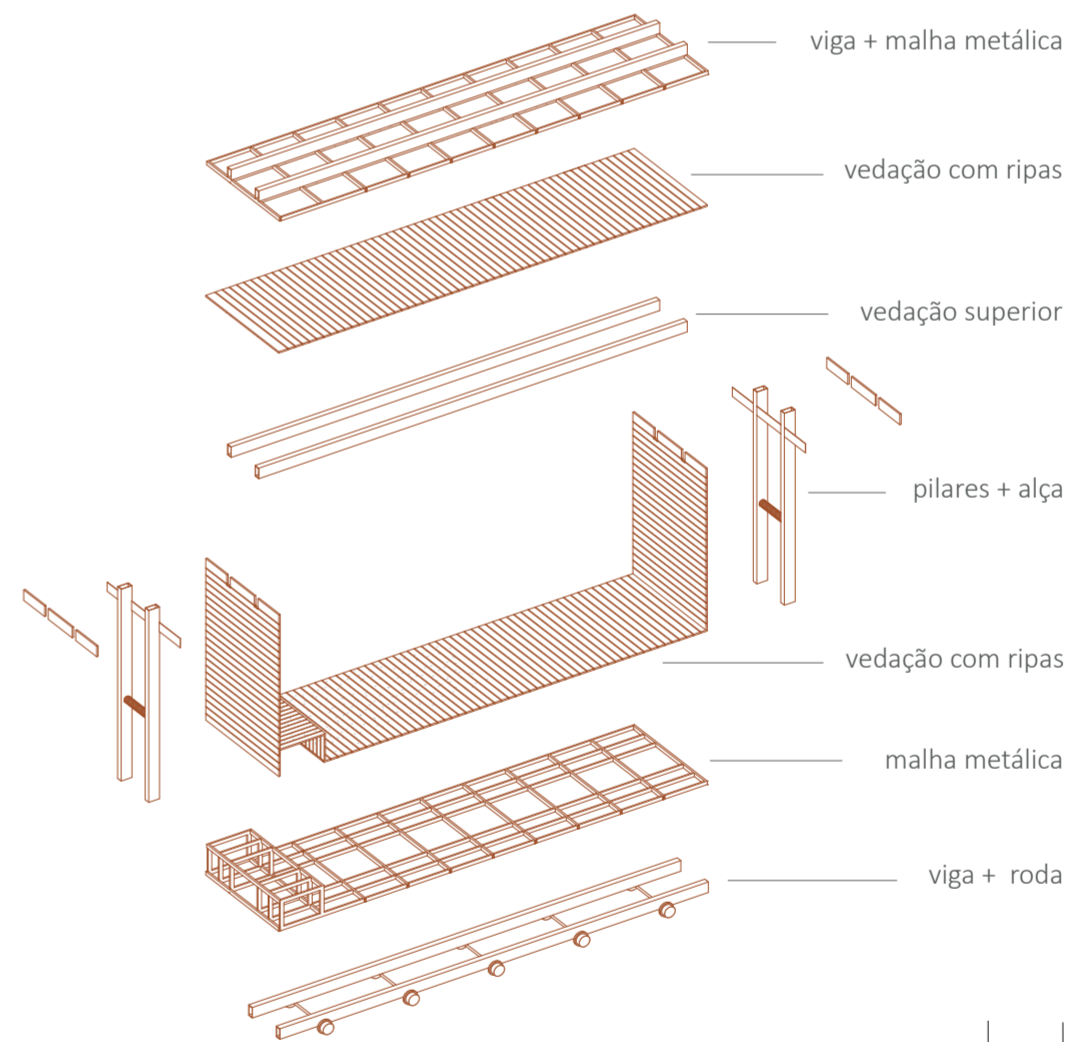


ANFITEATRO MÓVEL SOBRE TRILHOS

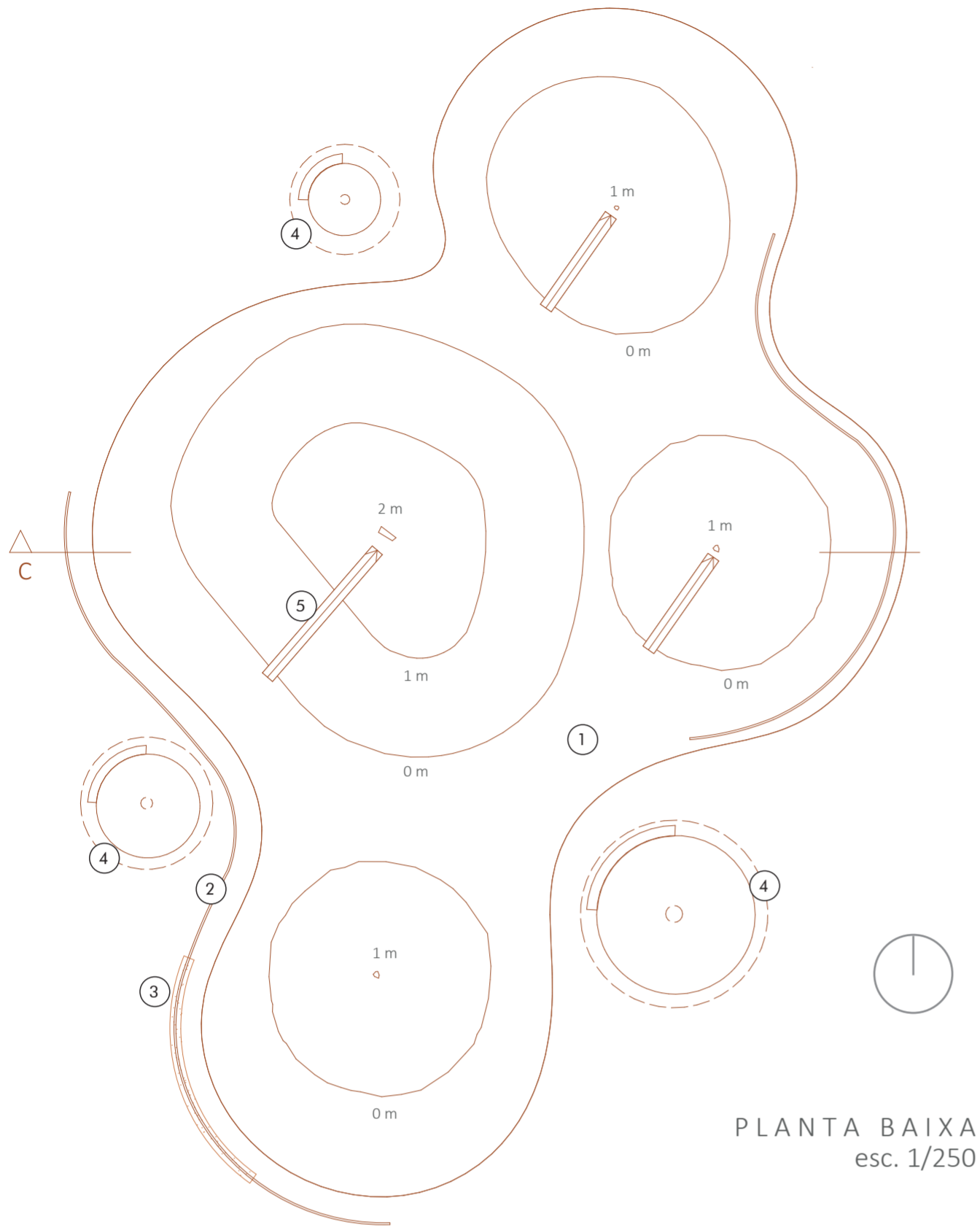
Em consonância com o banco móvel, pensou-se em um anfiteatro que proporcionasse o enquadramento de diversos cenários a medida do seu movimento. Alças são fixadas nas extremidades para possibilitar o empurro do objeto, enquanto sua estrutura é resolvida a partir de pórticos e malhas metálicas.



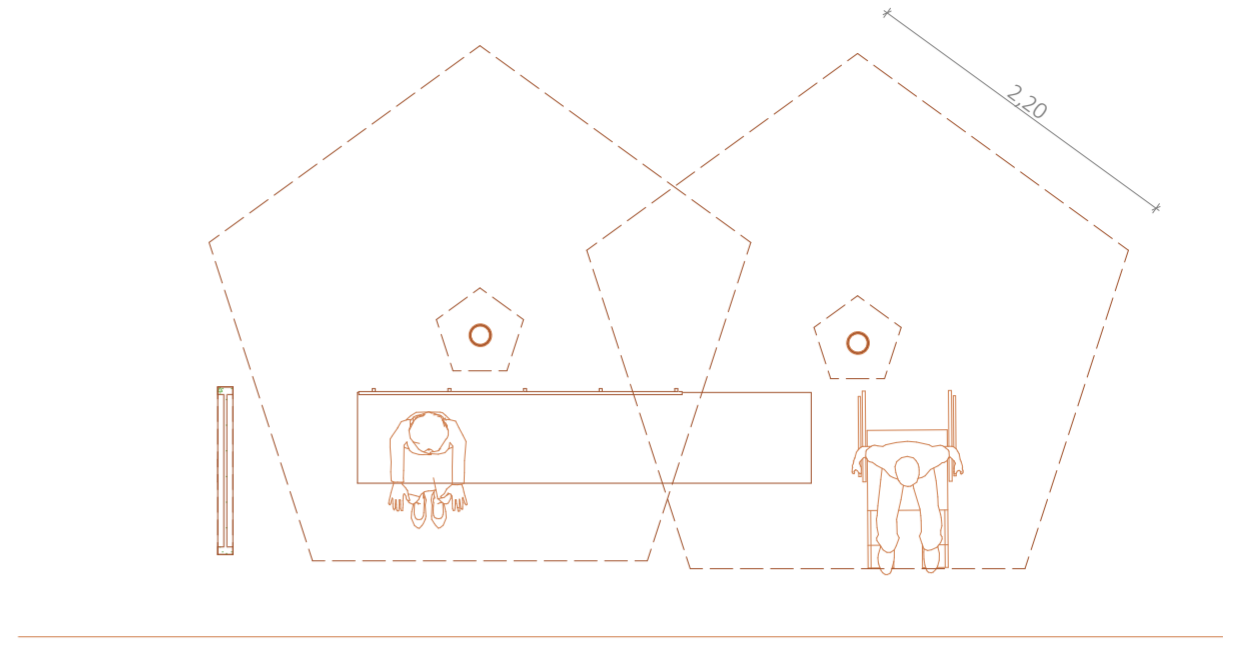
CORTE AA
esc. 1/50



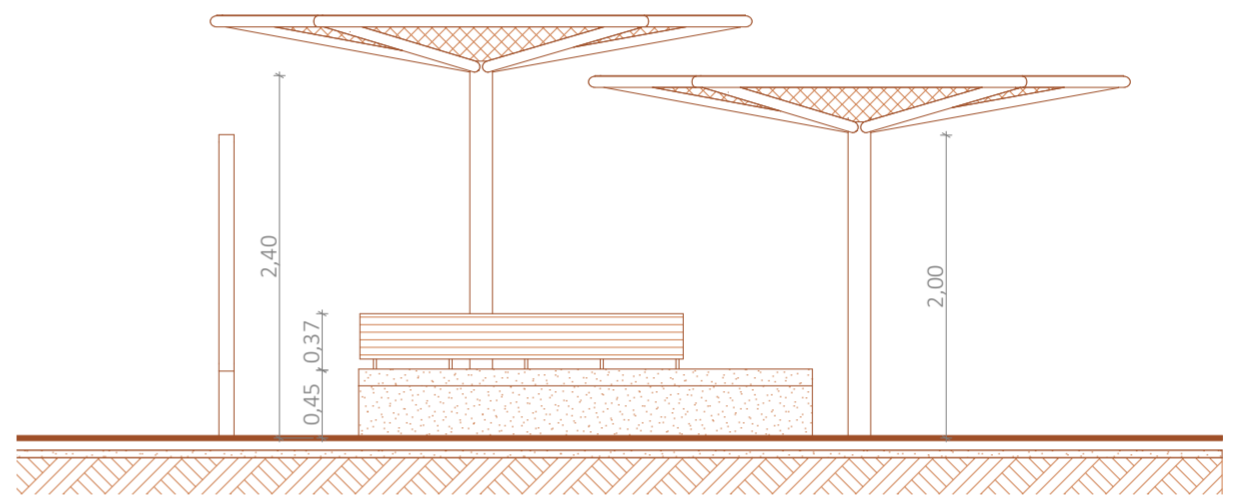
PARQUE ESTAÇÃO . MOBILIÁRIO URBANO



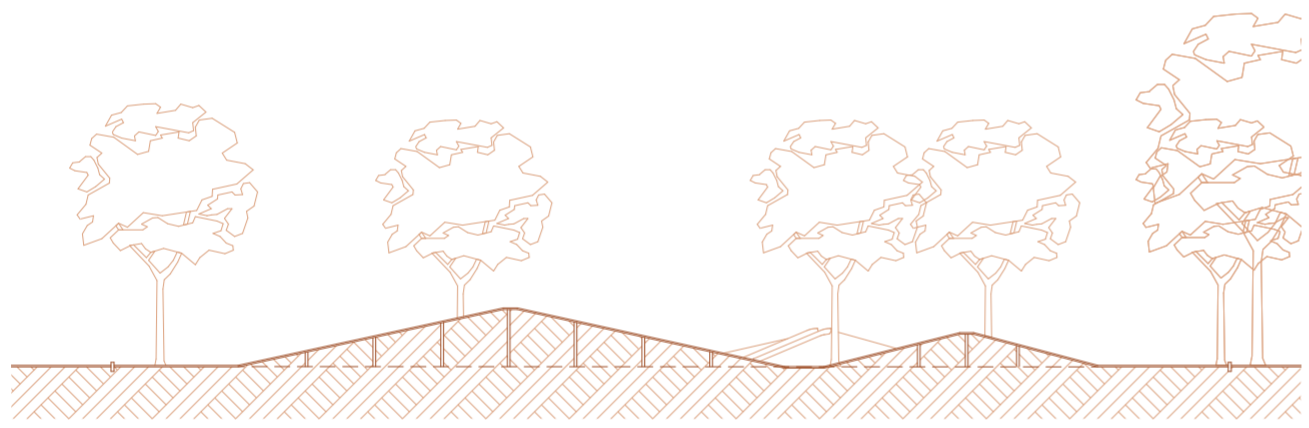
PLANTA BAIXA
esc. 1/250



PLANTA BAIXA
esc. 1/50



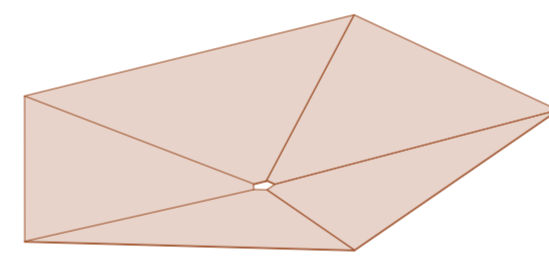
VISTA FRONTAL
esc. 1/50



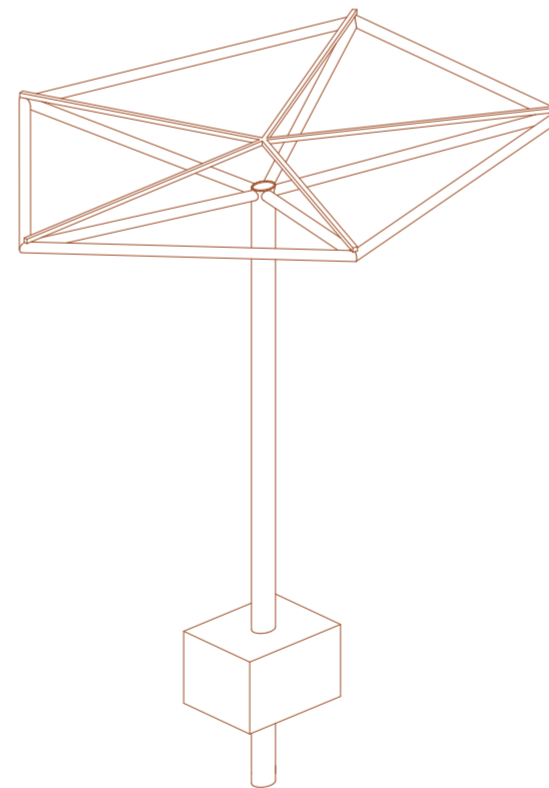
CORTE DD
esc. 1/250

PLAYGROUND

- 1.** Piso em concreto polido pigmentado./
- 2.** Estrutura metálica suporte para funções diversas/
- 3.** Canteiro para trepadeira armada em rede associada à estrutura metálica suporte/
- 4.** Canteiro para árvore de grande porte, envolvido por banco. /
- 5.** Escorregador.



fibra de bananeira

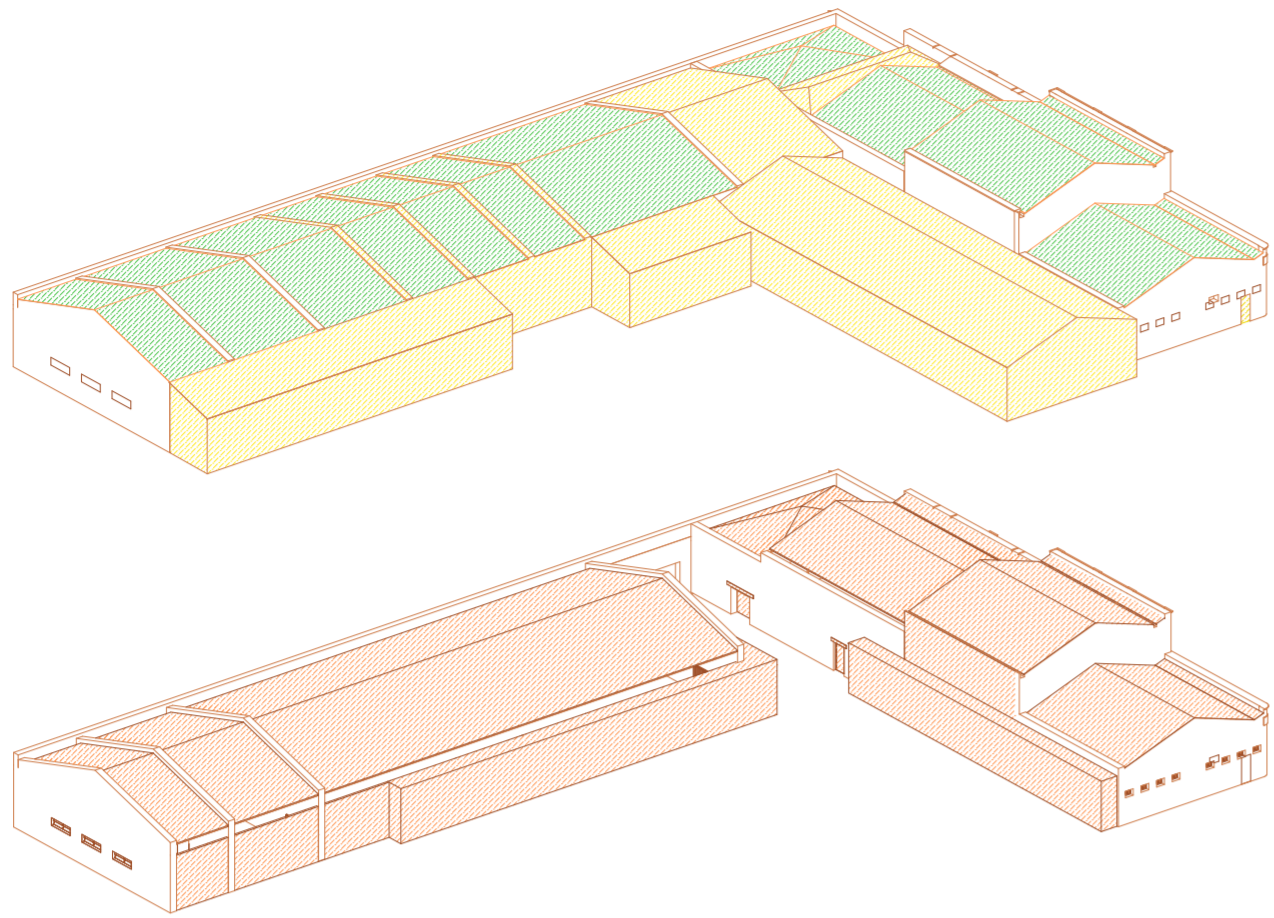


estrutura metálica
+ fundação

1 m



PARQUE ESTAÇÃO . USINA PUTIÚ



USINA

O edifício da usina foi adaptado para receber uma escola em seu eixo vertical, e um cineteatro no eixo horizontal. Entre os dois vetores, um volume foi eliminado. Esse negativo cumpre duas funções: isolar acusticamente os programas, e criar um uma praça de menores proporções que proporcione uma transição entre o meio externo e a escola.

Um volume foi anexado a cada programa. No teatro, o volume revestido de aço corten serve como extensão do palco reversível, e abrigo para lixo e gás - que supre as áreas demandadas pela escola e pelo cineteatro. Na escola, o volume em cobogós cerâmicos serve como jardim coberto, e meio de exaustão do calor.

Ademais, todo o projeto gira em em torno da flexibilidade de usos. Decide-se que os gradis em torno do pátio coberto da escola devem ser removíveis para o caso de se querer expandir a área de platéia do palco revertido.

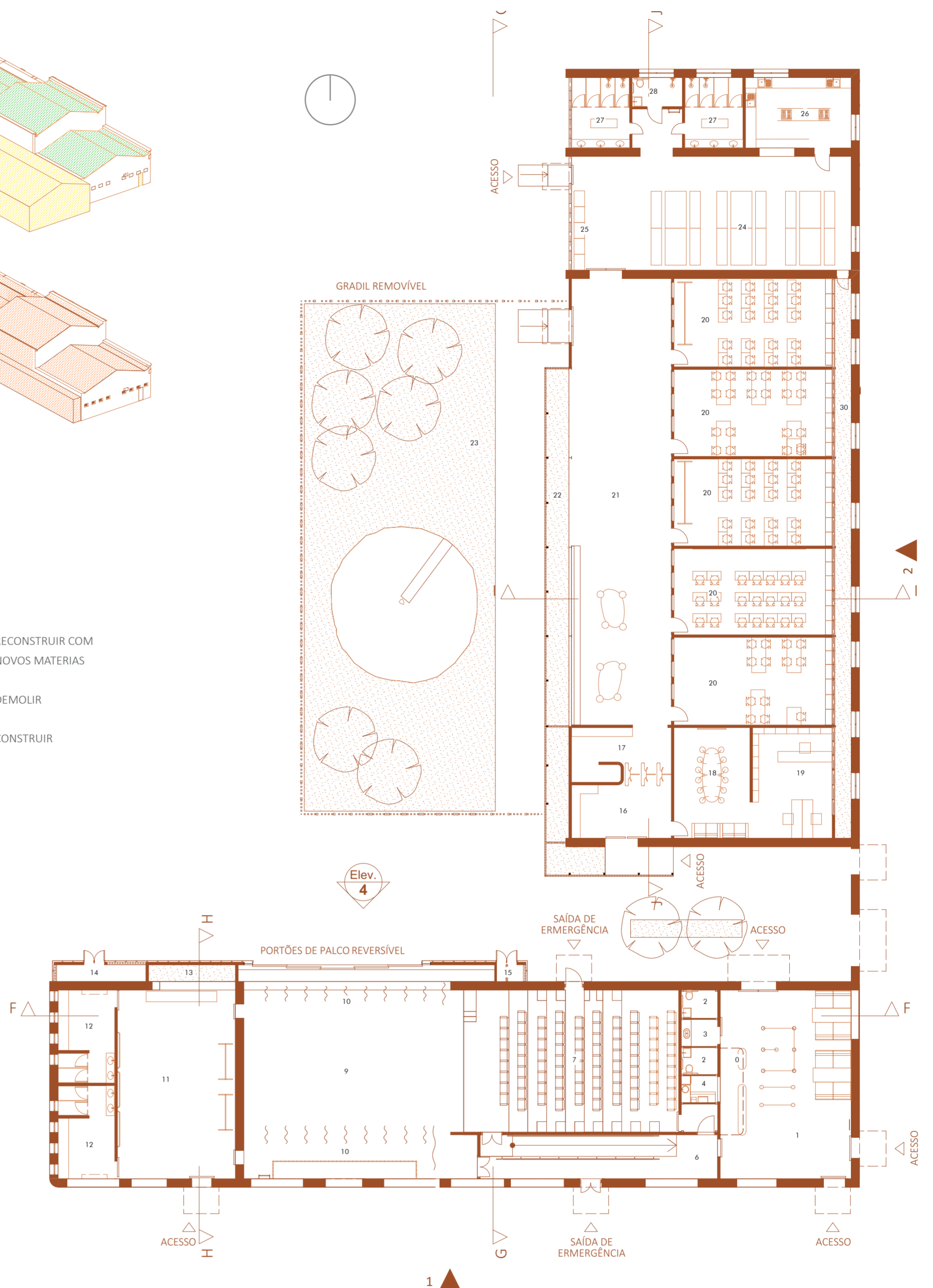
CINETEATRO

0. Bilheteria (2 m²) / **1.** Foyer (80 m²) / **2.** WC (3 m²) / **3.** Lavabo (3 m²) / **4.** Cozinha (3 m²) / **5.** Depósito (área) / **6.** Corredor (34 m²) / **7.** Platéia (97 m²) / **8.** Cabine técnica (área) / **9.** Palco (87 m²) / **10.** Coxias (55 m²) / **11.** Salão Multiuso (70 m²) / **12.** Camarim (34 m²) / **13.** Jardim Interno (4,5 m²) / **14.** Depósito de lixo (5 m²) / **15.** Depósito de gás (1,5 m²).

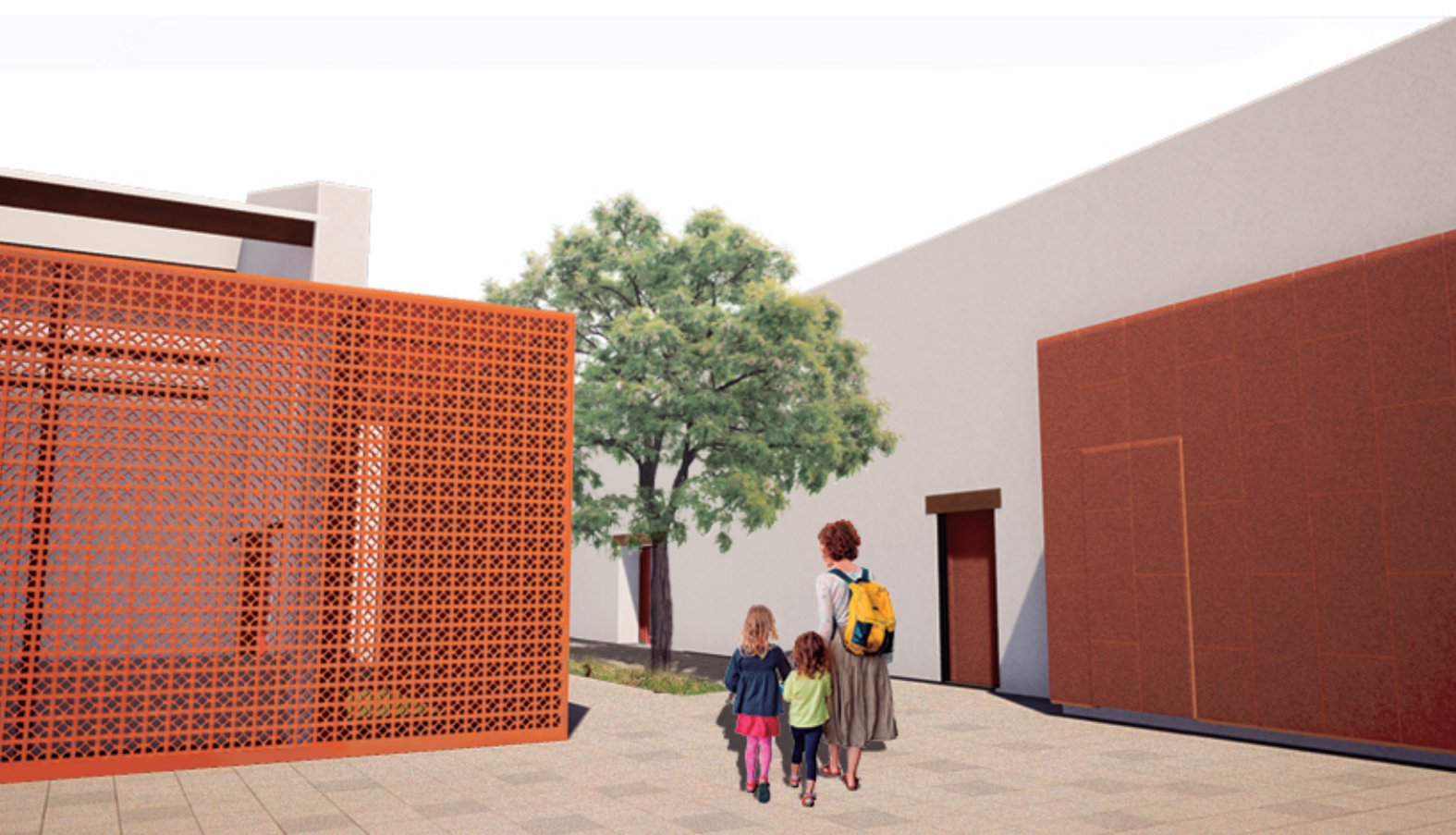
ESCOLA

16. Recepção (17 m²) / **17.** Área de espera (12 m²) / **18.** Sala de Funcionários (27 m²) / **19.** Sala de coordenação e diretoria (27 m²) / **20.** Sala de aula (45 m²) / **21.** Pátio coberto (145 m²) / **22.** Jardim interno (40 m²) / **23.** Pátio descoberto (405 m²) / **24.** Refeitório (98 m²) / **25.** DML (4 m²) / **26.** Cozinha (24 m²) / **29.** Vestiário (13 m²) / **27.** WC acessível (4,5 m²) / **30.** Jardim interno (30 m²).

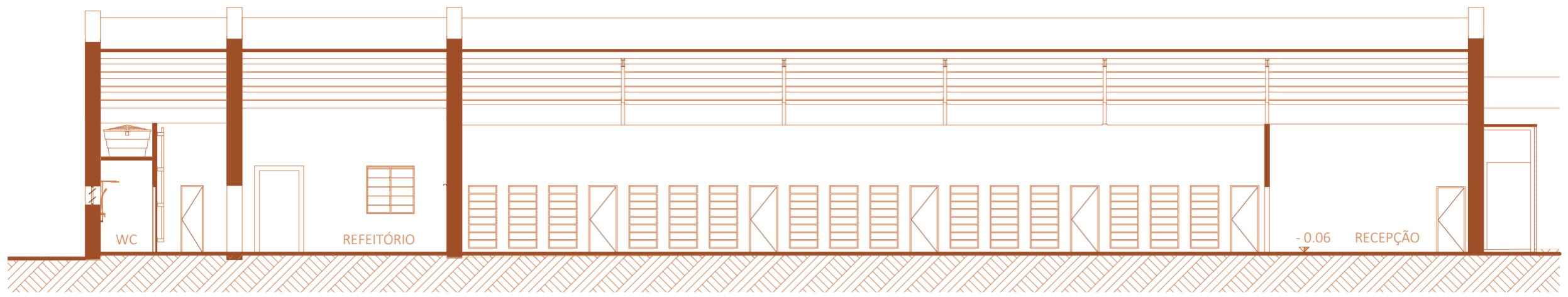
- RECONSTRUIR COM NOVOS MATERIAS
- DEMOLIR
- CONSTRUIR



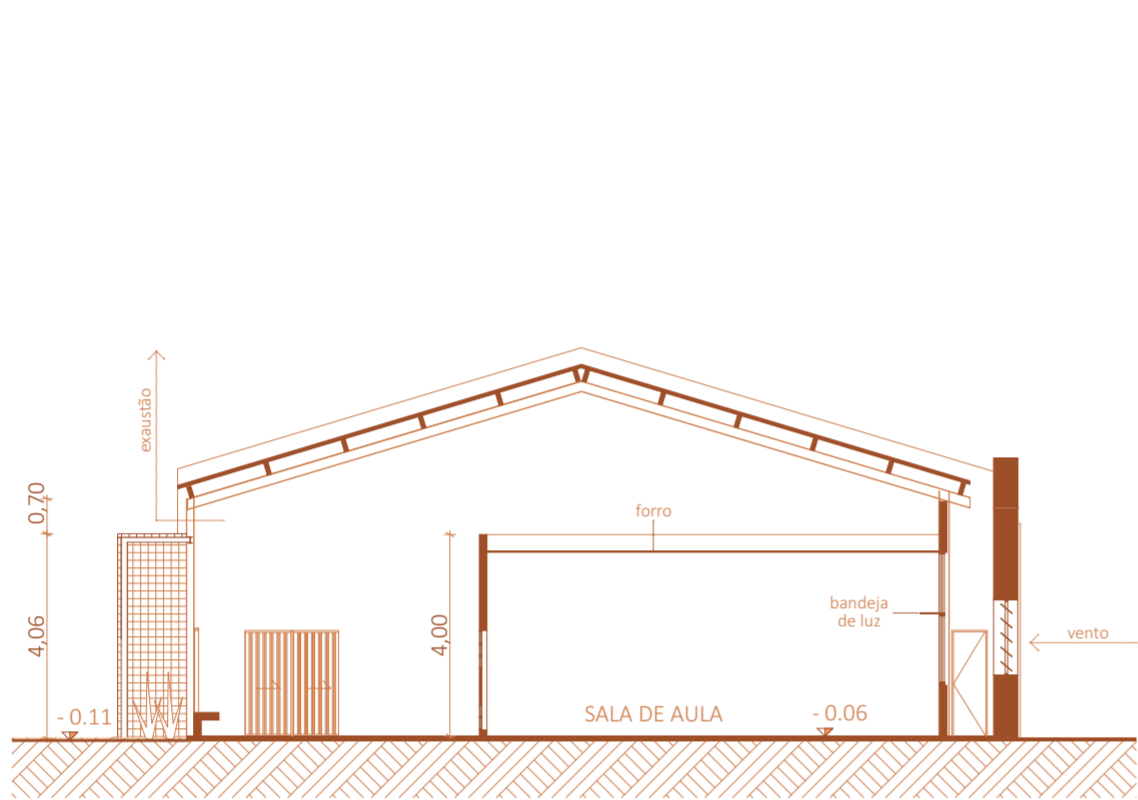
PLANTA BAIXA
esc. 1/200



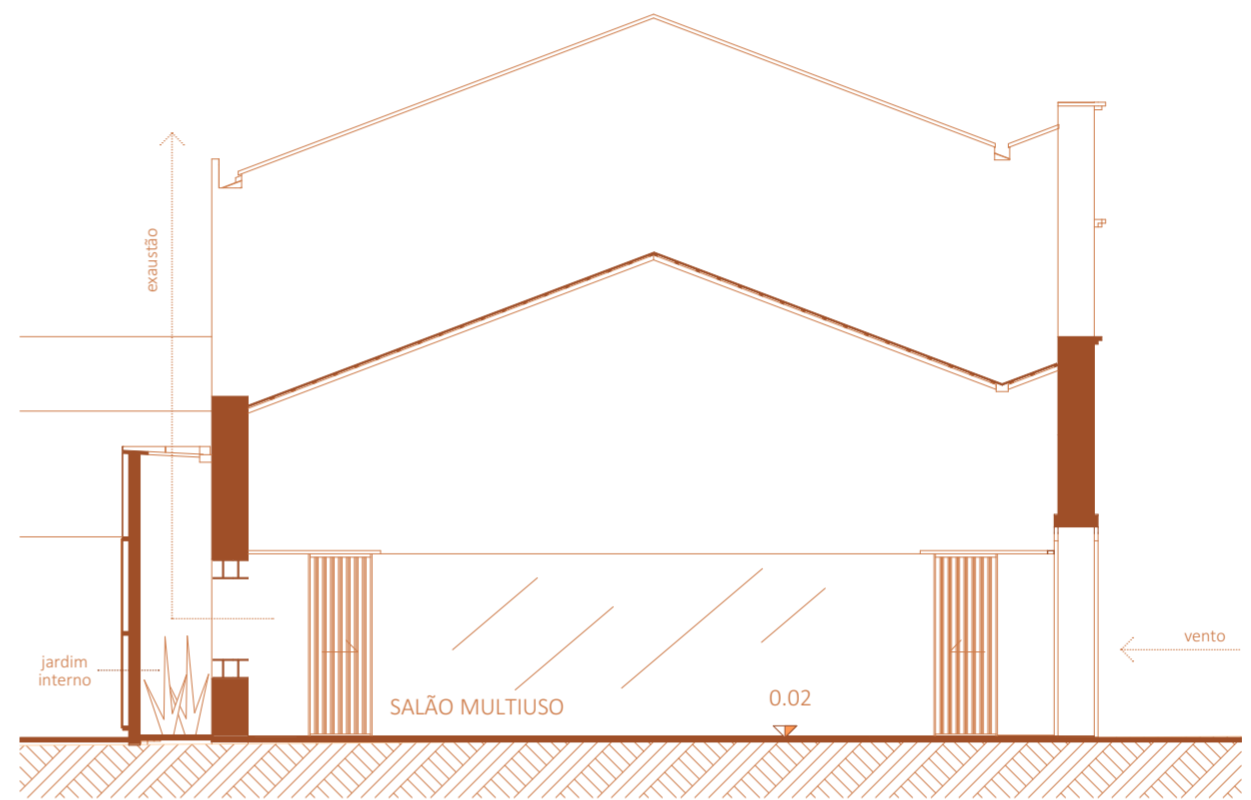
PARQUE ESTAÇÃO . USINA PUTIÚ



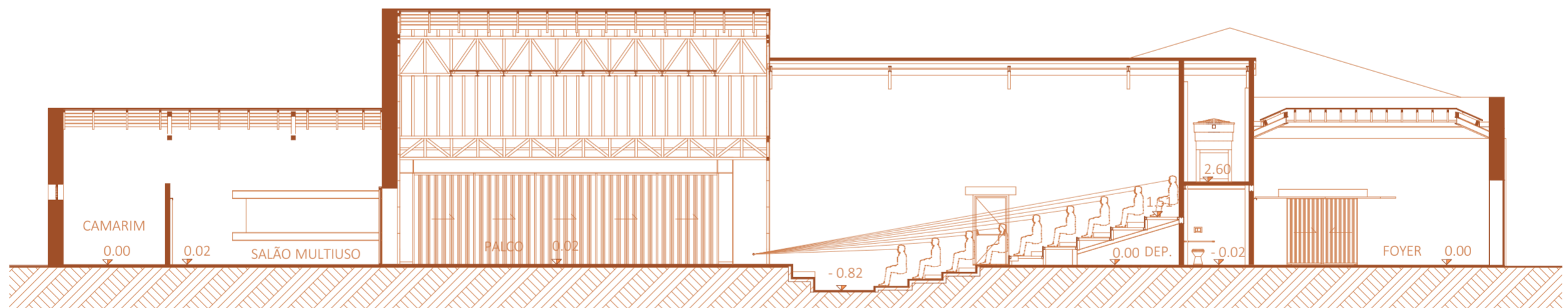
CORTE J



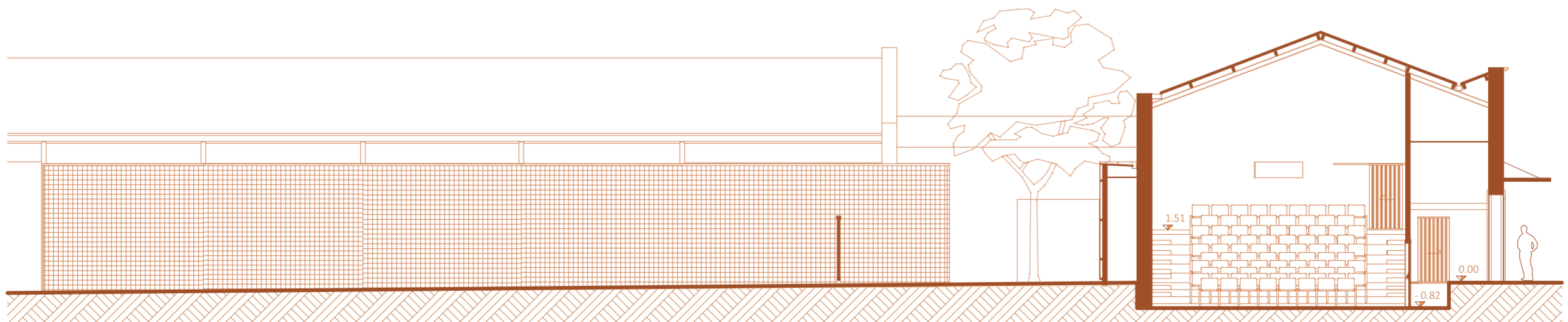
CORTE I



CORTE H



CORTE G



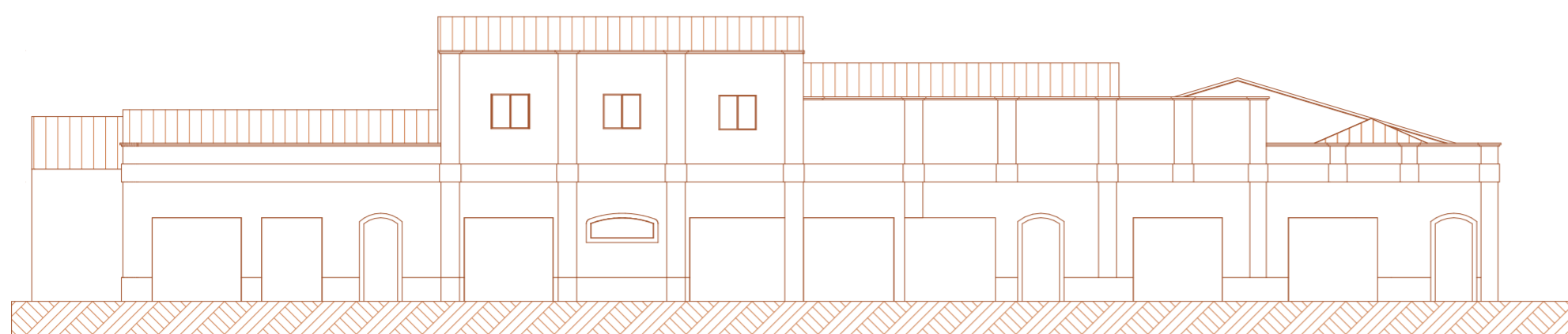
CORTE F

escala: 1/150

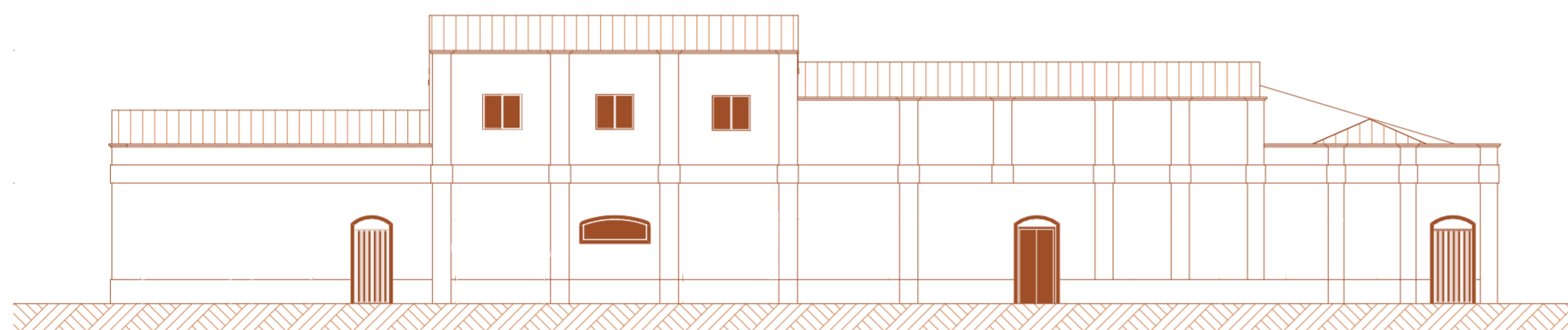


PARQUE ESTAÇÃO . USINA PUTIÚ

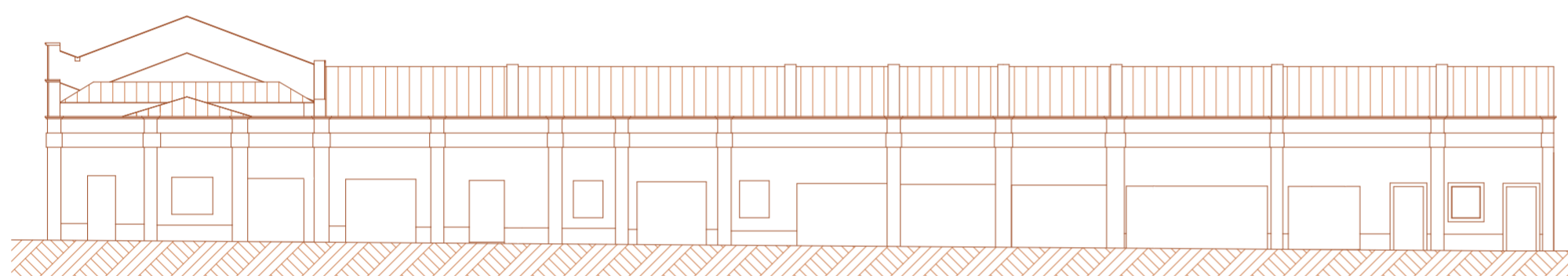
FACHADAS



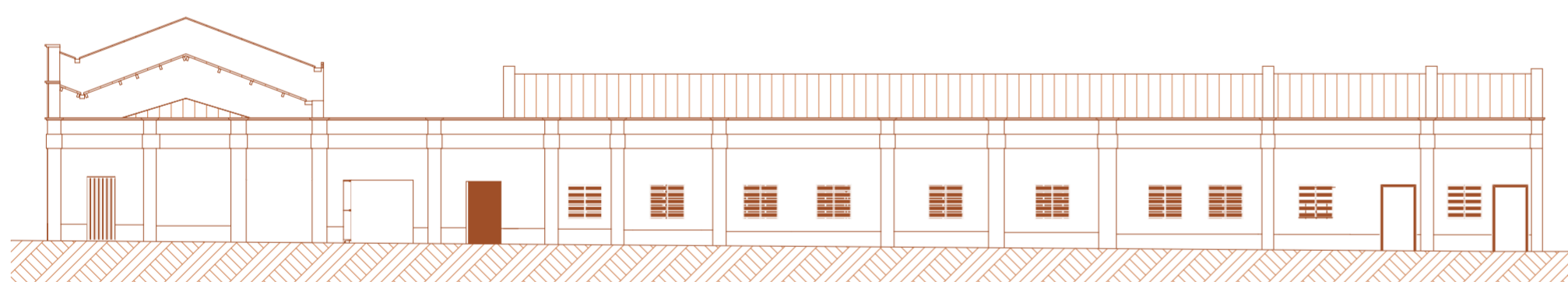
VISTA 1 (atual)
esc.: 1/200



VISTA 1 (proposta)
esc.: 1/200



VISTA 2 (atual)
esc.: 1/250



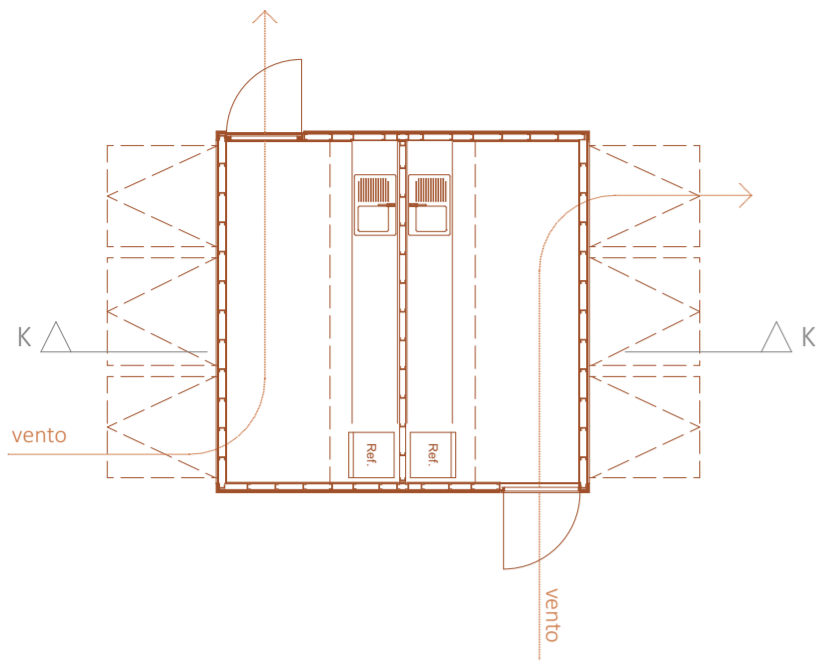
VISTA 2 (proposta)
esc.: 1/250

A vista 1 (proposta) mostra a fachada do volume do cineteatro. Pela natureza do programa escolhido, a pele do edifício foi fechada para garantia do máximo isolamento. Os vãos abertos para atenderem à funções atuais foram tampados por duas lâminas de gesso, criando uma câmara de ar conveniente à minimização do som vindo da rua.

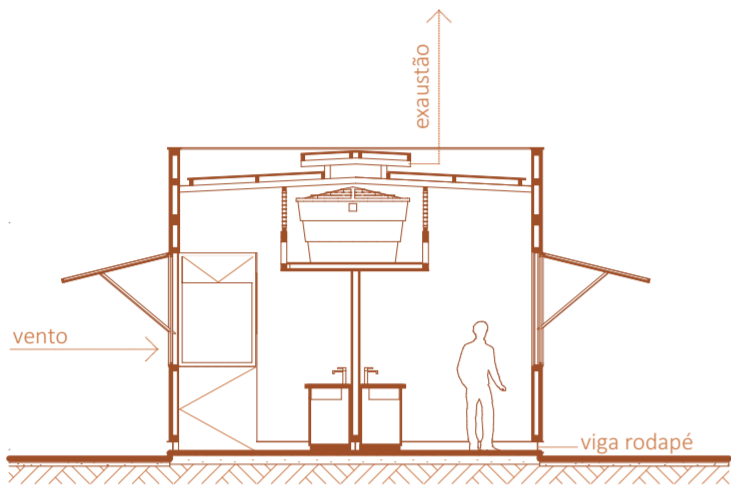
A vista 2 (proposta) exhibe a fachada do volume da escola. As esquadrias à vista servem para passagem da luz e do vento, mas não permitem contato direto com as salas de aula. Para esse caso, escolheu-se trabalhar com uma dupla camada de paredes, a fim de manter os ambientes internos resguardados do fluxo externo. Dessa forma as salas puderam ganhar janelas de vidro generosas, protegidas do sol e abertas para um pequeno jardim interno (visitar a planta baixa e cortes).



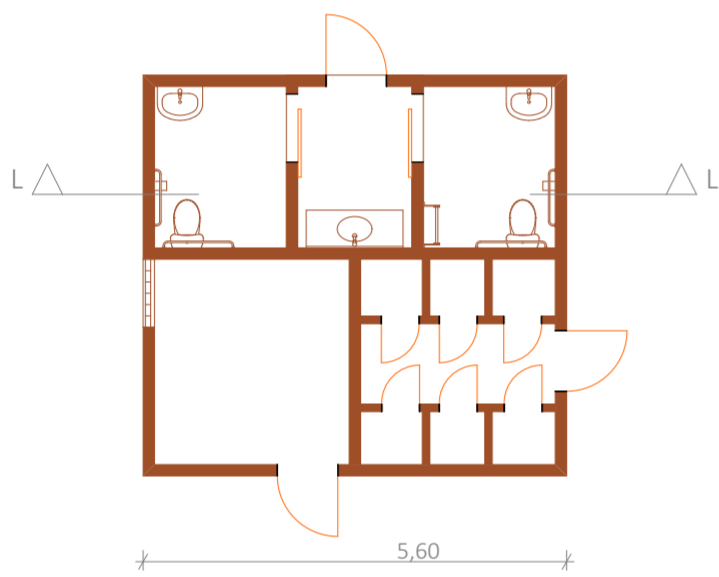
PARQUE ESTAÇÃO . COMÉRCIO E SERVIÇO



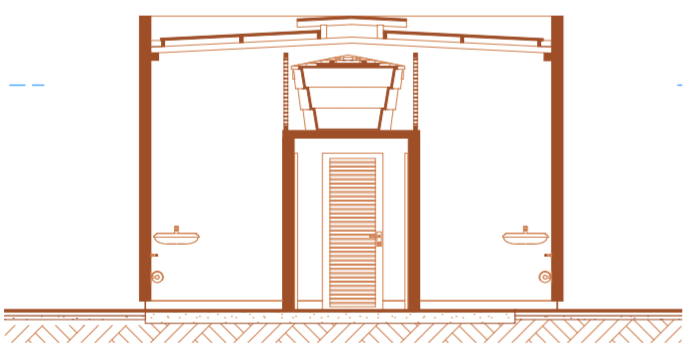
PLANTA BAIXA
esc. 1/100



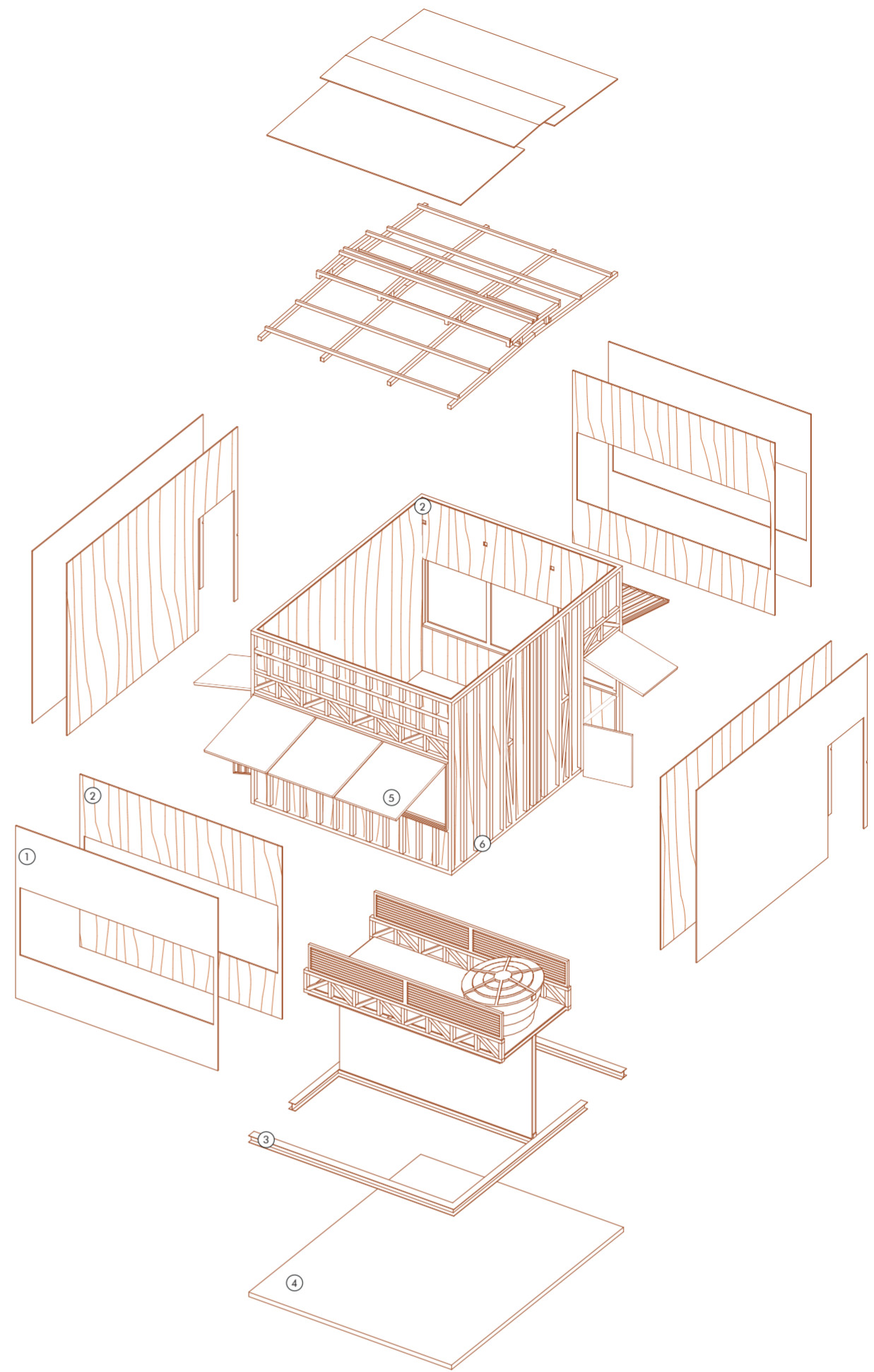
CORTE K
esc. 1/100



PLANTA BAIXA
esc. 1/100



CORTE L
esc. 1/100



TÉCNICAS CONSTRUTIVAS

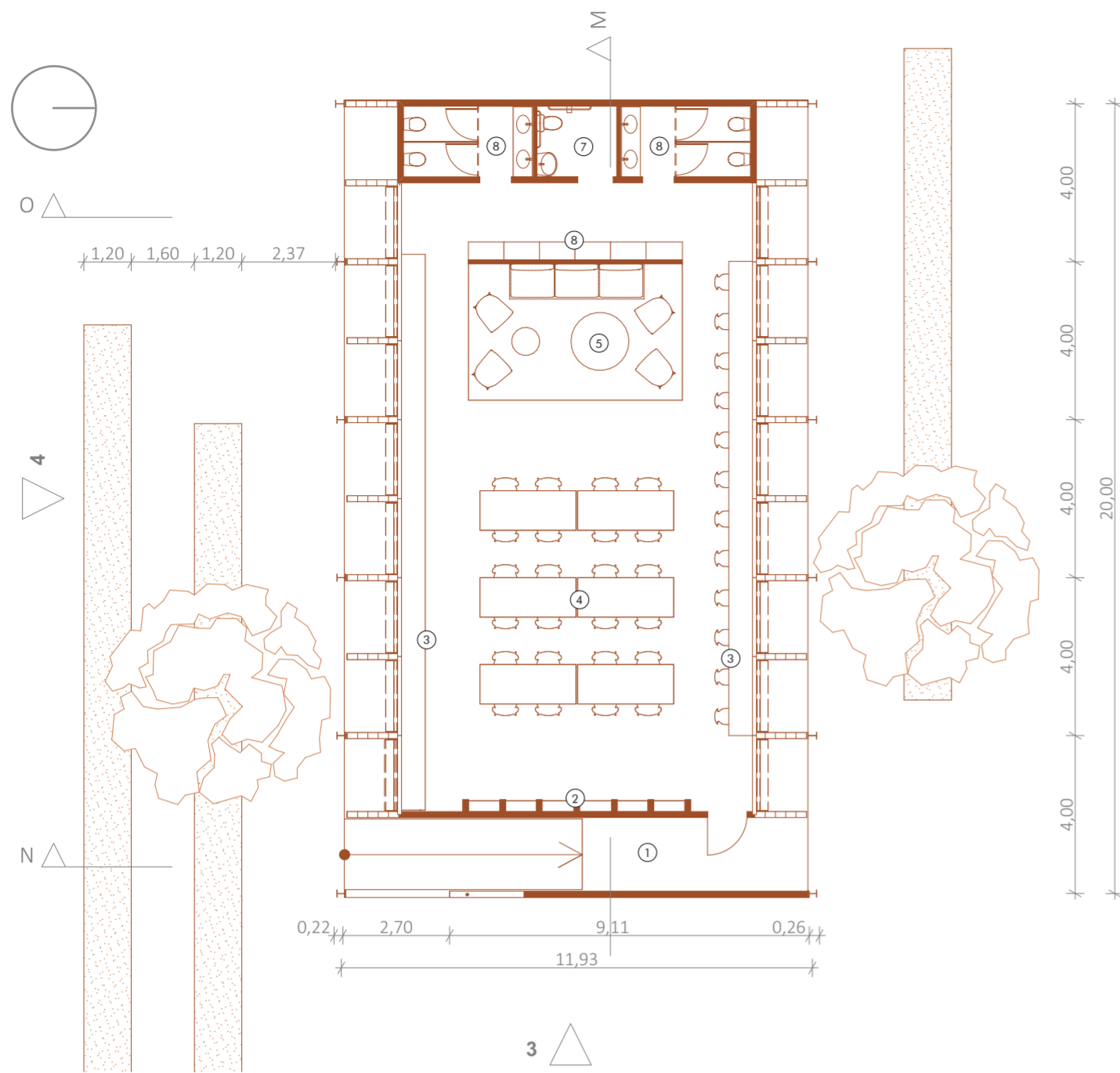
Para os núcleos comerciais, foi adotada a técnica de steel frame, adequada para construções repetidas. Com essa técnica, garante-se com facilidade os vãos de 5 metros das esquadrias e a sustentação da caixa d'água, que não depende da parede divisória entre as duas unidades comerciais. Por esta razão, essa divisória pode ser removida em caso de unificação das duas partes. O núcleo de serviço, por sua vez, não necessita de grandes vãos ou flexibilidade. Nesse caso, foram escolhidas as convencionais paredes de alvenaria.

LEGENDA

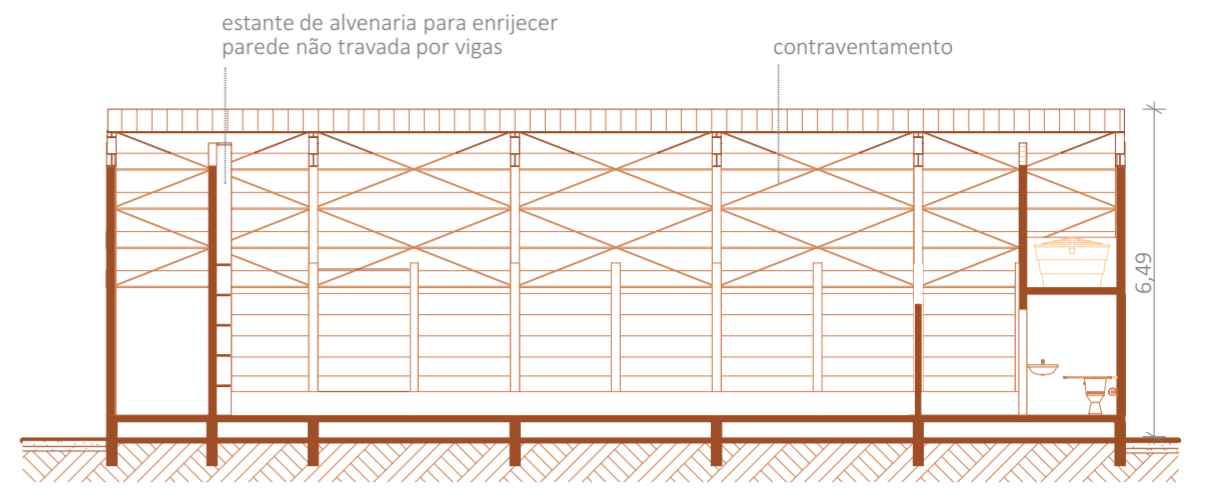
1. Placa cimentícia com acabamento em pintura branca/
2. Placa OSB/ 3. Rodapé metálico/ 4. Radier/ 5. Janela Maximar/ 6. Depósito (área)/ 6. Estrutura Steel Frame.



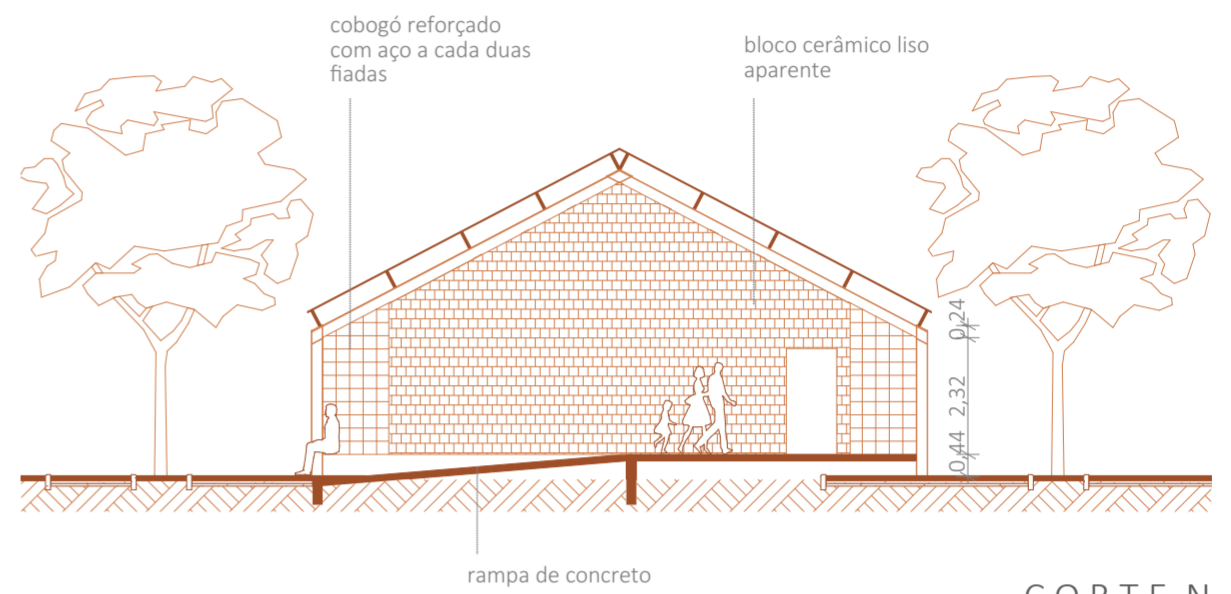
PARQUE ESTAÇÃO . BIBLIOTECA



PLANTA BAIXA
esc. 1/150



CORTE M
esc. 1/150



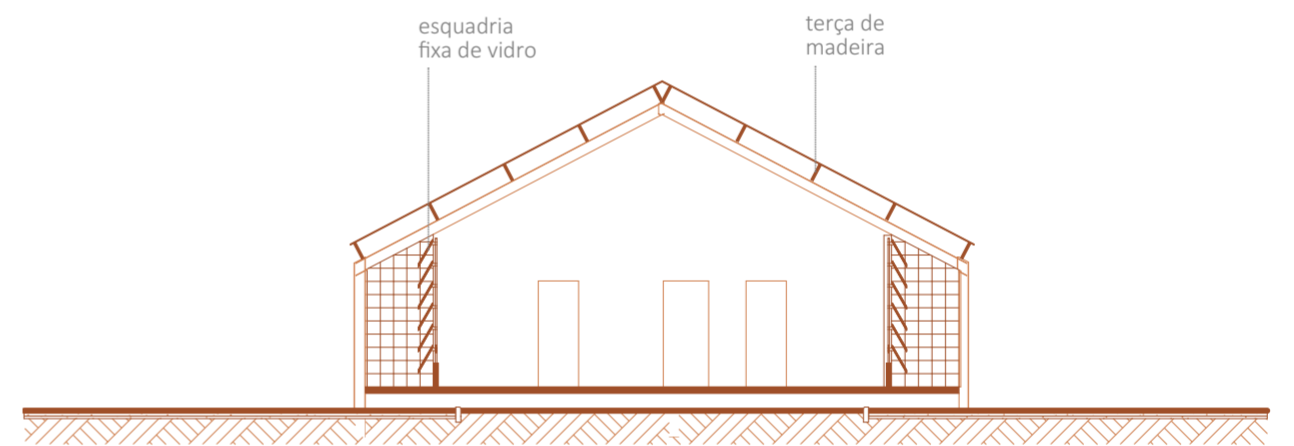
CORTE N
esc. 1/150

O PROGRAMA

O programa da biblioteca foi dividido em dois núcleos: acervo e área de estudo. Para acolhimento deste primeiro, foi escolhido o prédio da garagem de Trole, dada sua pele fechada conveniente à proteção do acervo. Essa parte do programa não foi projetada neste trabalho. Para o segundo núcleo, foi pensada o desenho de um novo prédio, que referencia a garagem em seus aspectos formais. Assim, a nova edificação mede, como o primeiro prédio, 20m x 12m, em planta baixa. Para que se apresente, à primeira vista, como uma nova intervenção, foram escolhidos materiais declaradamente contemporâneos, com o vidro, a estrutura e a cobertura metálica, a laje treliçada e os baldrames de concreto. A estrutura periférica, em pórticos, foi adotada para que se criasse um galpão aberto e flexível para qualquer organização. Em contraste com o acervo, a área de estudo é um espaço aberto aos visuais, livre da necessidade de controle de entrada e saída, e deve servir como um grande ateliê de trabalho.

LEGENDA

1. Corredor (22 m²)/ **2.** Estante de enrijecedora de alvenaria/ **3.** Mobiliário de estudo individual/ **4.** Área de estudo em grupo/ **5.** Área de estar/ **6.** WC (2,50 m²)/ **7.** WC acessível (3,60 m²)/ **8.** WC (6 m²)



CORTE O
esc. 1/150



PARQUE ESTAÇÃO . BIBLIOTECA

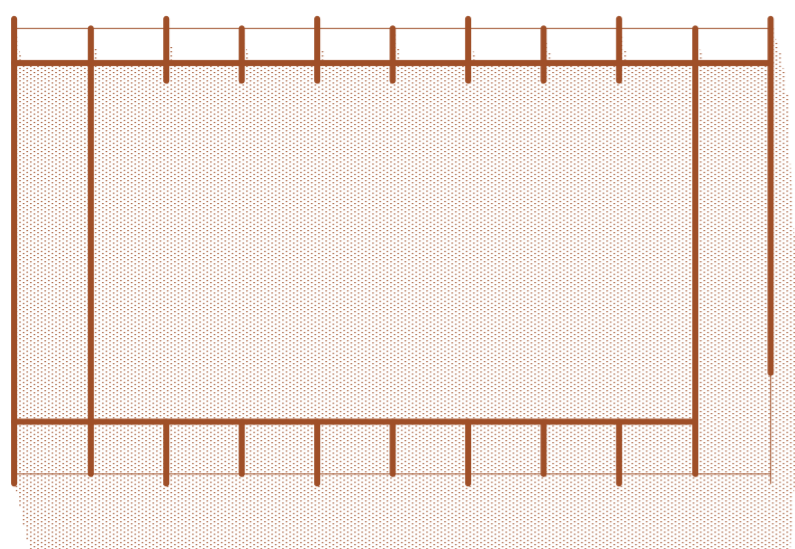
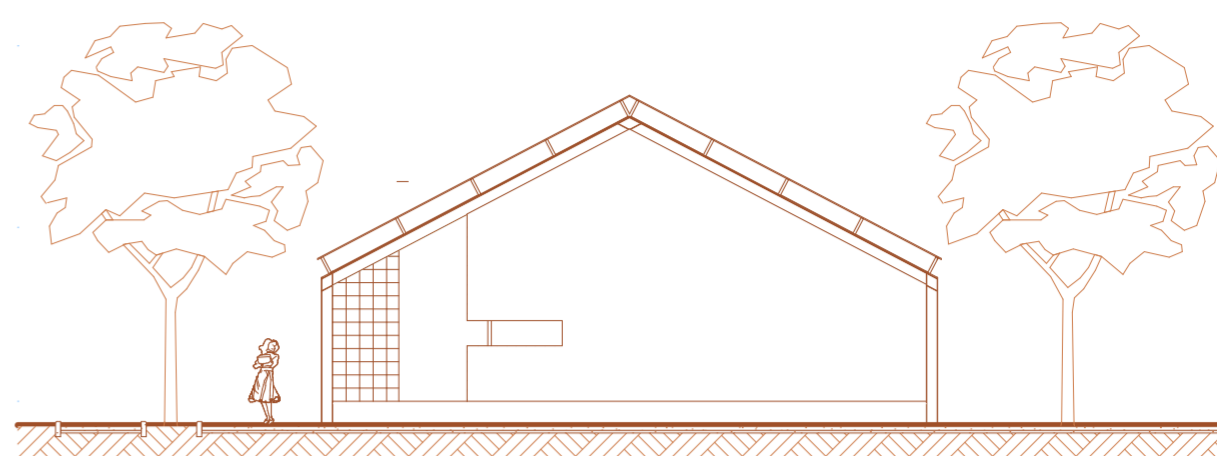


DIAGRAMA DE SOMBRA
21/06 às 12:00



VISTA 3
esc. 1/150

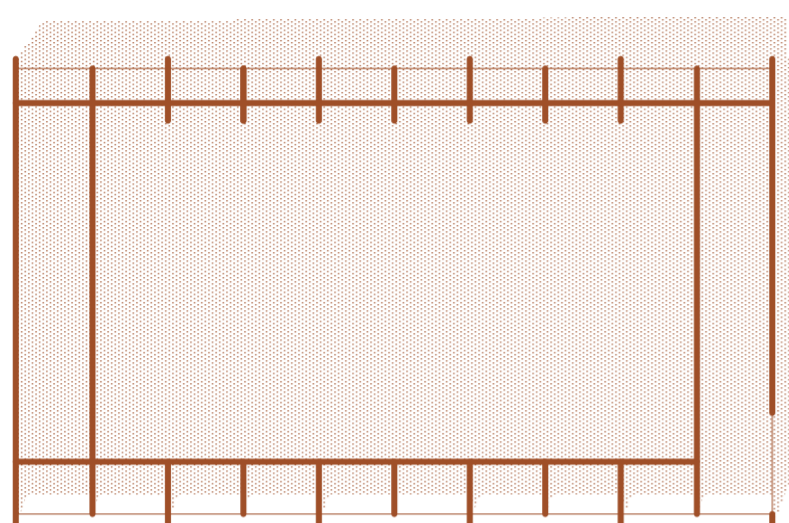
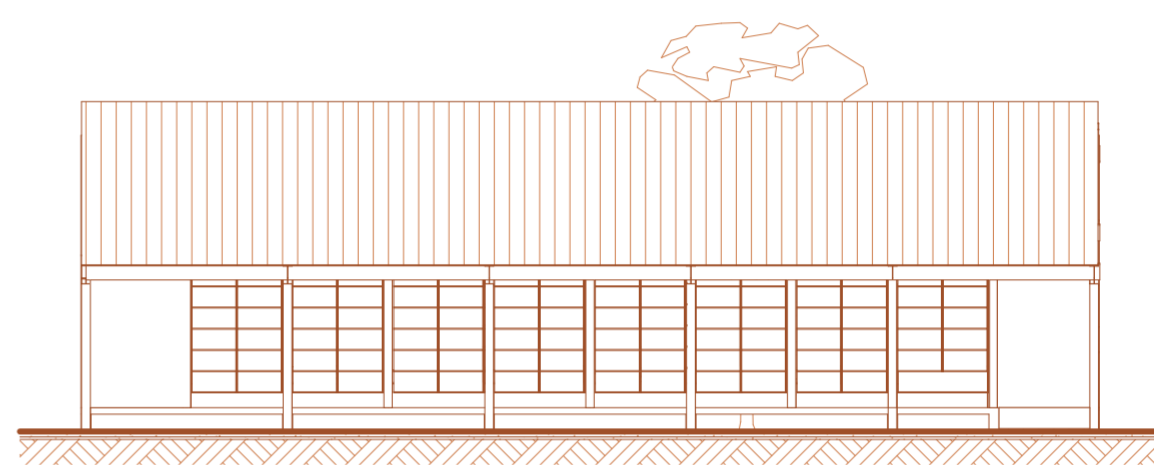


DIAGRAMA DE SOMBRA
22/12 às 12:00

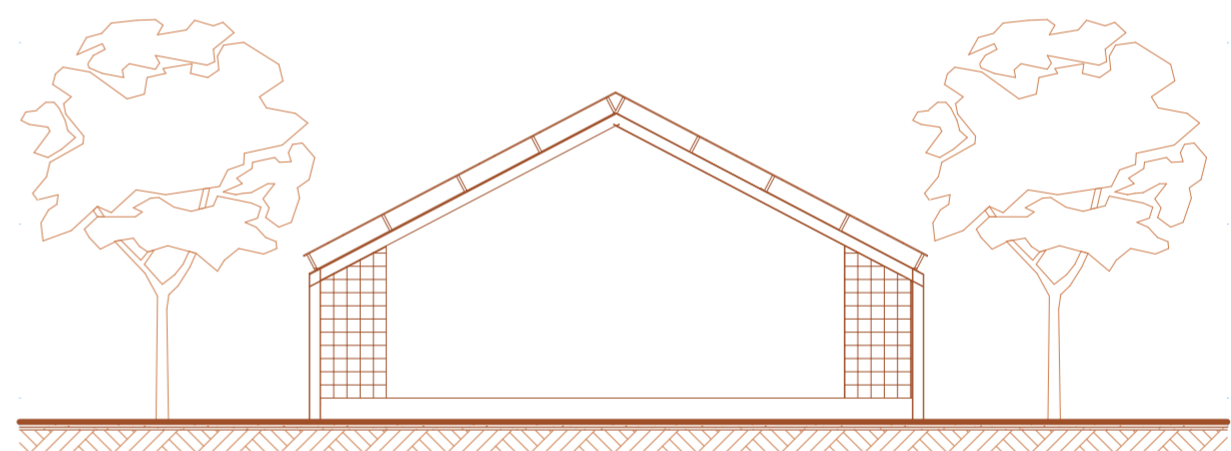
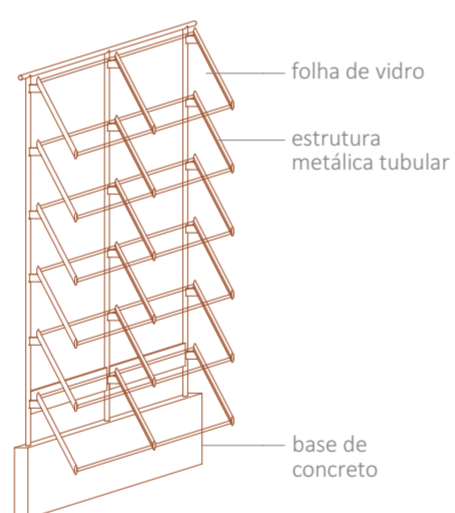


VISTA 4
esc. 1/150

CONFORTO TÉRMICO

O conforto térmico foi uma premissa para o desenho da biblioteca. As fachadas que mais sofrem com a radiação solar, leste e oeste, são totalmente opacas, além de não terem contato direto com as paredes internas. Entre a fachada leste e a parede de entrada, existe um corredor, enquanto entre a fachada oeste e a próxima parede interna paralela, existe o núcleo de serviço. As fachadas norte e sul, por outro lado, foram rasgadas para permitir ventilação cruzada e iluminação uniforme. Como estas não estão isentas de radiação solar, foram projetados brises verticais (em cobogó), ideais para proteção das fachadas nessa orientação. Foi simulada a posição do sol dos dias e horários do ano de situação mais crítica para garantir a completa proteção.

A massa de árvores preexistentes que envolve o prédio é um atributo positivo para composição das visuais para quem está dentro do prédio, enquanto também serve para isolá-lo do fluxo externo e favorecer a concentração de quem estuda.



VISTA 5
esc. 1/150





LEGENDA

1. Sala de aula da escola/ 2. Pátio interno da escola/ 3. Biblioteca/ 4. Salão multiuso do teatro/ 5. Foyer.

