

intervenção

Trilhos da memória

Intervenção na Estação Ferroviária de Egerineu Teixeira

cadernos de tc

Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA



Cadernos de TC 2018-2

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Maryana de Souza Pinto, M. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.

Maíra 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.

Anderson Ferreira de Sousa 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 2018/2, 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.

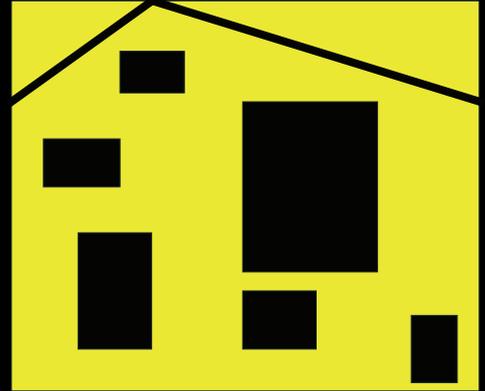
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos 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.

Alexandre Ribeiro Gonçalves
Maryana de Souza Pinto
Pedro Henrique Máximo



TRILHOS DA MEMÓRIA

Intervenção na Estação Ferroviária
de Egerineu Teixeira

As estações ferroviárias, antes símbolos de progresso, se encontram hoje em estado de degradação e abandono no Brasil. A arquitetura ferroviária é um bem cultural importante a ser preservado, pois, representa a memória de um tempo e contribui para a construção da história da cidade e região.

Este projeto interviu na estação ferroviária de Egerineu Teixeira, cerca de dez quilômetros de Orizona, onde a ferrovia chegou ao distrito em 1823 e hoje sua estação encontra-se em estado de abandono.

A ideia principal deste trabalho foi intervir de forma à trazer uso ao local conforme a necessidade e realidade da população residente, se tornando um lugar para a preservação da cultura e lazer da cidade.



PASSADO

Maria Gabriela de Oliveira

ESTRADA DE FERRO GOIÁS

O transporte ferroviário em Goiás, de passageiros, cargas e mercadorias, teve início com a chegada dos trilhos, vindos de Araguari, no Triângulo Mineiro, para a localidade de Goiandira, no município de Catalão, nos primeiros anos da década de 1910.

Começando então, uma nova etapa na história e no desenvolvimento da economia do estado com o propósito de equipar o Estado de Goiás com o transporte ferroviário visando integrá-lo ao restante do território brasileiro, em meados de 1873 foi realizado um Decreto de Lei do Governo Imperial para que a ação fosse concretizada. E em razão, da falta de recursos financeiros, a primeira tentativa de se promover em Goiás, no final do século XIX, um sistema viário férreo é fracassado.

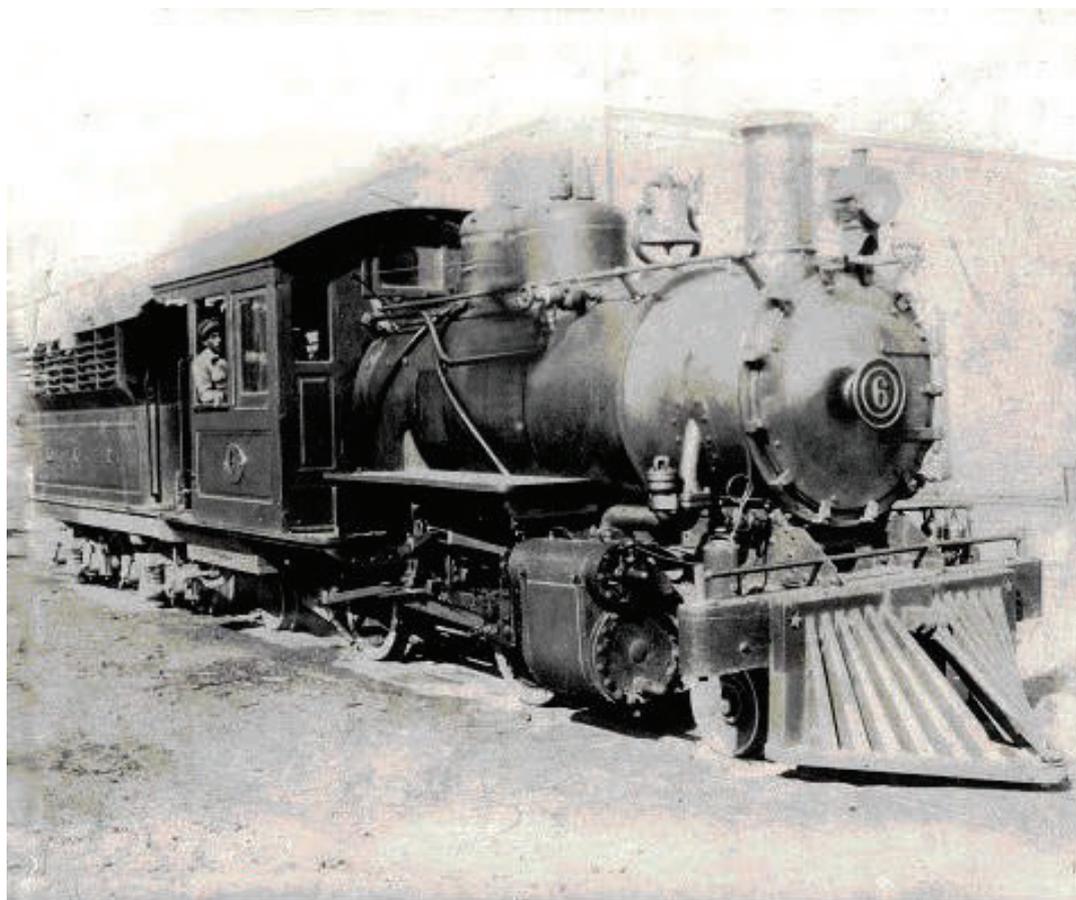
Treze anos depois, uma nova tentativa nesse sentido é realizada, por meio de uma concessão à Companhia Estrada Araguaia, já em terras goianas.

As manifestações primárias contundentes em favor de dotar o Estado de Goiás com o transporte ferroviário, em relação às necessidades locais, aconteceram, em 1890. O Decreto n. 862 de 16/10/1890 efetivou o primeiro Plano Ferroviário com as rotas a serem instaladas.

Dentro de outro processo e após diferenças políticas, foi estipulado, pelo Decreto n. 5.394, de 18/10/1904, que o ponto inicial daquela que viria a ser, então, a Estrada de Ferro Goiás, seria na cidade de Araguari e, o seu terminal, na capital de Goiás.

Para Goiás, a presença da Estrada de Ferro em suas terras é também o resultado de uma grande dedicação feita por alguns representantes da classe política e intelectual do Estado. Todavia, é preciso assinalar que a ferrovia cortava o cerrado goiano em função dos interesses do sistema capitalista de produção, ou seja, ela nasceu de fora para dentro do estado.

Em 28 de março de 1906, a Estrada recebeu o nome de Estrada de Ferro Goiás através do Decreto Federal n. 5.949.



[f.1] Maria Fumaça.
<<http://www.mngo.mp.br/portal/conteudo/-goiania--2>>. Acesso em 03 jun 2018.

Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro em Goiás, em solo goiano, tiveram início em 27 de maio de 1911, dois anos após o começo da implantação do trecho localizado na cidade de Araguari, no marco zero da ferrovia. Já em 1912, as obras avançaram 80 quilômetros, chegando, dessa cidade mineira, muito próximas à cidade goiana de Goiandira. Por questões financeiras, a Companhia Estrada de Ferro Goiás, obteve concessão para explorar os serviços ferroviários, passando sua administração à União, a qual levou adiante todas as obras de construção. Assim, a Linha Araguari-Roncador, com 234 km de extensão, formou a nova Estrada de Ferro Goiás.

Entre 1911 e 1952, foram-se instalando ao longo da estrada, que possuía a linha-tronco de Araguari (Minas Gerais) a Anápolis, emitindo em Leopoldo de Bulhões, um canal para Goiânia, trinta e três estações principais: Soldado Ferrugem; Coronel Pirineus; Soldado José Francisco; Soldado Esteves; Soldado Mendanha; Engenheiro Raul Gonçalves; Engenheiro Nunes Galvão; Engenheiro Balduino; **Egerineu Teixeira**; Senador Paranhos; Honestino Guimarães; Mestre Nogueira; Veríssimo; Roncador; Inajá; Caraíba; Jarina; Quilômetro 265; Ponte Funda; Santa Marta; Campinas; Anhanguera; Cumari; Ipameri; Silvânia; Goiânia; Bonfinópolis; Goiandira; Urutaí; Pires do Rio;

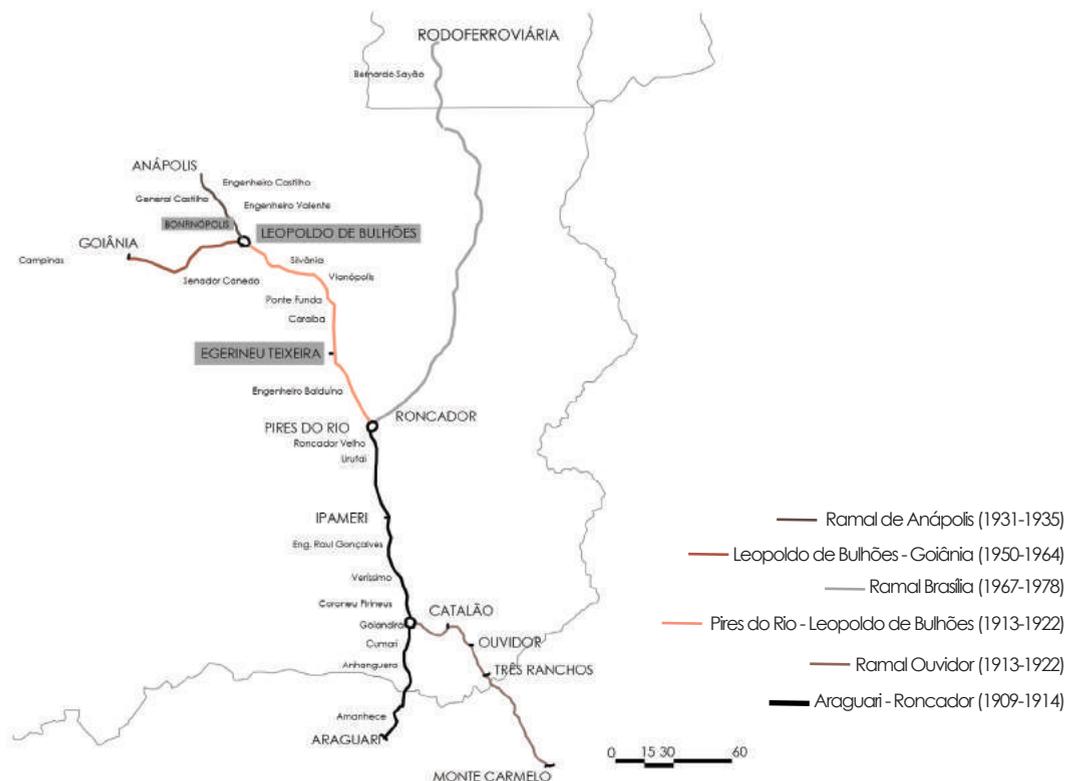
Vianópolis; Leopoldo de Bulhões e Senador Canedo.

Trata-se de estações que (a) ou receberam nomes motivados na construção da estrada de ferro, (b) ou que receberam o nome do município de localização, (c) ou, inclusive, que interferiram no topônimo do município de localização.

Depois de campanhas para retirar os trilhos e a estação ferroviária, no final da década de 1980, os trilhos pararam de circular, no Estado de Goiás, as composições de passageiros da estrada de ferro. Interrompia-se aí não só um dos mais significativos períodos da história econômica, mas também o mais importante processo de transporte de massas, ao longo de praticamente setenta e cinco anos.

Nesse mesmo período a RFFSA criou o Setor de Preservação do Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de orientar os trabalhos de preservação do patrimônio da empresa, principalmente aquele considerado o historicamente mais representativo que é o arquitetônico.

Em várias regiões do país, ações desse caráter tiveram início ainda na década de 1980, tendo como responsáveis além da RFFSA, instituições públicas, a comunidade ou pessoas interessadas na manutenção do acervo e da história de suas cidades.



[f.2] Mapa de expansão da linha ferroviária em Goiás. Fonte: Maria Gabriela

De acordo com Morais (1991), p 7),

“as estações ferroviárias tornaram-se importantes referências para as comunidades. Em torno delas, muitas cidades se desenvolveram e outras surgiram com a implantação da ferrovia. São edifícios das mais variadas tendências e representavam na época o que havia de mais moderno em termos construtivos.”

Isto, por si só, já seria motivo suficiente para o desenvolvimento de um programa de preservação e manutenção de tais edifícios. Em Goiás, nesse mesmo período, várias estações, residências de ferroviários e galpões foram descaracterizados e mesmo destruídos, em decorrência do descaso com que passaram a ser encarados. Estações encontram-se em estado de ruína e algumas foram até demolidas.

As estações tinham por finalidade servir de apoio ao abastecimento das locomotivas, principalmente de água, para refrigeração das caldeiras.

Poucos foram os que se manifestaram, em Goiás, em favor de tal patrimônio. Os mais ativos foram exatamente os ex-ferroviários, os principais prejudicados com a desativação das linhas, mas, por razões sentimentais, os maiores interessados na preservação.

Mesmo com todo o descaso com que foi tratado tal patrimônio, algumas estações com as de Anápolis, Silvânia, Vianópolis, Pires do Rio e Ipameri, tiveram sua preservação garantida por legislação municipal.

No entanto, grande é o número de edifícios - estações, galpões e residências - que, por estarem desativados e mesmo abandonados, correm perigo de depredação e desaparecimento, caso não seja tomada uma atitude no sentido de garantir-lhe proteção. Como importante fonte de estudos e pesquisas sobre a formação econômica e social dessa região do Estado, além de agente transformador da paisagem e da configuração urbana, a arquitetura ferroviária é, no momento, um objeto a ser avaliado e preservado para futuras gerações.

A estação de Egerineu é um exemplo das estações que se encontram em estado de abandono pelo município. Há um desejo muito grande da população de Orizona de restaurar e preservar a mesma, principalmente dos ex ferroviários e dos residentes em Egerineu Teixeira, pois, existe um apego com a estação e a história que a estrada de ferro trouxe para essas pessoas.



[f.3] Estação Ferroviária de Egerineu Teixeira em 2003. Fonte: Maria Gabriela



DISTRITO EGERINEU TEIXEIRA

Com a implantação da estrada de ferro em Goiás, houve uma significativa transformação no sul e sudeste do Estado, principalmente no processo de modernização da economia agrária. A ferrovia traduziu-se, também, em importante canal de comunicação, vinculando a região aos acontecimentos de ordem nacional. Tratava-se aí um embate claro entre o progresso abruptamente transplantado e as tradições locais. A ferrovia foi, elemento catalisador do desenvolvimento econômico do estado de Goiás, e gerou transformações nos

âmbitos político, cultural, social e urbano. O surgimento de novas cidades e a capacidade de expansão dos povoados existentes são o resultado de sua implantação, o que acabou também por imprimir transformações na arquitetura local.

A estação de Egerineu Teixeira foi implantada no distrito também chamado Egerineu Teixeira, município de Orizona, nome esse dado em homenagem a um homem muito influente e popular na cidade que era o prefeito de Campo Formoso, hoje Orizona. O distrito nasceu e se desenvolveu economicamente, à partir da implantação da estação, da casa do chefe da estação e o alojamento dos ferroviários naquele local em aproximadamente 1922, e atualmente têm a carência de ver os edifícios citados em estado de conservação.



[f.4] Estação de Egerineu Teixeira. Fonte: Autor Desconhecido

PRESENTE

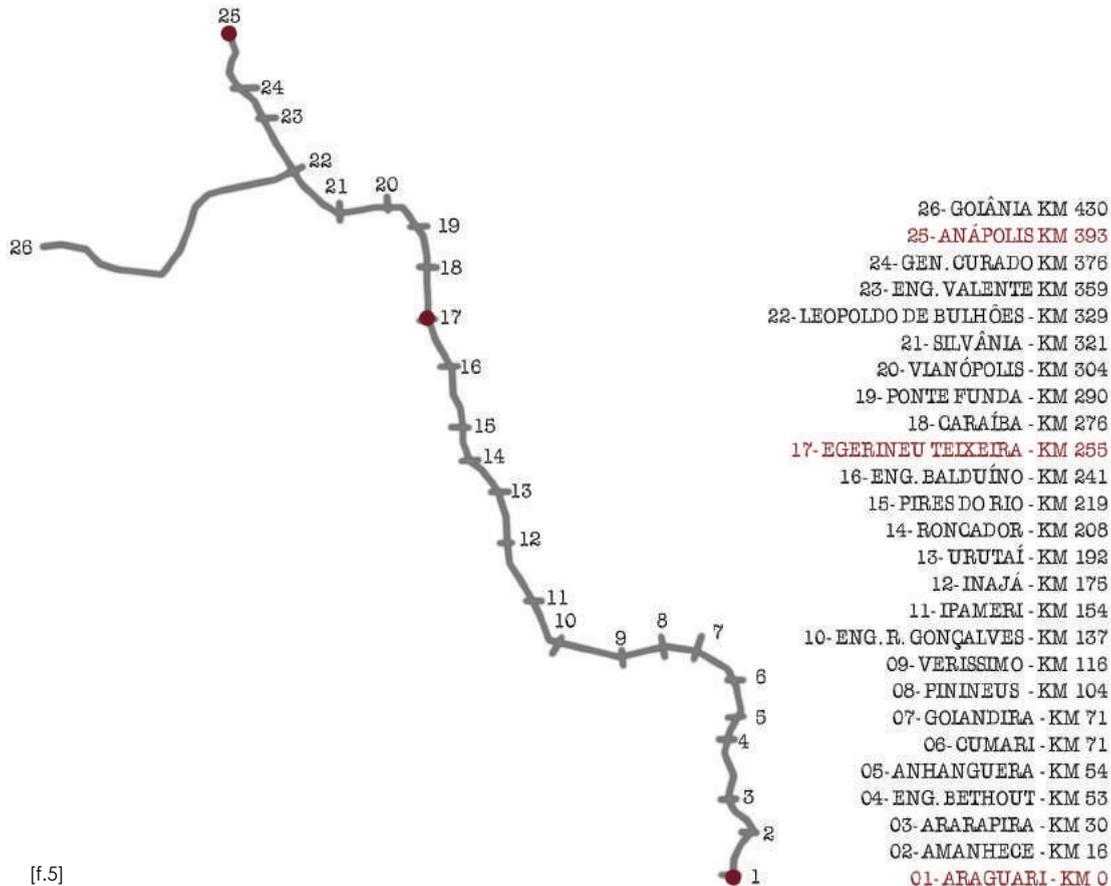
ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Falando sobre a arquitetura da estrada de ferro ela se caracterizou, principalmente pelo uso da alvenaria de tijolo, dos telhados em telha francesa com acentuada inclinação e das esquadrias em madeira e vidro, abrindo para fora. Nas residências para ferroviários, eram marcantes o telhado interrompido, bastante apropriado pela arquitetura vernacular local e o "alpendre" na fachada frontal.

Como já citado, a história do transporte ferroviário em Goiás, tanto de passageiros quanto o de cargas e mercadorias, teve início com a chegada dos trilhos, vindo de Araguari, nos primeiros anos da década de 1910.

Por cerca de setenta e cinco anos, o trem de ferro foi o meio mais utilizado de transporte entre várias cidades da região, além de representar a porta de entrada e saída do estado para os principais centros econômicos do país.

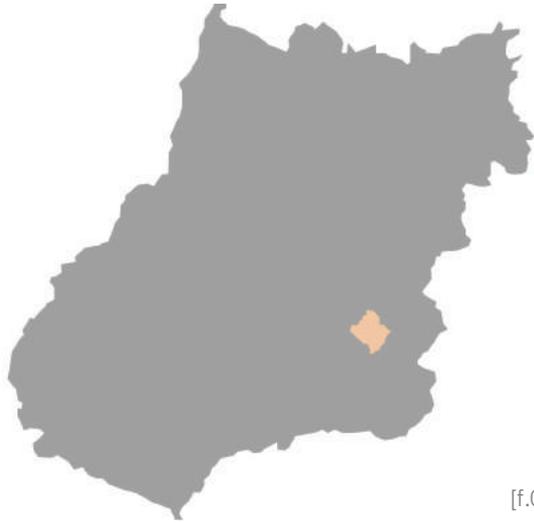
Mapa da expansão da linha ferroviária em Goiás.



[f.5]

[f.5] Mapa da expansão ferroviária em Goiás. Fonte: Maria Gabriela.

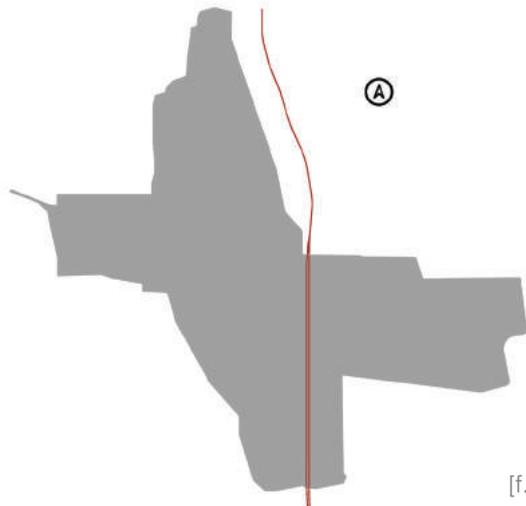
LUGAR



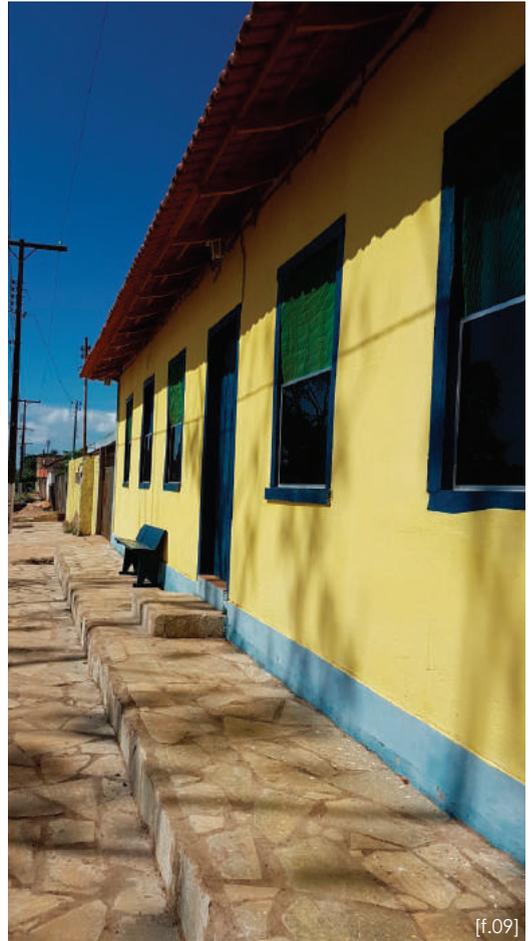
[f.06]



[f.07]



[f.08]



[f.09]



ORIZONA

O município de Orizona está localizado na mesorregião do Sul goiano, na microrregião de Pires do rio, também denominada região da Estrada de Ferro, estando a sede distante 135 km da capital do estado, Goiânia.

O relevo é caracterizado por terrenos planos, entrecortado por serras, típico do Planalto Goiano. A região é drenada pela bacia hidrográfica do Paraná, cortada pelo Rio Corumbá e seus afluentes e subafluentes. Destacam-se o rio Piracanjuba e o rio do Peixe, e os ribeirões Santa Bárbara, Santana, Cachoeira e Santo Inácio.

Antiga Capela dos Correias, depois Campo Formoso e posteriormente Orizona, edificada à margem direita do Ribeirão Santa Bárbara, afluente do Rio Corumbá, foi fundada por Joaquim Fernandes de Castro e José Pereira Cardoso que, em 1850, deram começo aos trabalhos de construção de uma capela dedicada a Nossa Senhora da Piedade.

Egerineu Teixeira fica localizado à 8 km da zona urbana de Orizona e foi consolidada à partir da construção da ferrovia e implantação da estação e as casa para ferroviários. O que na época foi símbolo de progresso para o estado.



[f.06] Inserção do município de Orizona no contexto do estado de Goiás. Fonte: Maria Gabriela

[f.07] Município de Orizona em destaque sua área urbana. Fonte: Maria Gabriela

[f.08] Distrito de Egerineu Teixeira em destaque linha férrea. Fonte: Maria Gabriela

[f.09] Distrito de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela

[f.10] Distrito de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela

[f.11] Paisagem da praça existente. Fonte: Maria Gabriela

EGERINEU TEIXEIRA

A estação de Ubatan foi inaugurada em 1923. Nos anos 1940 seu nome passou a ser Egerineu Teixeira. E que ao invés de passar em Campo Formoso (atual Orizona), passou a 8 quilômetros de distância, em Ubatan, que faz parte do mesmo município. A estação de Ubatan que mais tarde recebeu o nome de Egerineu Teixeira em homenagem ao jovem prefeito da então Campo Formoso, assassinado em 5 de julho de 1938 por motivos políticos.

Egerineu Teixeira foi um grande escritor e ferrenho jornalista que publicava matérias e textos nos jornais do Triângulo Mineiro e Goiás.

Atualmente a estação encontra-se degenerada, pelo abandono e pelas marcas que sofreu no decorrer do tempo.

A arquitetura da estação de Egerineu Teixeira faz parte de um grupo de edifícios que se

encontram envolvidas por pequenos vilarejos que, mesmo estando ainda na rota da ferrovia, não dependem dela economicamente. E hoje a linha se destina somente ao transporte de carga e combustível.

Aproveitando o declive do terreno, a estação apresenta a composição de planta simplificada e a forma de acesso pela lateral e passando pela boca da bilheteria. Não dispõe de um saguão, pois, os passageiros esperam pelo embarque na própria plataforma.

O edifício de planta extremamente simples, apresenta apenas dois compartimentos: um destinado às atividades burocráticas, à venda de bilhetes e ao telégrafo, e o outro ao depósito de pequenos objetos e mercadorias. Além de um compartimento para instalações sanitárias, com acesso feito pela plataforma de embarque.

Sua arquitetura apresentava grande modernidade para a época em que foi construída: a alvenaria de tijolo, em substituição do adobe, à taipa e ao pau-a-pique; a telha francesa; o cimento queimado no piso da plataformas e estruturas metálicas para sustentar as coberturas.

[f.12] Relação da Localização entre Orizona e Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela.



[f.13] Estação de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela

[f.14] Estação de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela



[f.14]

[f.15] Locomotiva à vapor "Maфра 2" de 1939 localizada no Museu Ferroviário de Pires do Rio. Fonte: Eduardo Santos.

Na musicalidade dos apitos dos trens, graves ou agudos, breves ou longos, retratando o humano do maquinista que estava atrás dele; no trançã dos truques sobre as emendas dos trilhos; no "muito-peso-e-pouca-força" das locomotivas resfolegantes; nos apitos duplos rápidos das saídas dos trens; em tudo aquilo havia uma construção sinfônica. Sinfonia nova, embriagadora, profunda, vitalizante, onde o ritmo ligeiro do progresso não ofusca-va a poesia. Na estação, quando breves hiatos de silêncio buscava, estabelecer-se, o coração da cidade teimava em bater, bebendo a vida, palpitando no "breguet" dourado: Tec. teec... tec...tec...

(NOGUEIRA, s.d., p.62)

TREM TURÍSTICO

Em 2015 foi consolidado o Consórcio Intermunicipal de Cultura e Turismo da Estrada de Ferro. Com a intenção de atuar regionalmente nos municípios consorciados localizados na área do sudeste goiano através do projeto do Trem Turístico.

O grupo é formado por representantes das cidades de: Anápolis, Bonfinópolis, Catalão, Goiania, Goiandira, Ipameri, Leopoldo de Bulhões, **Orizona**, Pires do Rio, Silvania, Senador Canedo, Urutaí e Vianópolis.

Com o objetivo de fortalecer o turismo na região, resgatando o meio de transporte de passageiros usado no passado.

Visando ter a cidade como espaço de produção, intervenção e trocas culturais. E ressaltar a economia criativa como estratégia de desenvolvimento.

O projeto irá viabilizar que o transporte ferroviário volte a ser um catalizador da cultura e de trocas de produção.

Sendo assim, as estações ferroviárias que se encontram no mesmo contexto já exposto precisam passar por um processo de intervenção para que voltem a abrigar aquele coração palpitante pelo apito do trem.



CULTURA E ECONOMIA

Orizona, como muitas cidades do interior de Goiás é muito rica culturalmente, tendo um viés rural, festas tradicionais religiosas e atividades de expressão popular. Como exemplo a Festa dos Carreiros, Cavalgadas, Festa da Barraquinha, Festa do Leite, Festival da Cachaça, entre outros.

As atividades manuais também fazem parte das atividades diárias da população Orizonense. Tendo como exemplo o artesanato e a pintura.

Desde sua consolidação a cidade, foi marcado por um processo natural de reforma agrária, abrigando atualmente uma grande quantidade de agricultores familiares em seu território.

A produção rural do município é bastante diversificada, com destaque para: arroz, feijão, mandioca, soja, milho, café, tomate, cana-de-açúcar, cachaça, gado bovino (leite e corte), derivados da cana, mel dentre outros. Na indústria, a cidade possui incipientes ramos da agroindústria e manufaturados. No entanto, pode-se dizer que o carro chefe da economia orizonense é a pecuária leiteira (LEMES, 2009).

FESTA DO LEITE

A festa comemora a celebração do aniversário da cidade. Reunindo cerca de 2 mil pessoas e conta com a presença de produtores rurais e autoridades municipais. Os produtores expõem produtos derivados do leite e também gados leiteiros, onde acontece uma competição entre eles.

FESTIVAL DA CACHAÇA

O festival da cachaça teve sua primeira edição em 2017. Além da cachaça abrange também gastronomia e cultura. Conta com programação que inclui oficinas, palestras, degustações, apresentações artísticas e shows sertanejos. E também um circuito da cachaça que passa por pelo menos 12 municípios goianos.

O objetivo do circuito é estimular a saída dos produtores independentes de cachaça informal aumentando a produção da bebida no estado.

FEIRA DO PRODUTOR

A feira do produtor foi implantada em Orizona em 2003 através de uma reunião de agricultores locais com o objetivo de vender produtos agrícolas, alimentícios e trabalhos manuais.



[f.16] Desfile dos Carreiros em Orizona. Fonte: Maria Gabriela.

[f.16]



[f.17]



[f.18]



[f.19]



[f.20]



[f.21]

FESTA DA CULTURA

Com uma programação variada, com foco na cultura local com exposições, apresentações e praça de alimentação com os produtos rurais.

O objetivo principal do evento é divulgar e apoiar as culturas locais do município de Orizona e da região da estrada de ferro. Pretendendo dar visibilidade para culturas como catira, Folia de Reis, Congadas e para os novos artistas. O evento também conta com oficinas, desfile de carreiros, shows artísticos e culturais.

ASDAO

A Associação dos Artesãos de Orizona é uma associação local, onde reúne os diversos tipos de trabalhos manuais realizados no município e também na zona rural. Possuem um ponto de venda desses produtos desde janeiro de 2010. E além do comércio local desses produtos a associação possibilita a exposição em eventos estaduais e também nacionais.

PRODUÇÃO LEITEIRA

A produção de leite local tem correspondido a aproximadamente 130 mil litros por dia. Orizona-GO é considerada o terceiro maior município goiano produtor de leite e o primeiro em termos de produtividade quando comparado com outras bacias leiteiras do estado.

ASSOCIAÇÕES LOCAIS

A cidade conta com associações de diversos portes e temáticas. Como a COAPRO (Cooperativa Mista Agropecuária Dos Produtores Rurais De Orizona), Sindicato dos Agricultores de Orizona entre outros. Essas associações cumprem um papel fundamental na reestruturação da agricultura familiar, uma vez que permite seu fortalecimento e reprodução social. Produzem produtos necessários ao consumo doméstico e ao consumo animal, como o arroz, o feijão e a mandioca. O restante é vendido na feira do produtor in natura ou em forma de produtos como o polvilho e a farinha, por exemplo.

PRODUÇÃO DE CACHAÇA

Tema tradicional do município desde sua consolidação, começando com a chegada dos Bandeirantes durante o ciclo do ouro.

O município produz 700 mil litros de cachaça por ano, sendo a maior produtora no estado de Goiás.

[f.17] Artesanato produzido pela ASDAO. Fonte: Maria Gabriela.

[f.18] CACHAÇAS dos produtores de Orizona. Disponível em: <http://www.jornaldosudeste.com.br/j_postagens_expande.php?pagina=7845&secao=REGIAO>. Acesso em: 19 nov. 2018.

[f.19] Apresentação de dança na Festa da Cultura. Fonte: Maria Gabriela.

[f.20] Produção de Farinha de Mandioca em propriedade rural. Fonte: Maria Gabriela.

[f.21] Derivados da cana produzidos em propriedade rural. Fonte: Maria Gabriela.





[f.22] Vista aérea Distrito de Egerineu Teixeira. Fonte: Google Earth.

[f.23] Estação Ferroviária. Fonte: Maria Gabriela

[f.24] Alojamento dos Ferroviários. Fonte: Maria Gabriela

[f.25] Casa do Chefe da Estação. Fonte: Maria Gabriela

Nota: A vegetação natural existente no local é composta por árvores nativas do cerrado como: Jacarandá, Ipê amarelo, tamboril, faveira, entre outras.



[f.26]

[f.26] Mapa de Aspectos Geográficos. Fonte: Maria Gabriela.

[f.27] Edificações Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela.



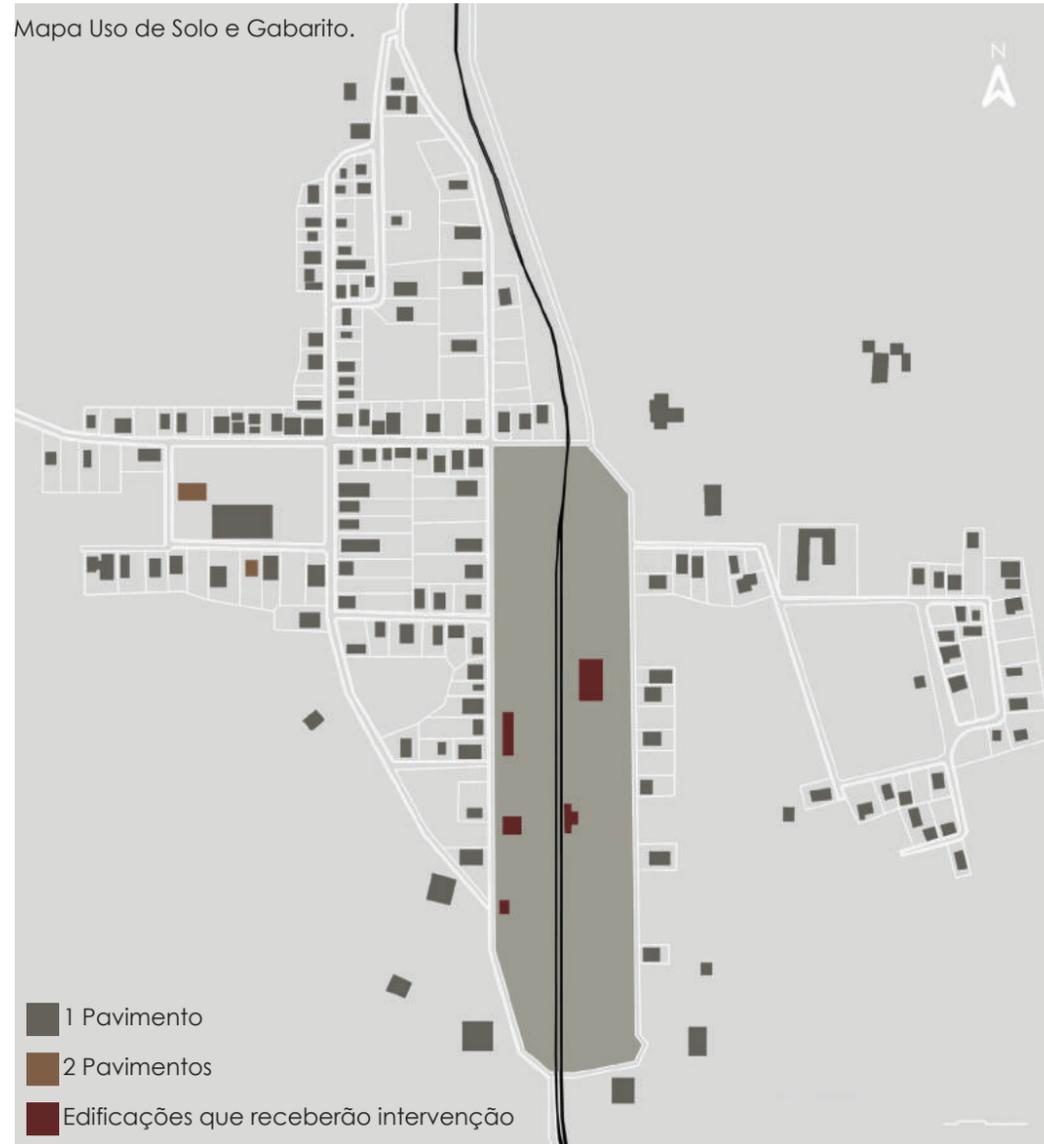
[f.27]

[f.28] Vegetação Existente. Fonte: Maria Gabriela.



[f.28]

Mapa Uso de Solo e Gabarito.



[f.29]



[f.30]



[f.31]

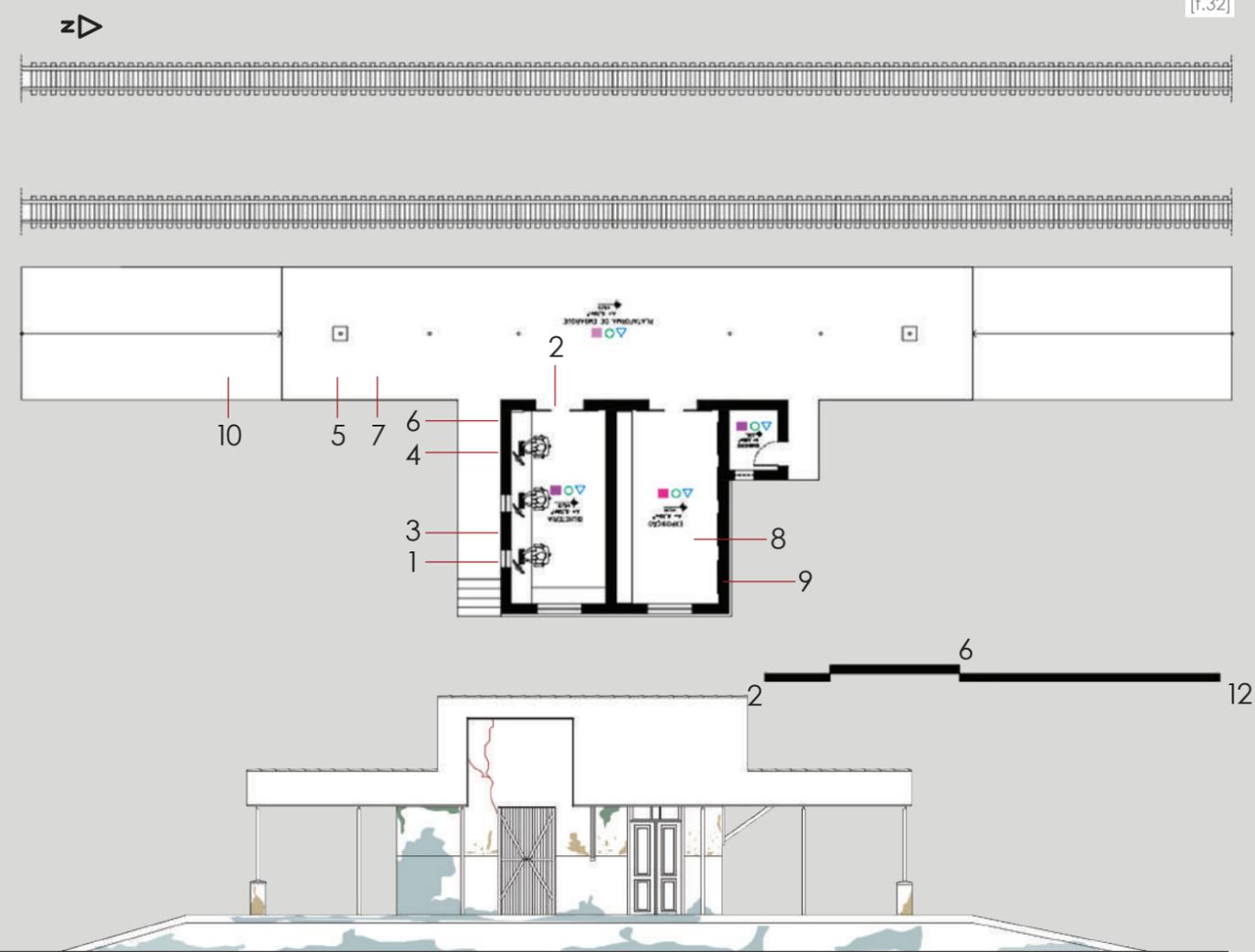
[f.29] Mapa de Uso de Solo e Gabarito. Fonte: Maria Gabriela.

[f.30] Tipologia edificações de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela.

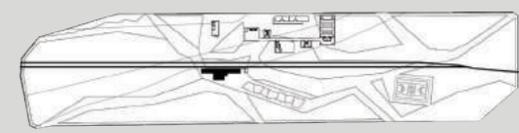
[f.31] Tipologia edificações de Egerineu Teixeira. Fonte: Maria Gabriela.



Estação Ferroviária



1. Executar revisão nas esquadrias, substituir folhas e executar tratamento contra cupins nas bonecas e folhas novas.
2. Executar reposição de novas folhas nas portas.
3. Trocar madeiramento do telhado por um novo.
4. Executar troca da estrutura de madeira, executar limpeza e uma nova pintura.
5. Executar revisão no piso e substituição das peças danificadas.
6. Executar pintura nas paredes em tinta à base de Água.
7. Executar limpeza na telha francesa e substituição das peças danificadas
8. Fazer substituição do forro de madeira
9. Descascar todas as paredes, fazer limpeza das infiltrações e realizar impermeabilização
10. Reformar rampa da plataforma para que se torne acessível segundo a ABNT NBR 9050.



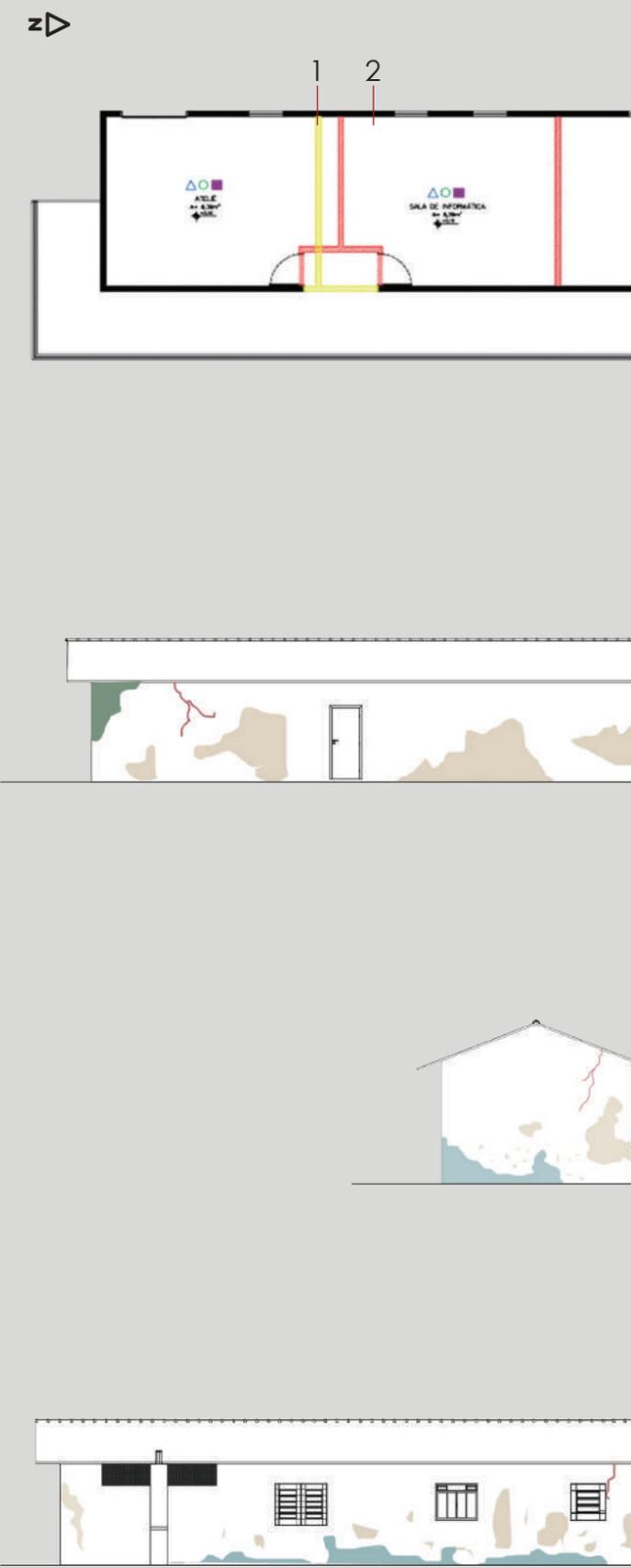
■ Conservar

Parede
 ▲ Tinta PVA

Teto
 ○ Telha Francesa

Piso
 ■ Cerâmico
 ■ Cimento Queimado
 ■ Concreto

Danos
 ● Umidade Ascendente
 ● Umidade Descendente
 ● Descascamento de Pintura
 ● Soltura de Reboco
 ⚡ Soltura de Reboco

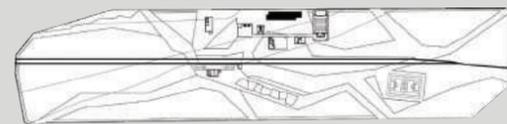
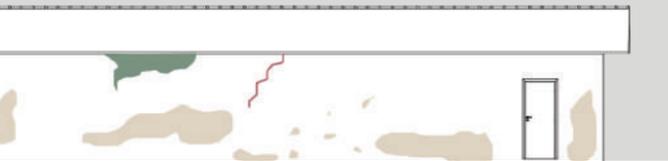
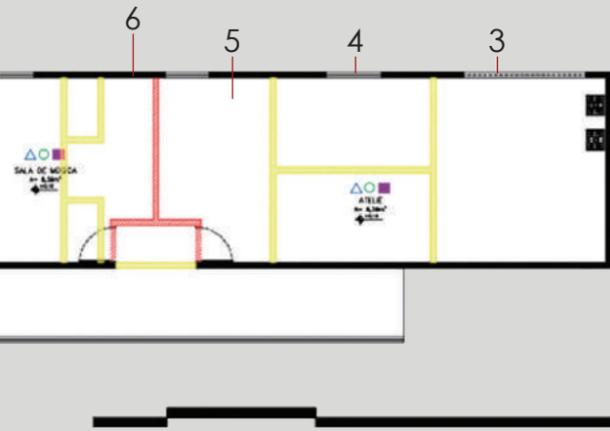


[f.32] Levantamento Cadastral Estação Ferroviária. Fonte: Maria Gabriela.
 [f.33] Levantamento Cadastral Alojamento dos Ferroviários. Fonte: Maria Gabriela.
 [f.34] Levantamento Cadastral Casa do Chefe da Estação. Fonte: Maria Gabriela.

[f.33]

Alojamento dos ferroviários

1. Executar demolição de paredes existentes para ampliação de espaço.
2. Manutenção nos azulejos (Limpeza e substituir peças danificadas).
3. Executar substituição de folhas danificadas.
4. Revisar todas janelas, trocar todas as esquadrias e vidros por novos.
5. Executar revisão nas tesouras e caibros do telhado, executar limpeza das telhas, prever reaproveitamento de 80%.
6. Descascar todas as paredes, fazer limpeza das infiltrações e realizar e impermeabilização.



■ Conservar

Parede

△ Tinta PVA

Teto

○ Telha Francesa

Piso

■ Cerâmico

■ Cimento Queimado

■ Concreto

Danos

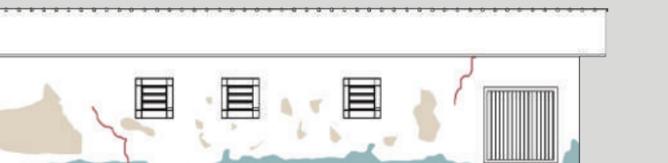
● Umidade Ascendente

● Umidade Descendente

● Descascamento de Pintura

● Soltura de Reboco

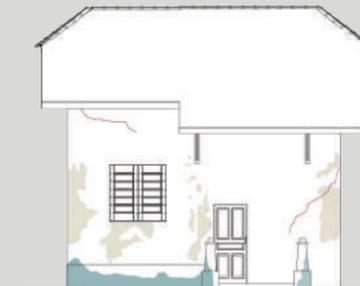
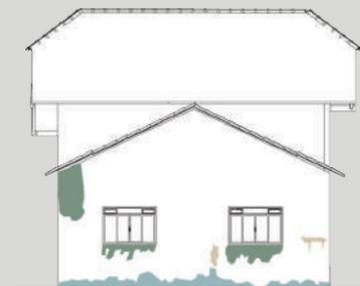
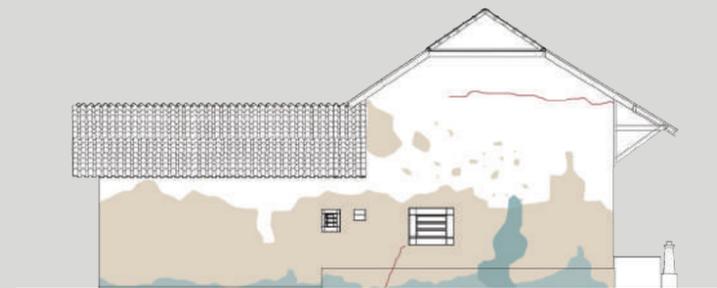
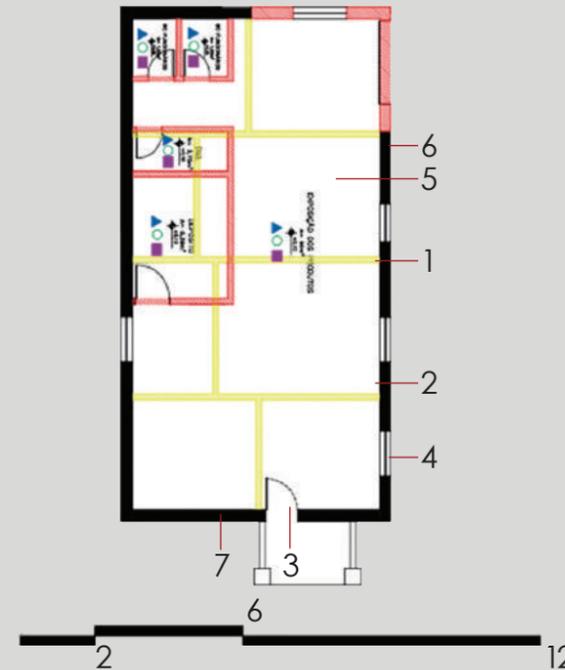
➤ Soltura de Reboco



[f.34]

Casa do Chefe da Estação

1. Executar demolição de paredes existentes para ampliação de espaço.
2. Manutenção nos azulejos (Limpeza e substituir peças danificadas).
3. Executar substituição de folhas danificadas.
4. Revisar todas janelas, trocar todos os vidros por novos.
5. Executar revisão nas tesouras e caibros do telhado, executar limpeza das telhas tipo francesa, prever reaproveitamento de 80%.
6. Descascar todas as paredes, fazer limpeza das infiltrações e realizar e impermeabilização.
7. Executar pintura nas paredes em tinta à base de Água.



■ Conservar

Parede

△ Tinta PVA

Teto

○ Telha Francesa

Piso

■ Cerâmico

■ Cimento Queimado

■ Concreto

Danos

● Umidade Ascendente

● Umidade Descendente

● Descascamento de Pintura

● Soltura de Reboco

➤ Soltura de Reboco





O mapeamento de danos é o registro gráfico, o mais fiel possível, do estado de conservação e das patologias identificadas no edifício.

(BRAGA, Márcia, 2003, p.37)

FUTURO

Maria Gabriela de Oliveira

A proposta

O patrimônio industrial, nele incluído o ferroviário, é relevante pela sua forma, variedade, destinação e riqueza histórica. Os planos para a recuperação do patrimônio ferroviário, tanto das edificações quanto das linhas, não são, como poderiam parecer inicialmente, ingênuos, frívolos ou inviáveis, e têm-se concretizado com sucesso.

(KÜHL, B. M., 1998, p.239).

O projeto teve o objetivo de preservar o lugar através da intervenção na Estação Ferroviária de Egerineu Teixeira e em dois edifícios, que também fazem parte da arquitetura ferroviária: o Alojamento dos Ferroviários e também a Casa do Chefe da Estação. Residências essas que eram construídas em locais que não houvesse ali uma cidade.

Os edifícios além de se encontrarem em estado de abandono, impressionam por sua arquitetura singular e por sua presença física e simbólica na formação e desenvolvimento do distrito que estão inseridos.

A estação na época era porta do transporte ferroviário para os principais centros econômicos do país, levando e trazendo não só passageiros, mas, produtos agrícolas, industrializados, cargas pesadas e principalmente informações.

Desta forma a intervenção arquitetônica tem uma enorme força de transformação. Podendo alterar a realidade atual e causar efeito para o distrito e toda a região.

A estação abandonada, seus anexos e sua área de inserção foram objetos de um curso de ideias para que revitalizados façam parte de um conjunto. Que abrigará equipamentos de uso público com um programa voltado ao lazer, à cultura e à educação da cidade.

E depois dos edifícios preexistentes, será trabalhado um anexo, que servirá como apoio, pois, a área dos edifícios não comporta o programa planejado.



[f. 35] Perspectiva
Estação. Maria Gabriela.

AN

adm
re

QUADRA
POLIESPORTIVA

FEIRA
PRODU

VENDA

100 m²
loja
depósito
dml
sanitários

OFICI

so

sala

EXO

1065 m²

biblioteca
sanitários
administração
restaurante
café
auditório

MUSEU

8,39 m²

sala de exposição
exposição a céu aberto

A DO UTOR

NAS

168 m²

sala de música
ateliê 1
ateliê 2
de informática

ESTAÇÃO

8,39 m²

sala de exposição
exposição a céu aberto



[f.36] Plataforma de embarque. Maria Gabriela.

O programa

O programa do conjunto foi pensado à partir da necessidade dos usuários. A cultura histórica de Orizona é muito grande, e por isso foi pensado em um complexo cultural.

As atividades de programa foram distribuídas nos edifícios da seguinte forma:

- Estação Ferroviária: Além da função de estação, uma parte abrigará um museu com exposições que contarão a história da estrada de ferro em Goiás e da consolidação do município. A plataforma de embarque funcionará para a espera dos passageiros que utilizarão o trem cultural.

- Casa do Chefe da estação: abriga uma venda, onde serão comercializados produtos de origem local.

- Alojamento dos Ferroviários: abriga um espaço de oficinas, com salas e ateliês onde serão realizados cursos de diferentes modalidades.

- Anexo: atua como um apoio aos demais edifícios, abrigando biblioteca, restaurante, administração, auditório e sanitários.

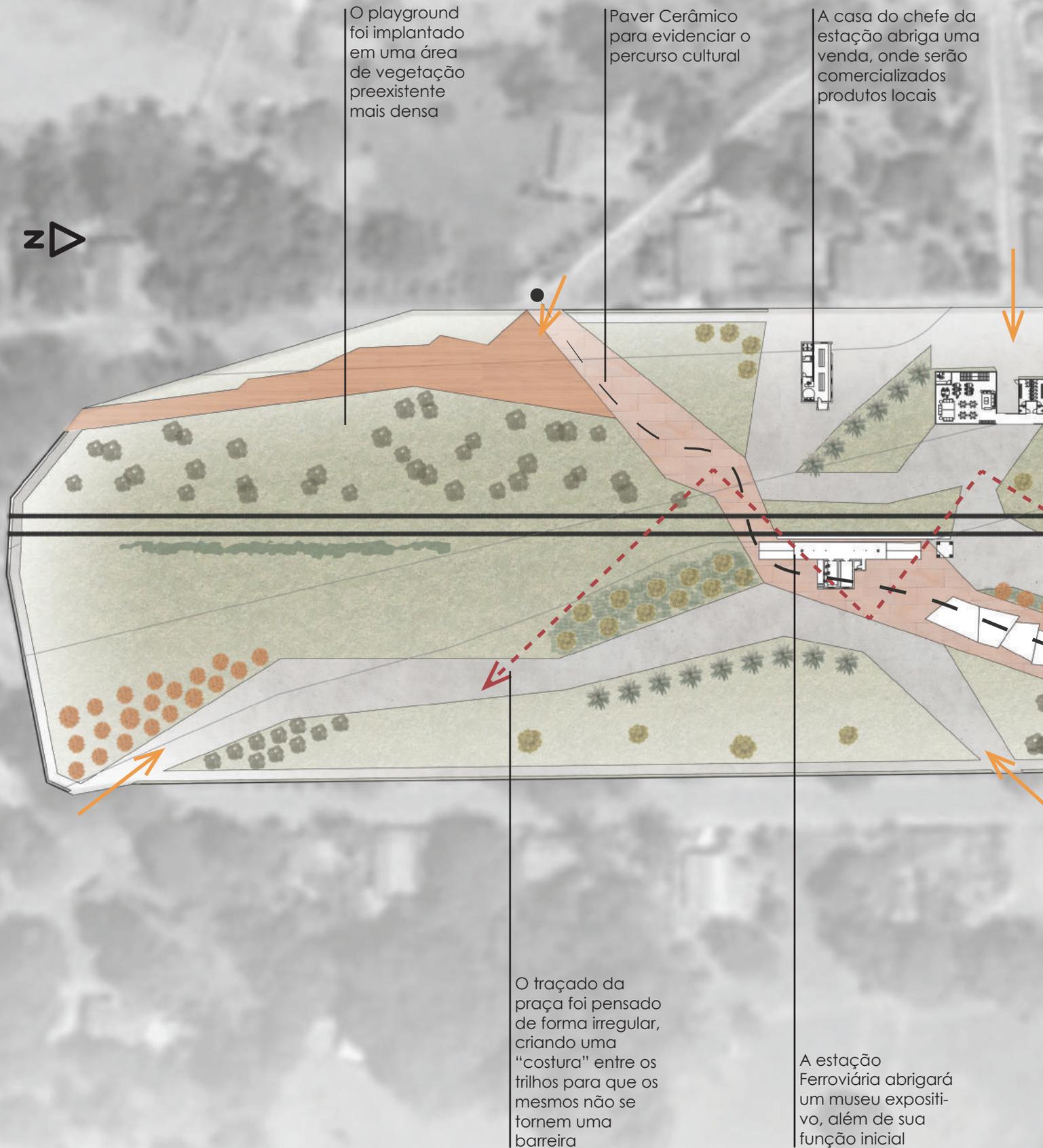
Projeto





[f.37] Perspectiva da praça. Fonte: Maria Gabriela.

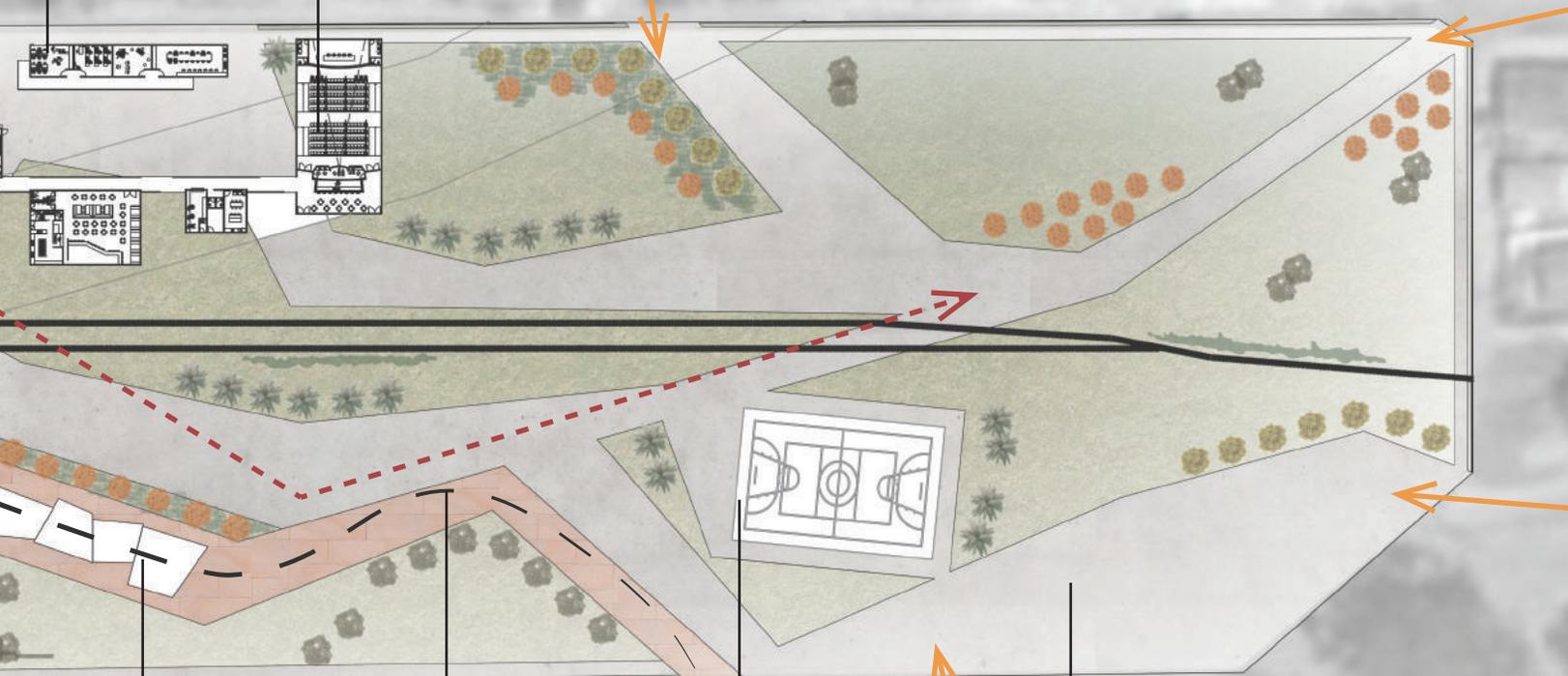
Partido da Praça



O alojamento dos ferroviários abriga as oficinas, que serão ministradas para o aperfeiçoamento profissional das atividades já praticadas pela região

O edifício onde funciona as oficinas é circundado pelo anexo, implantado de forma que faça parte do conjunto, possuindo um programa que auxilia as oficinas

Os acessos da praça são coincidentes com as principais vias do distrito



Foi criado um pergolado no percurso cultural, para que em dias pontuais seja realizado ali, uma feira de comerciantes locais

Foi criado um percurso cultural que atravessa a praça, a fim de que o usuário contemple as diferentes paisagens da mesma

A quadra poliesportiva já faz parte da paisagem preexistente, ela foi relocada para maior aproveitamento do layout da praça

Foi criada uma praça seca, para que os usuários possam praticar atividades físicas como: andar de bicicleta, patins, skate, entre outros

[f.38] Esquema do projeto da praça. Fonte: Maria Gabriela.

Paisagismo

[f.39] Erythrina Speciosa. Fonte: <<http://meioambiente.culturamix.com/ecologia/flora/erythrina-candelabro-erythrina-speciosa>>. Acesso em 23 de nov. 2018.



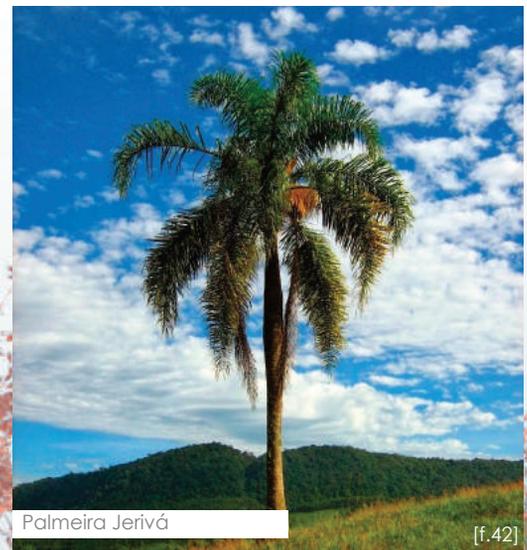
[f.40] Ipê Amarelo. Fonte: <<https://iracemfontes.wordpress.com/2016/02/05/ipe-amarelo/>>. Acesso em 23 de nov. 2018.



[f.41] Capim dos pampas. Fonte: <http://www.fazendacitracom.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=45:a-historia-da-laranja-capitulo-dierberger&catid=18:planta-mes&Itemid=4>. Acesso em 23 de nov. 2018.



[f.42] Palmeira Jerivá. Fonte: <<http://www.ideiasediccas.com/palmeira-geriva-uma-excelente-opcao-ornamental-queen-palm-syagrus-romanzoffiana/>>. Acesso em 23 de nov. 2018.



[f.43] Gueroba. Fonte: <<http://tecnologiasocias.org.br/tecnologiasocial/banco-de-tecnologias-socias/pesquisar-tecnologias-detallar-tecnologia-36.htm>>. Acesso em 23 de nov. 2018.



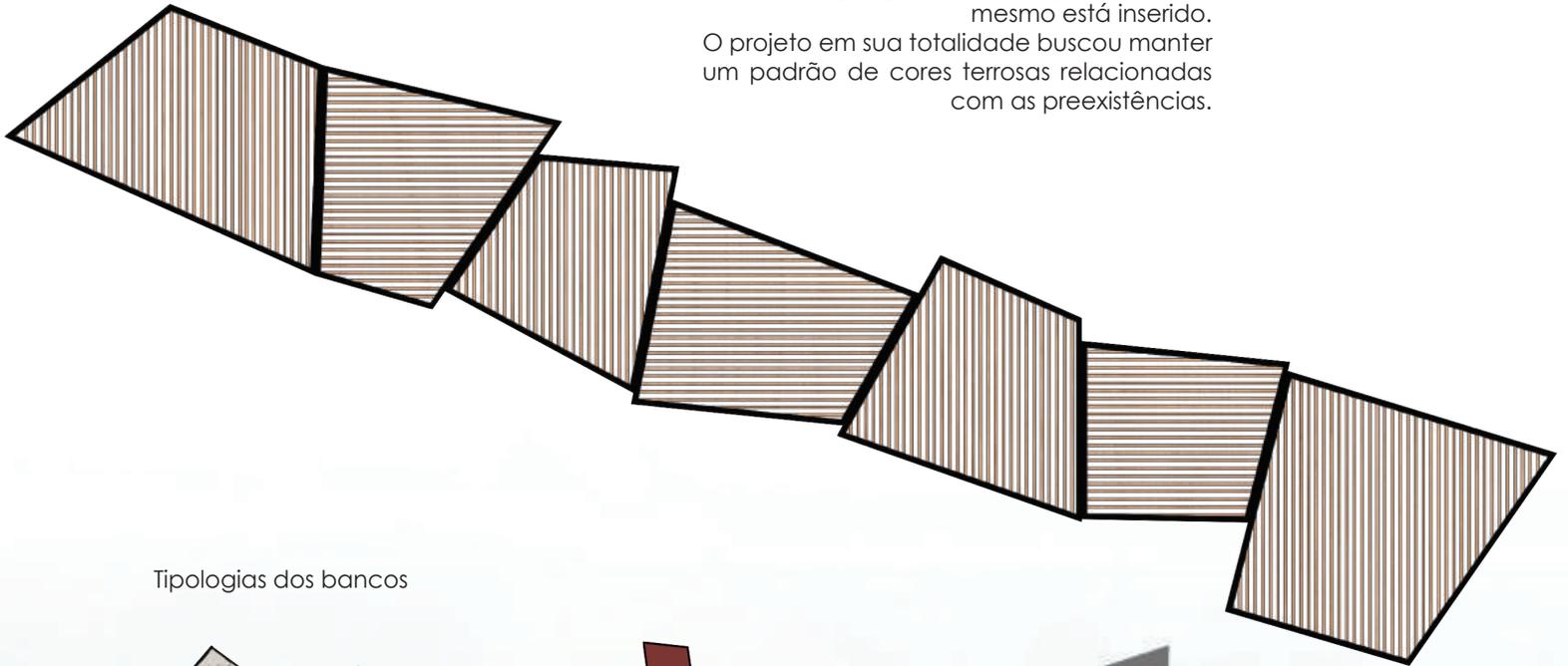
[f.44] Carapiáia. Fonte: <<https://lochnesswatergardens.com/plant/cnaria-zephyranthes-candida-cin-lily?variant=1483413380>>. Acesso em 23 de nov. 2018.



Mobiliário Urbano

O mobiliário urbano foi pensado com formas e linhas irregulares, seguindo a mesma linguagem da praça, onde o mesmo está inserido. O projeto em sua totalidade buscou manter um padrão de cores terrosas relacionadas com as preexistências.

Pergolado



[f.45]

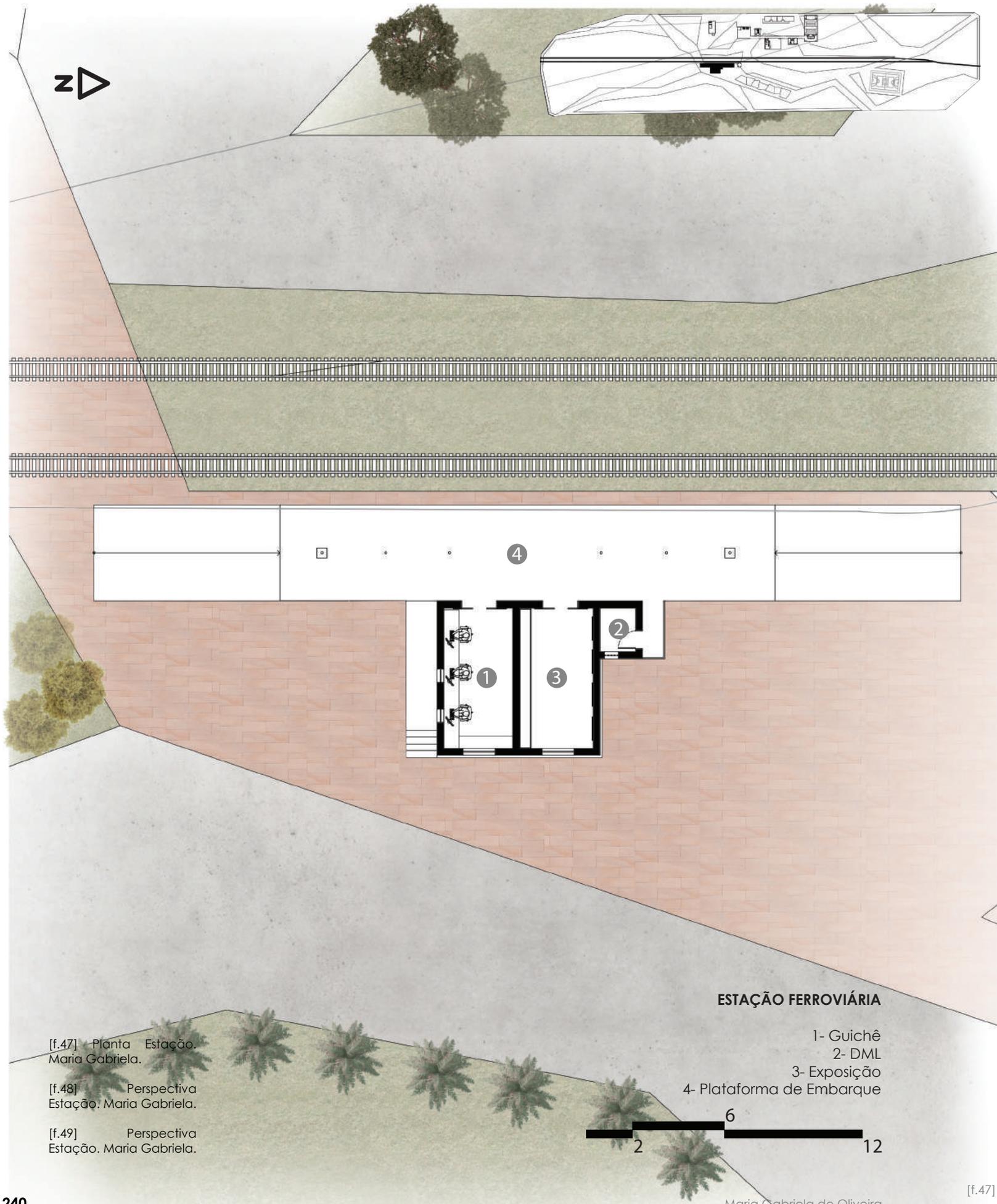
Tipologias dos bancos



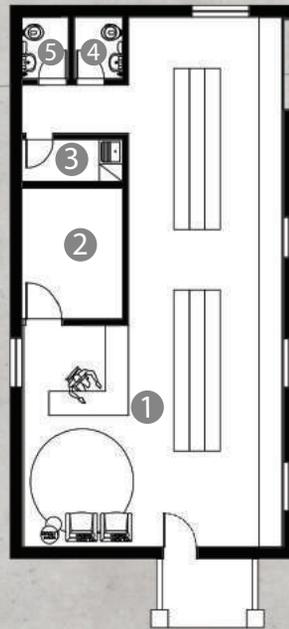
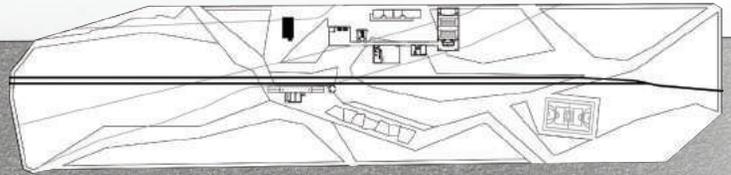
[f.46]

[f.45] Vista superior pergolado. Fonte: Maria Gabriela.

[f.46] Tipologias dos bancos. Fonte: Maria Gabriela.







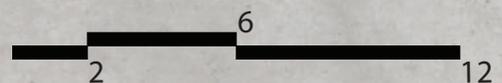
VENDA

- 1- Loja e Exposição dos Produtos
- 2 - Depósito
- 3 - DML
- 4 - Sanitário Feminino
- 5- Sanitário Masculino

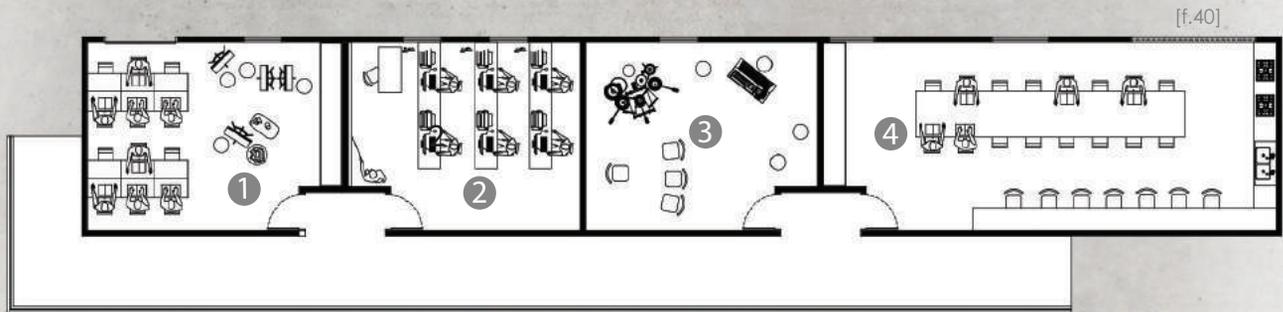
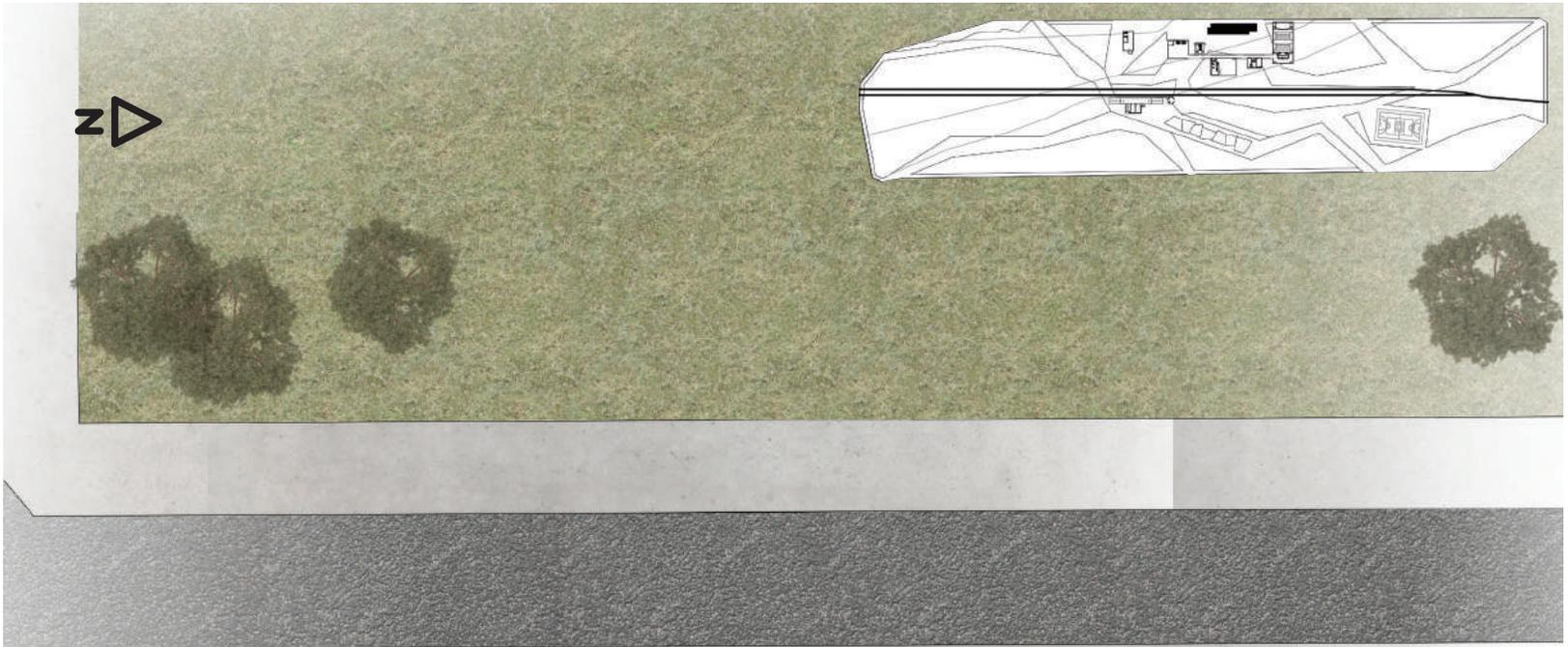
[f.50] Planta Venda.
Fonte: Maria Gabriela.

[f.51] Perspectiva
Venda. Fonte: Maria
Gabriela.

[f.52] Perspectiva
Venda. Fonte: Maria
Gabriela.







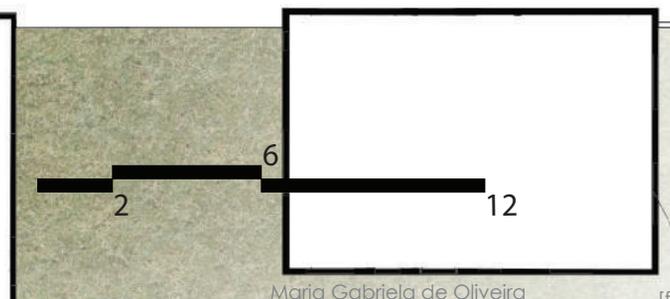
OFICINAS

- 1- Ateliê
- 2 - Sala de Informática
- 3 - Sala de Música
- 4- Ateliê Flexível

[f.53] Planta Oficinas.
Fonte: Maria Gabriela.

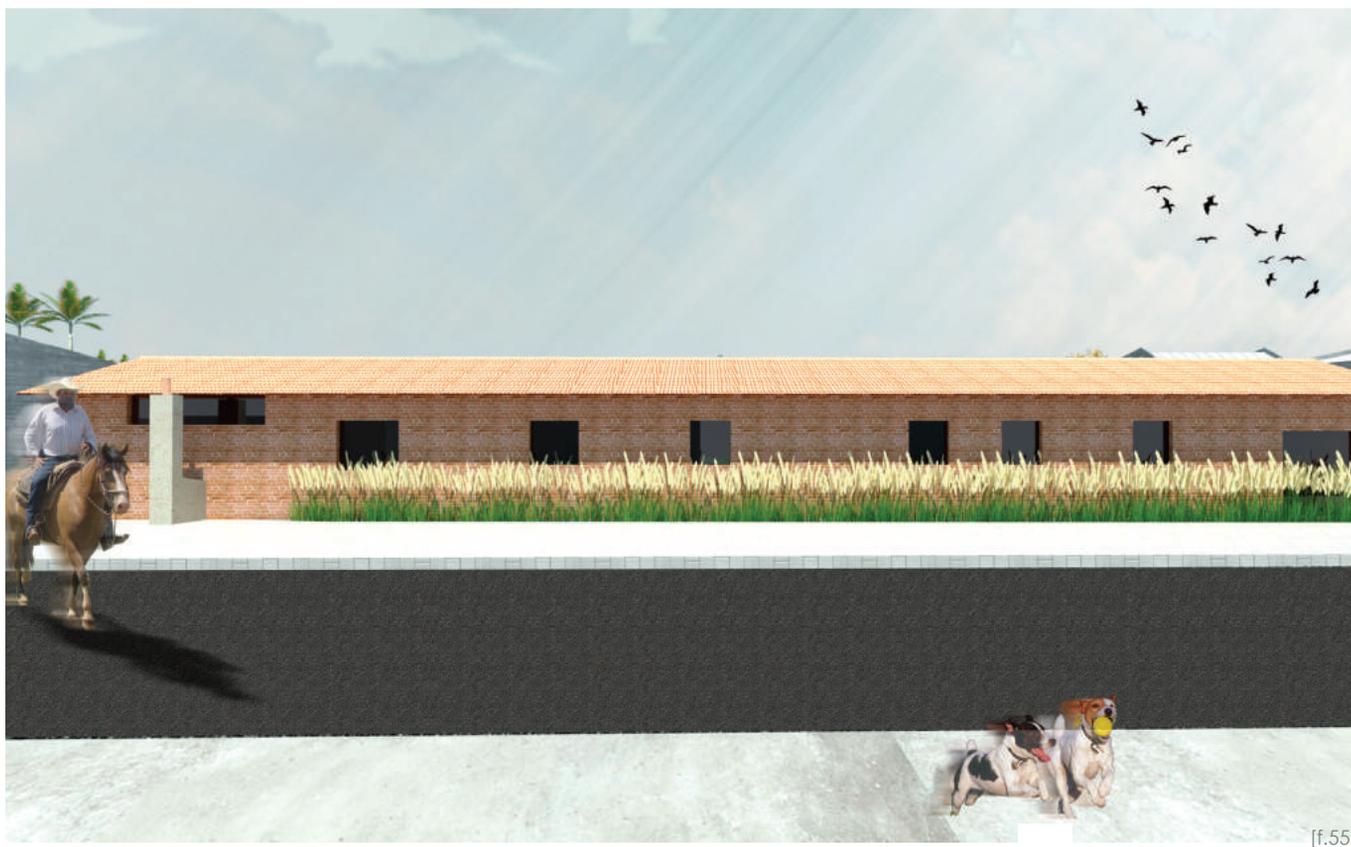
[f.54] Perspectiva
Oficinas. Fonte: Maria
Gabriela.

[f.55] Perspectiva
Oficinas. Fonte: Maria
Gabriela.



Maria Gabriela de Oliveira

[f.38]



FORMA

VOLUME

PARTIDO

PROGRAMA

Anexo

Inserir um novo edifício no entorno ferroviário preexistente foi, de certa forma um desafio.

O volume do anexo buscou se diferenciar das preexistências, afirmar a contemporaneidade do novo bloco e apresentar fluidez para o conjunto, mas sempre mantendo um alinhamento em relação à escala e à linguagem dos edifícios.

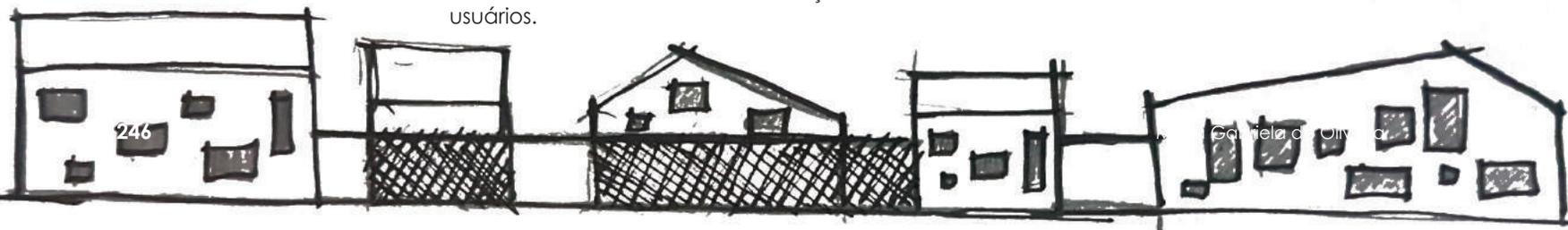
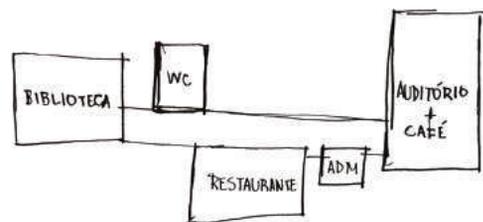
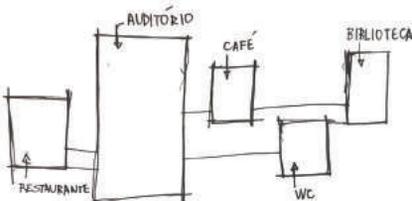
Primeiramente foi considerada a área necessária para abrigar o programa. Depois foram criados "blocos" setorizando assim as diferentes atividades. Posteriormente os telhados foram inclinados de forma irregular e dinâmica para que remetam e se diferenciem contemporaneamente em relação aos telhados inclinados das edificações ferroviárias.

Além disso, os blocos foram segregados e ligados através de uma passarela, a qual permite que os usuários contemplem a paisagem da praça, mesmo estando dentro do edifício.

Para afirmar a diferença histórica e temporal do anexo, a materialidade escolhida para este volume foi o concreto ripado, que se distingue da alvenaria de tijolos, material que foi um marco para a arquitetura naquele período.

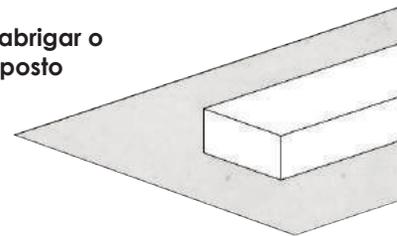
O edifício é composto por uma malha estrutural irregular de paredes autoportantes, vigas em concreto convencional, exceto no auditório que possui um vão maior e para vencê-lo foi escolhido a viga metálica de perfil H. Na passarela foi utilizada uma laje impermeabilizada e como fechamento para a mesma foi utilizado um cobogó geométrico cimentício, pintado de cor telha se remetendo aos telhados ferroviários.

O mesmo foi disposto assimetricamente, e a escolha do cobogó permite o aproveitamento da luz natural possibilitando criar diferentes efeitos cênicos e sensações aos usuários.



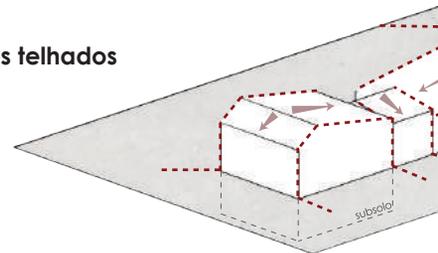
1

Área inicial para abrigar o programa proposto



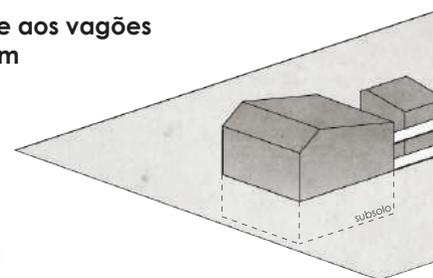
3

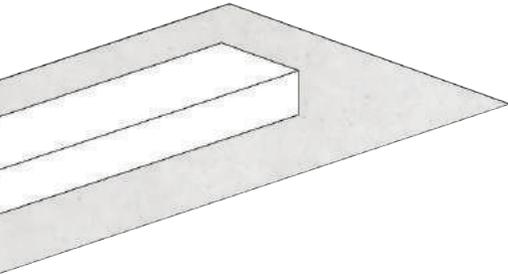
Inclinação dos telhados



5

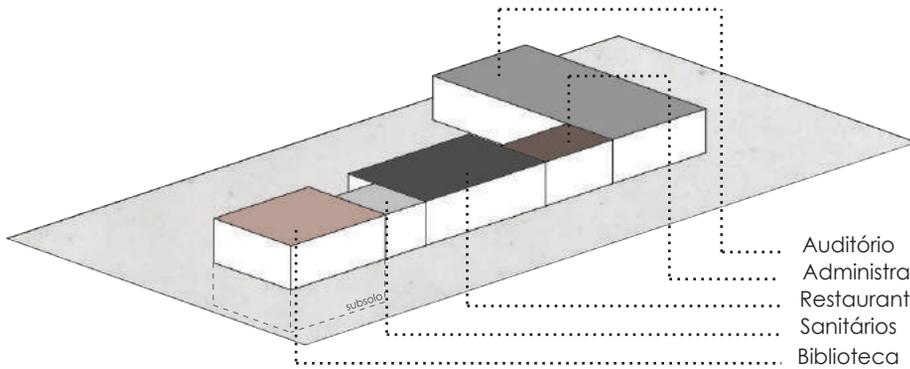
Forma que remete aos vagões do trem



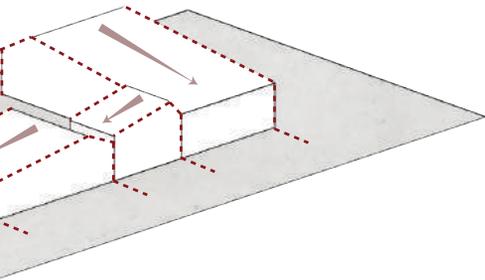


2

Programa setorizado em blocos

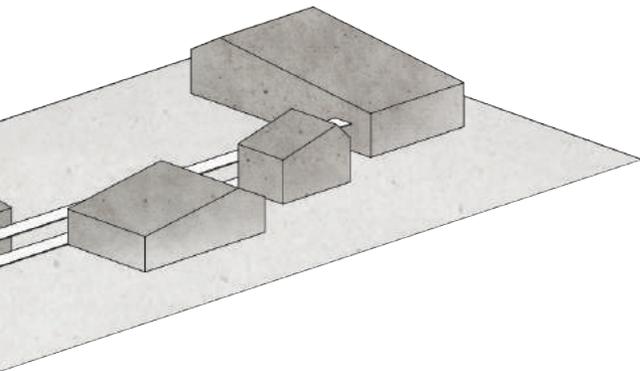
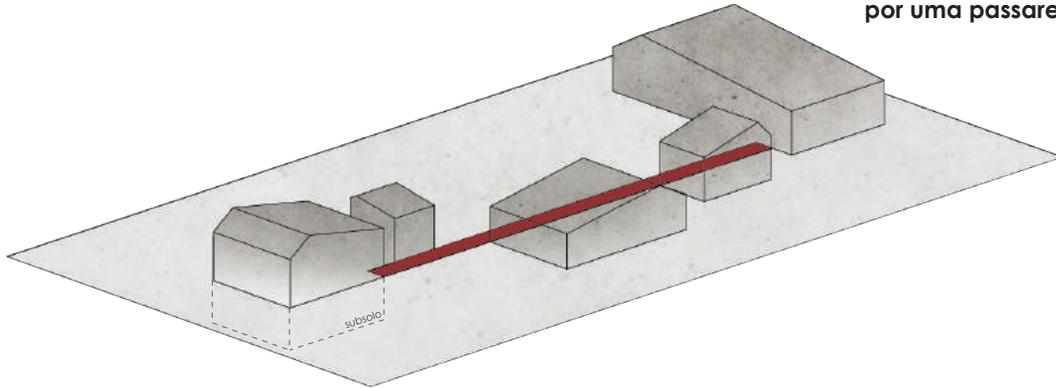


- Auditório
- Administração
- Restaurante
- Sanitários
- Biblioteca



4

Circulação dos blocos feita por uma passarela

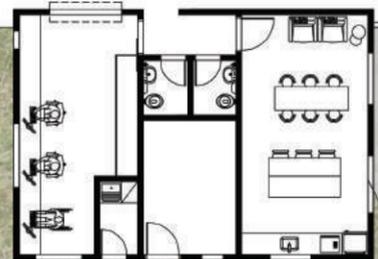
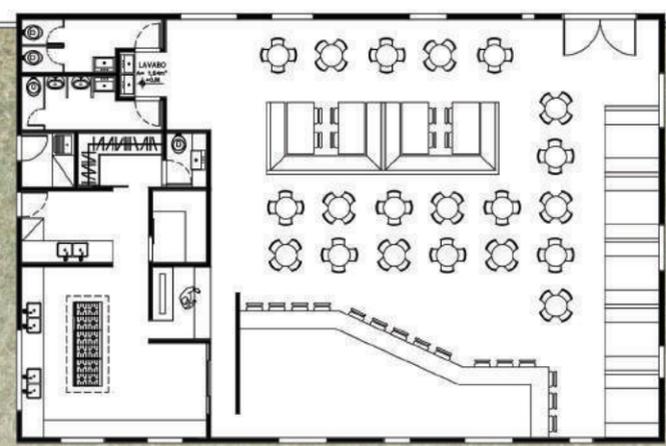
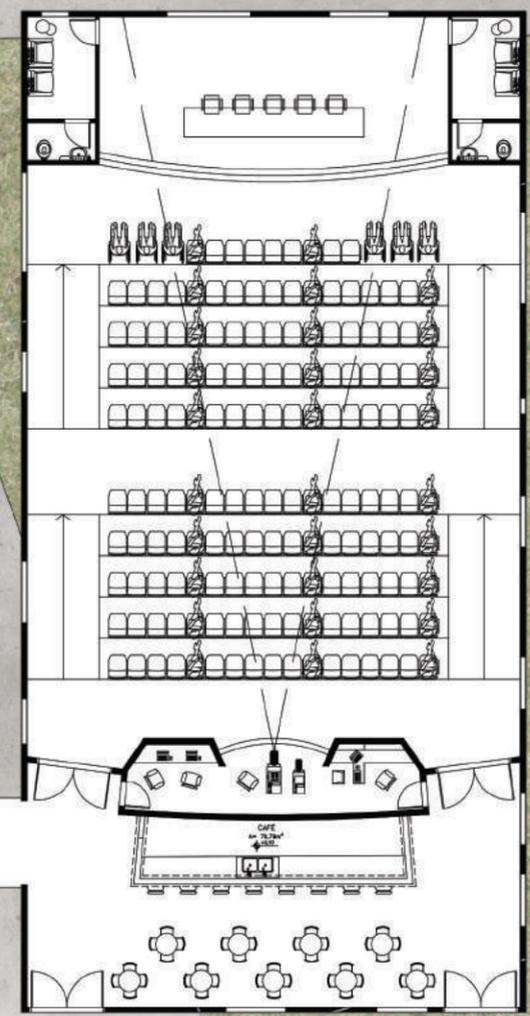
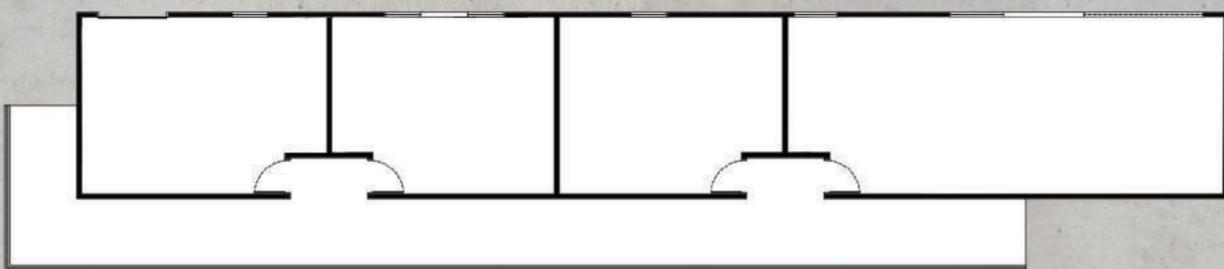
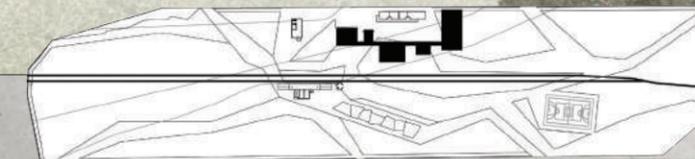


[f.56]

[f.56] Partido do anexo.
Fonte: Maria Gabriela.

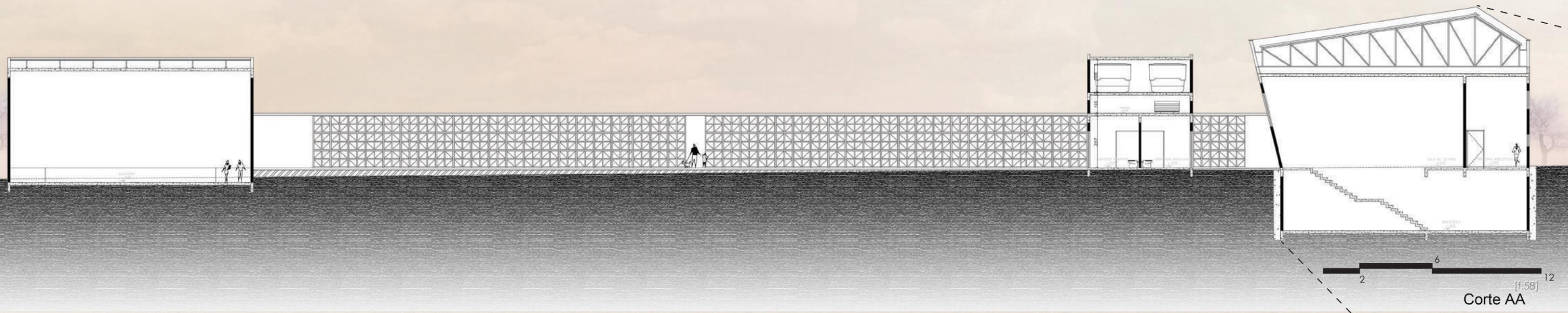


[f.57] Planta anexo.
Fonte: Maria Gabriela.

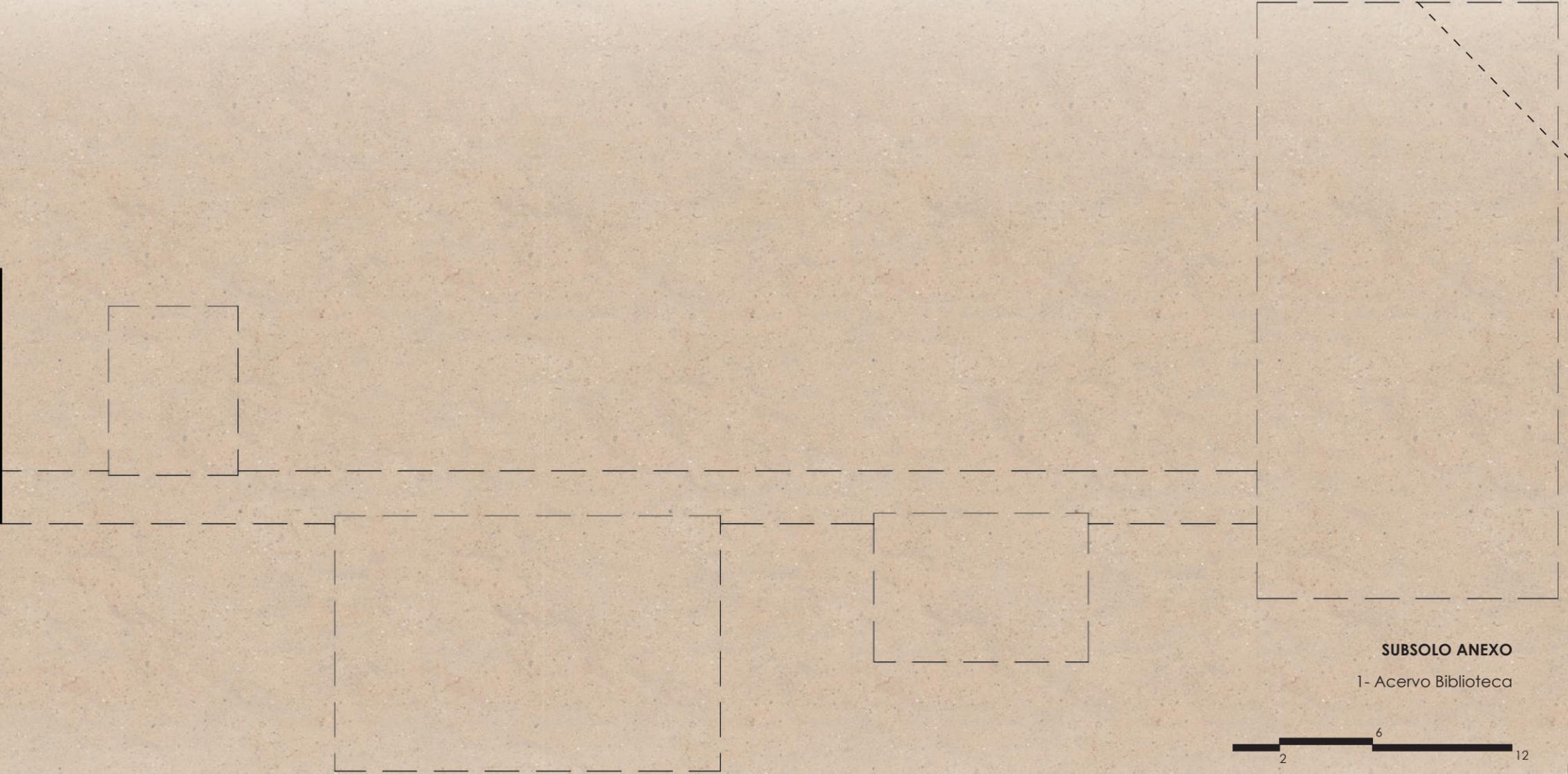
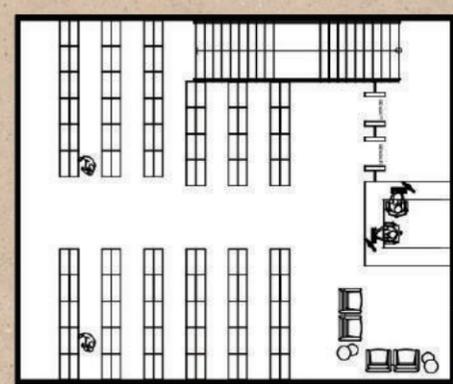


- ANEXO**
- 1- Área de Leitura da Biblioteca
 - 2- Administração Biblioteca
 - 3- Sanitário Masculino
 - 4- Sanitário Feminino
 - 5- Sanitário PNE Masculino
 - 6- Sanitário PNE Feminino
 - 7- Salão Restaurante
 - 8- Cozinha
 - 9- Vestiário
 - 10- DML
 - 11- Sanitário Masculino
 - 12- Sanitário Feminino
 - 13- Administração Geral
 - 14- WC professores
 - 15- WC professores
 - 16- Sala dos professores
 - 17- DML
 - 18- Depósito
 - 19- Café
 - 20- Sala de vídeo
 - 21- Auditório
 - 22- Foyer



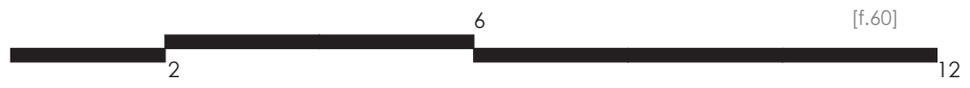
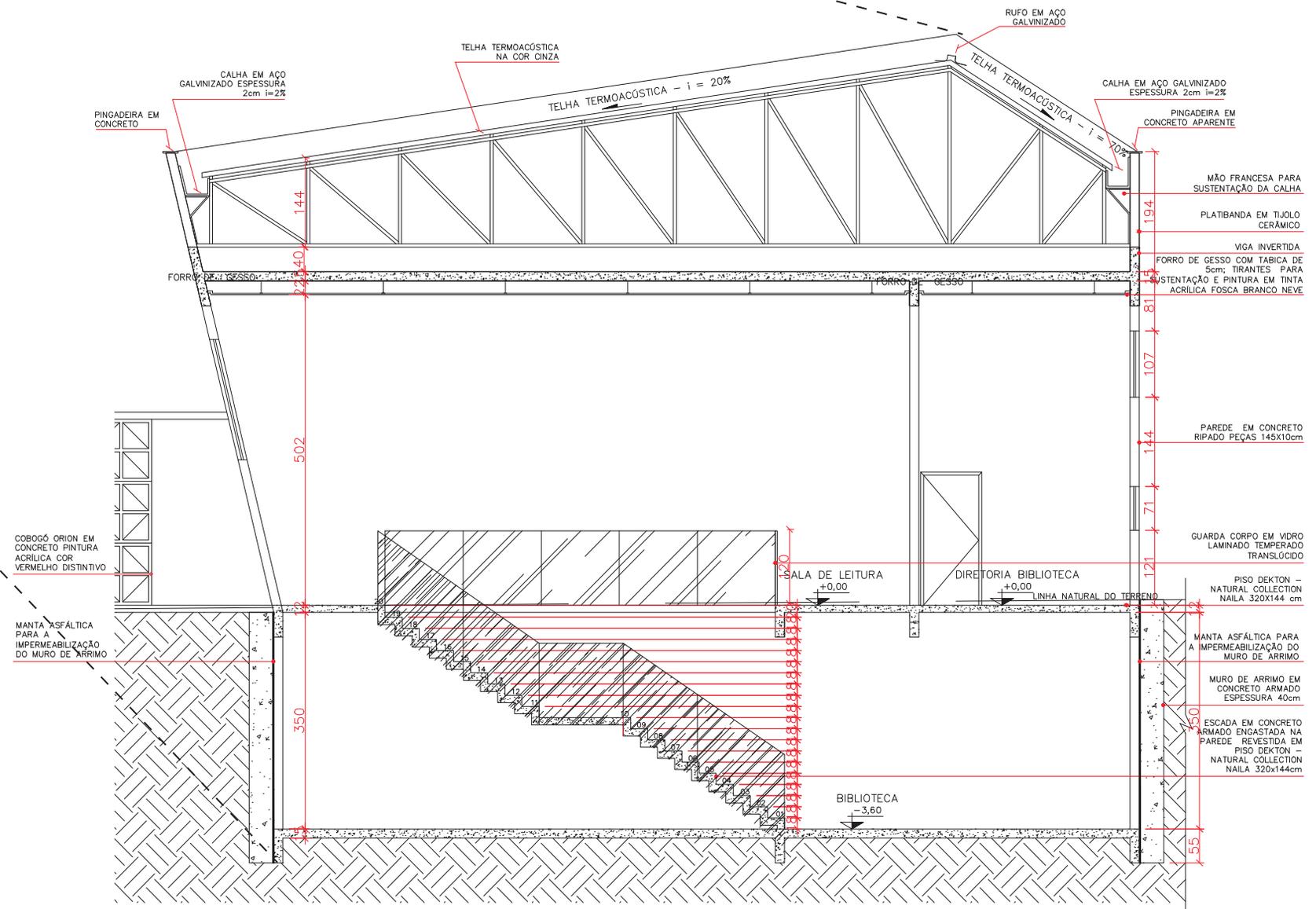


Corte AA [f.58]



SUBSOLO ANEXO
1- Acervo Biblioteca

Corte de Pele



[f.58] Corte AA. Fonte: Maria Gabriela.

[f.59] Planta Subsolo. Fonte: Maria Gabriela.

[f.60] Corte Esquemático. Fonte: Maria Gabriela.





Informações Gerais

Área do Terreno: 48234 m²

Área da Estação Ferroviária: 150 m²

Área da Venda: 100 m²

Área das Oficinas: 229 m²

Área do Anexo: 1028 m²

Área total construída: 1507 m²



[f.62] Vista Anexo. Fonte:
Maria Gabriela.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Eneida de; BOGÉA, Marta. Patrimônio como memória, memória como invenção. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.195/6175>>. Acesso em: 27 set. 2017.

BRAGA, Márcia. Conservação e Restauro. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2003.

CARTA DO RESTAURO. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20do%20Restauro%201972.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2017.

COELHO, Gustavo Neiva (Org.). Ferrovia: 150 anos de Arquitetura e História. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

CHOAY, Françoise. A alegoria do Patrimônio (1925). Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo. Estação Liberdade: UNESP, 2006.

FERROVIA: 150 anos de arquitetura e história. 150 anos de arquitetura e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

FERREIRA, Aroldo Márcio. URBANIZAÇÃO E ARQUITETURA NA REGIÃO DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS: E.F.GOIÁS: CIDADE DE PIRES DO RIO, UM EXEMPLAR EM ESTUDO. 1999. 275 f. Tese (Doutorado) - Curso de História das Sociedades Agrárias, Universidade Federal de Goiás, Pires do Rio, 1999.

KÜHL, Beatriz M. Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. 1ª ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998. V. 1, 438 p.

LEMES, K. C. Produção rural familiar no Brasil: as comunidades de Firmeza e Taquaral - Orizona (GO) (2009). Disponível em: <http://egal2009.easyplanners.info/area06/6068_Costa_Lemes_Katia.doc>. Acesso em: 26 set. 2018.

MOREIRA, Danielle Couto. Arquitetura Ferroviária e Industrial. 2007. 313 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. Pires do Rio. Goiânia: Roriz Gráfica Editora, [s.d.].

Revista UFG/ Universidade Federal de Goiás. Pró-Reitoria de Extensão e Cultura. - vol. I n. I (1999). Goiânia: CEGRAF, 1999.



