



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

HYRLA BEZERRA DOS SANTOS

Entre trilhos e tradições: Anteprojeto de requalificação do conjunto ferroviário
de Patos-PB, como centro de artesanato local.

PAU DOS FERROS

2025

HYRLA BEZERRA DOS SANTOS

Entre trilhos e tradições: Anteprojeto de requalificação do conjunto ferroviário de Patos-PB, como centro de artesanato local.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao colegiado do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros, Prof. Dr.

PAU DOS FERROS

2025

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor (a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

S237e Santos, Hyrla Bezerra dos.
Entre trilhos e tradições: anteprojeto de
requalificação do conjunto ferroviário de Patos-
PB, como centro de artesanato local / Hyrla
Bezerra dos Santos. - 2025.
155 f. : il.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de
Medeiros.
Monografia (graduação) - Universidade Federal
Rural do Semi-árido, Curso de Arquitetura e
Urbanismo, 2025.

1. Conjunto ferroviário. 2. Requalificação
urbana. 3. Patrimônio histórico ferroviário. 4.
Centro de artesanato. I. Medeiros, Gabriel
Leopoldino Paulo de, orient. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Biblioteca Campus Pau dos Ferros
Bibliotecária: Erlanda Maria Lopes da Silva
CRB: 15/966

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

HYRLA BEZERRA DOS SANTOS

Entre trilhos e tradições: Anteprojeto de requalificação do conjunto ferroviário de Patos-PB, como centro de artesanato local.

Monografia apresentada à
Universidade Federal Rural do
Semi-Árido como requisito para
obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Defendida em: 29 / 07 / 2025.

BANCA EXAMINADORA

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros, Prof. Dr. (UFERSA)
Presidente

Anna Cristina Andrade Ferreira, Prof.^a Dra. (UFERSA)
Membro Examinador

Rodrigo Costa do Nascimento, Prof. Dr. (UFERSA)
Membro Examinador

AGRADECIMENTOS

“Deus não colocaria em seu coração o desejo de um sonho impossível ou um propósito inalcançável. Ele já sabe onde você vai chegar, ele só precisa te preparar antes” - Santa Terezinha do menino Jesus

Começo esses agradecimentos por aquele que desde o início foi a maior fonte de força, amor e misericórdia, Deus; A cada momento dessa jornada que posso dizer – não foi fácil – o Senhor segurava a minha mão e me fazia entender que para tudo nessa vida tem um propósito, a muito tempo aprendi a confiar e descansar no Senhor, tudo o que sou hoje, mesmo em minha pequenez, Deus se faz presente em cada momento, em cada segundo, por isso digo: Bendito e Louvado seja.

À amabilíssima Virgem Maria, que durante muito tempo ouviu as minhas súplicas e em resposta confortava o meu coração com o seu amor de Mãe.

A minha família: Painha, Mainha e Dedea, não importa a nossa realidade, sempre estaremos juntos e torcendo uns pelos outros, obrigada por sempre estarem comigo, mesmo longe durante todos esses seis anos, sempre se fizeram presentes em minha vida, a cada vez que voltava para casa, meu coração transbordava de amor e alegria por tê-los comigo.

Ao meu namorado, José Ricardo – “Rick” – Por sempre me mostrar o lado positivo das coisas e por me fazer enxergar o que insisto em não ver. Obrigada por ser o meu melhor amigo, meu parceiro de todas as horas e o meu engenheiro.

Aos amigos que Deus colocou em minha vida nesses seis anos de graduação: Maria Isadora, Antonia Catarina, Vitória Gusmão, Cristielle Ywska e Jorge Eduardo; com vocês o peso dos dias difíceis se tornou mais leve e tê-los fazendo parte da minha vida principalmente nessa etapa tão importante e difícil, me ajudou a ir até o final.

E por último mas não menos importante, agradeço a Hyrla de 2019, por ter se jogado nessa aventura que foi a graduação, pela coragem de sair de casa sozinha em busca de realizar os nossos sonhos; à Hyrla de 2023, por não ter desistido diante de tamanha exaustão física, mental e emocional – que diante desse cenário, precisou parar a graduação por quatro meses para se cuidar – o meu muito obrigada, a força que você teve em decidir pelo seu bem, fez com que a Hyrla de 2025 pudesse chegar até o final, concluído essa etapa tão difícil, mas também tão necessária, Obrigada !!

EPÍGRAFE

*Quando tudo se diluía, apenas na sua
memória restava algum vestígio.*
(Clarisse Lispector)

RESUMO

O presente trabalho consiste em uma proposta de requalificação do conjunto ferroviário de Patos/PB, evidenciando sua importância histórica, social e econômica, em especial, na conexão de Patos às demais cidades do interior e estados vizinhos. Construído pouco antes do processo de desativação das linhas ferroviárias no Brasil, com o objetivo de fomentar o comércio e transporte na região, entretanto, diante do cenário atual do sistema ferroviário brasileiro a estação ferroviária de Patos foi desativada na década de 1990. Apesar do espaço apresentar capacidade de desempenhar outros tipos de atividades, ao longo dos anos o local vem enfrentando os efeitos do abandono e deterioração, perdendo sua identidade e evidenciando a negligência por parte da gestão pública e da própria comunidade patoense. Portanto, a pesquisa destaca a importância da requalificação do conjunto ferroviário, tornando-se o novo centro de artesanato local e área de formação para novos artesãos, aliado à revitalização de seu entorno. Essa iniciativa visa recuperar a memória coletiva, o seu valor cultural e estimular a economia local, buscando através da requalificação, a conscientização e engajamento da comunidade sobre o valor e preservação do patrimônio histórico da cidade de Patos e a reintegração dessas edificações no meio urbano.

Palavras-chave: conjunto ferroviário; requalificação urbana; patrimônio histórico ferroviário; centro de artesanato.

ABSTRACT

This paper proposes the redevelopment of the Patos, Paraíba, railway complex, highlighting its historical, social, and economic importance, particularly in connecting Patos to other cities in the interior and neighboring states. Built shortly before the decommissioning of railway lines in Brazil, the Patos railway station was decommissioned in the 1990s due to the current state of the Brazilian railway system. Despite the potential for other activities, over the years the site has suffered the effects of neglect and neglect, losing its identity and becoming oversight by both public administration and the Patos community itself. Therefore, this research highlights the importance of redevelopment of the railway complex, becoming a new center for local crafts and a training ground for new arts, along with the revitalization of its surroundings. This initiative aims to recover collective memory, its cultural value and stimulate the local economy, seeking, through requalification, awareness and community engagement on the value and preservation of the historical heritage of the city of Patos and the reintegration of these buildings into the urban environment.

Keywords: railway complex; urban redevelopment; railway historical heritage; crafts center.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da cidade de Patos e do conjunto ferroviário.....	15
Figura 2 - Edificações de médio e grande porte próximo a área de intervenção.....	16
Figura 3 - Mapa das comunidades lindeiras à linha férrea na cidade de Patos: Baixo Meretrício e Beiral (da esquerda para a direita).	17
Figura 4 - Fachada Norte da estação ferroviária de Patos-PB.....	17
Figura 5 - fachada Posterior da estação ferroviária.....	18
Figura 6 - fachada Frontal do depósito	18
Figura 7 - Abordagem metodológica de análise do objeto arquitetônico.....	24
Figura 8 - A dimensão da conservação através do aspecto da ordem física.....	25
Figura 9 - Centro da cidade de Patos-PB na década de 1930.	27
Figura 10 - Rua do Prado na cidade de Patos-PB durante a década de 1960.....	28
Figura 11 - Rua do Prado no ano de 2025	28
Figura 12 - Salão de artesanato paraibano.....	39
Figura 13 - Feira de artesanato em Patos.....	39
Figura 14 - Peças artesanais produzidas em Patos-PB	40
Figura 15 - Estação ferroviária Crown Street em Liverpool	43
Figura 16 - Disposição das estações intermediárias de acordo com suas classes.....	44
Figura 17 - Exemplos do Art Déco em estações ferroviárias paraibanas: A – Soledade; B - Malta; C – Pombal; D – Patos.	45
Figura 18 – Visão parcial da cidade de Patos no final da década de 1930.....	47
Figura 19 - Centro da Cidade de Patos, no final da década de 1920.....	49
Figura 20 - Rua Felizardo Leite, na década de 1940	49
Figura 21 - Antiga Casa da Câmara e o largo da Matriz de Nossa Senhora da Guia.....	49
Figura 22 - Catedral de Nossa Senhora da Guia.....	50
Figura 23 – Prefeitura Municipal.....	50
Figura 24 - Mercado Público	50
Figura 25 - Cine Eldorado (hoje demolido), década de 1950.....	50
Figura 26 - Mapa do ramal da Paraíba na década de 1950.....	52
Figura 27 – Autoridades políticas regionais na inauguração do Trecho ferroviário Pombal-Patos, em 1944.....	54
Figura 28 - Construção da Estação Ferroviária de Patos, 1928.....	55
Figura 29 - Estação Ferroviária de Patos em 1990	55

Figura 30 - Implantação do Conjunto Ferroviário de Patos	57
Figura 31 - Planta baixa do complexo ferroviário de Patos-PB (apêndice 04)	58
Figura 32 - Elementos arquitetônicos presentes na estação ferroviária de Patos-PB.....	59
Figura 33 - Planta de Cobertura da estação ferroviária e depósito (Apêndice 04).....	59
Figura 34 - Planta baixa e planta de cobertura da garagem do conjunto ferroviário.....	60
Figura 35 – Visão parcial da entrada leste da cidade de Patos.	61
Figura 36 - Festa de Nossa Senhora da Guia.....	63
Figura 37 - São João de Patos.....	63
Figura 38 - Esquema Estrutural Urbano de Patos-PB pelo Modelo de Hoyt	64
Figura 39 - Comunidade do Baixo Meretrício em Patos, PB	65
Figura 40 - Entorno do conjunto ferroviário no período da tarde	68
Figura 41 - Vegetação existente na cidade de Patos.....	69
Figura 42 - Estudo do desenho urbano através da abordagem metodológica	70
Figura 43 - Cruzamento entre a BR-101 e a Rua Jaime Lúcio de Medeiros.....	75
Figura 44 - Linha do tempo da estação ferroviária.....	76
Figura 45 - Detalhes das fachadas da estação ferroviária.....	77
Figura 46 - Fachada frontal do depósito.....	77
Figura 47 - Fachada posterior do depósito	77
Figura 48 e Figura 49 - Estrutura da cobertura Externa.....	78
Figura 50 - Cobertura interna da Estação ferroviária	78
Figura 51 – Problemas encontrados na parte interna da edificação	78
Figura 52 - Realidade atual as esquadrias de madeira da estação ferroviária	79
Figura 53 - Fachada posterior e frontal respectivamente da antiga oficina.....	79
Figura 54 - Fachada lateral da antiga oficina do conjunto ferroviário	79
Figura 55 - Primeira estação ferroviária de Caruaru-PE.....	82
Figura 56 - Prédio atual da estação ferrovia de Caruaru-PE..	82
Figura 57 - Planta baixa antes da reforma - Térreo da estação ferroviária.....	82
Figura 58 - Planta baixa do pavimento superior antes das obras.....	82
Figura 59 - Elementos construtivos durante a obra	83
Figura 60 - Proposta de intervenção do complexo ferroviário	84
Figura 61 - Área externa do complexo ferroviário e pátio.....	84
Figura 62 – Espaço interno da estação ferroviária.	84
Figura 63 - Complexo ferroviário como o novo centro cultural de Araras - SP	84
Figura 64 e Figura 65 - Estação ferroviária de Araras em estado de abandono	85

Figura 66 - Locação do atual centro cultural de araras com seus respectivos usos.....	86
Figura 67 - Cortes esquemáticos da estação ferroviária de Araras - SP.....	87
Figura 68 - Sala de exposições.....	87
Figura 69 - Auditório do centro cultural de Araras	87
Figura 70 - Área de permanência externa.....	87
Figura 71 - Pátio externo ao lado da antiga estação ferroviária	87
Figura 72 - Fachada principal da estação das artes	88
Figura 73 - Pátio da antiga estação ferroviária, próximo ao terreno do cemitério	89
Figura 74 - Praça da Estação das Artes.....	90
Figura 75 - Pátio do Complexo cultural Estação das artes	90
Figura 76 - Corte longitudinal do edifício da Pinacoteca	90
Figura 77 - Planta baixa do edifício da Pinacoteca	90
Figura 78 - Parte interna do edifício da SECULT.....	91
Figura 79 - Corte transversal do edifício da SECULT	91
Figura 80 – Salão de exposição da Pinacoteca.....	91
Figura 81 - Área externa da pinacoteca	91
Figura 82 - Ateliê e área externa	92
Figura 83 - Área externa do espaço de exposições.....	93
Figura 84 – Área de Convivência externa.....	93
Figura 85 – Praça do centro cultural.....	93
Figura 86 - Eixo artes (Leste/Oeste) e Eixo esporte (Norte/Sul).....	94
Figura 87 - Salas de oficinas.....	94
Figura 88 - Vista geral do Micro Parque Comunidade de Songzhuang.	95
Figura 89 - Planta de situação do Micro Parque Comunidade de Songzhuang.....	96
Figura 90 - "Sala" 01, espaço inicial.....	97
Figura 91 - "Sala" 03, área infantil	97
Figura 92 – Imagem aérea do Micro Parque Comunidade de Songzhuang, Pequim/CN	97
Figura 93 – Imagem aérea da “sala” de playground.....	97
Figura 94 - Equipamento urbano para uso infantil.....	98
Figura 95 - Área de convivência e contemplação.....	98
Figura 96 - Síntese Projetual dos casos correlatos	99
Figura 97 - Mapa de danos da Estação ferroviária.	101
Figura 98 - Mapa de danos do antigo depósito.....	101
Figura 99 - Mapa de danos da antiga oficina.....	102

Figura 100 - Código de Obras de Pombal-PB	104
Figura 101 - Vista frontal e superior da circulação horizontal para cadeirantes e pedestres.	106
Figura 102 - Área de manobra sem deslocamento, rotação 360°.....	106
Figura 103 - Área de manobra com deslocamento de 90°	106
Figura 104 - Dimensionamento de rampas de acessibilidade.	107
Figura 105 - Área de transferência para bacia sanitária.	107
Figura 106 - Área de aproximação para P.M.R.....	108
Figura 107 - Área de aproximação para P.C.R.....	108
Figura 108 - Zoneamento bioclimático no Brasil	109
Figura 109 - Fluxograma da estação ferroviária e setor administrativo	112
Figura 110 - Fluxograma do Centro de formação saberes do sertão	112
Figura 111 - Implantação da área de intervenção: Estação ferroviária, Centro de formação e Praça Tarcísio Meira César	113
Figura 112 - Planta de reforma da estação ferroviária e depósito (apêndice 04).	114
Figura 113 - Planta de reforma da antiga oficina (apêndice 05).	114
Figura 114 - Planta de cobertura da estação ferroviária e do setor administrativo (apêndice 07).....	115
Figura 115 - Planta de cobertura do centro de formação (apêndice 10).....	115
Figura 116 - Planta do novo layout da estação ferroviária e do setor administrativo (apêndice 06).....	116
Figura 117 - Deslocamento dos ventos de acordo com a organização da vegetação	117
Figura 118 - Planta de layout do Centro de formação (apêndice 10).	117
Figura 119 - Elementos que fazem parte da praça Tarcísio Meira César.....	118
Figura 120 - Planta de layout da Praça Tarcísio Meira César	118
Figura 121 - Vegetações inseridas.....	119

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Traçado urbano.....	71
Mapa 2 - Cheios e vazios.....	72
Mapa 3 - Uso e ocupação do solo.....	73
Mapa 4 – Gabarito de alturas.....	74
Mapa 5 - Hierarquia viária.....	74

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Programa de necessidades do conjunto ferroviário e da Praça	110
--	-----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APF	Associações de preservação ferroviária
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CMI	Conselho Mundial do Artesanato
RVC	Rede de Viação Cearense
DNIT	Departamento Nacional de infraestrutura de transportes
FIDs	Fichas de Identificação de Danos
IPHAEP	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PAP	Programa do Artesanato Paraibano
PND	Programa Nacional de Desestatização
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico
QGIS	Quantum GIS
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas empresas
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
MEC	Ministério da Educação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 ESTAÇÃO – ITINERÁRIO METODOLÓGICO DA PESQUISA.....	20
2.1 Análise teórica e normativa.....	20
2.2 Recorte espacial e temporal.....	21
2.3 Levantamento in loco e condicionantes bioclimáticas.....	21
2.4 Estudo de projetos correlatos.....	22
2.5 Elaboração da proposta do anteprojeto e tabulação de dados.....	23
3 ESTAÇÃO – ENTRE O ESPAÇO E A MEMÓRIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE O PATRIMÔNIO HISTÓRICO, MEMÓRIA COLETIVA E TRADIÇÃO CULTURAL.	26
3.1 Arquitetura, memória e identidade: valores que constroem o espaço	26
3.2 Teorias do Restauro	29
3.3 Abordagens e Estratégias para intervenções em construções históricas.....	35
3.4 O artesanato como ferramenta de requalificação e dinamização de espaços urbanos.	37
4 ESTAÇÃO – ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS COMO SÍMBOLOS CULTURAIS E ARQUITETÔNICOS.....	41
5 ESTAÇÃO – PATOS E SUA MEMÓRIA: UM MERGULHO NA HISTÓRIA DO MUNICÍPIO E DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO LOCAL.....	47
5.1 A chegada dos trilhos nas cidades paraibanas.....	51
5.2 O complexo ferroviário de Patos: da implantação a efervescência dos trens na capital do sertão	53
5.3 Arquitetura em trilhos: A expressão arquitetônica do conjunto ferroviário patoense.....	56
6 ESTAÇÃO – TERRITÓRIO E TEMPO: A LEITURA CONTEMPORÂNEA DA CIDADE DE PATOS E DO CONJUNTO FERROVIÁRIO	61
6.1 Perfil Socioeconômico e Infraestrutura.....	62
6.2 Análise bioclimática e Vegetação	66
6.3 Análise Urbana	70
6.4 Da efervescência ao abandono: o caso do patrimônio ferroviário patoense.	76
7 ESTAÇÃO – ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATOS	81
7.1 Estação Criativa, Caruaru / PE – Lúcio Omena, Swami Lima e Marcella Rodrigues.	81

7.2 Centro cultural de “Leny de Oliveira Zurita”, Araras/SP – AUM Arquitetos.	84
7.3 Complexo Cultural Estação das Artes, Fortaleza/CE – Escritório Carvalho Araújo.....	88
7.4 Sesc Mogi das cruzeiras - Unidade transitória, SP – AP Arquitetos.	92
7.5 Micro Parque Comunidade de Songzhuang, Pequim/CN – Escritório Crossboundaries.	95
7.6 Resumo analítico dos projetos correlatos.....	98
8 ESTAÇÃO – NO RUMO DA TRANSFORMAÇÃO: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO E SEU ENTORNO	100
8.1 Mapa de Danos	100
8.2 Legislação e normativas.....	103
8.3 Proposta de Intervenção	109
8.3.1 Entre formas e usos: a concepção do projeto arquitetônico.....	112
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	120
REFERÊNCIAS	121
APÊNDICES.....	129

1 INTRODUÇÃO

O cenário brasileiro durante o século XX foi marcado por diversas mudanças urbanas, principalmente nas questões sociais, políticas e econômicas. Até o início do século, a economia do país concentrava-se no modelo agrário com produções e exportações de algodão, café, açúcar, cereais e couro sendo esses últimos os principais produtos responsáveis pelo abastecimento interno do país. Com a chegada do modal ferroviário de transporte, a organização territorial do país mudou significativamente, impulsionando o desenvolvimento urbano e econômico, alcançando, na primeira metade do século XX inúmeras cidades do interior brasileiro, entre elas a cidade de Patos (Lucena, 2015). No estado da Paraíba o processo de urbanização ocorreu de forma diversificada e desigual, concentrando-se em cidades litorâneas e nas áreas centrais dos municípios, onde residiam as elites locais (Oliveira, 2024);

Em consequência dos longos períodos de seca, o interior paraibano – assim como os demais estados do Nordeste – enfrentava problemas relacionados a escassez de água e alimentos, tendo como agravante rotas precárias e transportes insuficientes para atender as necessidades da região. Com a crescente demanda de trajetos seguros e ágeis para o transporte de mantimentos, juntamente com a pressão popular, as linhas ferroviárias começam a ser implantadas no interior paraibano, a título de ilustração pode-se mencionar a ligação de Recife-PE a Campina Grande-PB, e em 1933 com a conexão entre as cidades de Mossoró-RN e Sousa-PB, a partir de então o número de cidades contempladas com o modal ferroviário foi aumentando, alcançando a cidade de Patos ainda na primeira metade do século (Lucena, 2015).

Apesar das contribuições do sistema ferroviário, esse modelo de transporte foi sendo gradualmente desativado em consequência da inflação, pressão salarial e o advento do modal rodoviário¹; Os trechos considerados pelo governo brasileiro como antieconômicos tornaram-se inoperantes, o volume de trens caiu drasticamente; como consequência, as edificações localizadas nas intermediações dos ramais desativados caíram em desuso, e por fim, foram abandonadas, como é o caso do conjunto ferroviário de Patos (Confederação nacional de transportes, 2013).

¹ O país possuía uma grande malha ferroviária, no entanto devido aos altos custos para mantê-la, não havia investimentos suficientes para ajudar na manutenção das linhas e seus equipamentos, assim como os salários dos funcionários, como estratégia para quitar as dívidas, o Governo Federal entre os anos de 1996 e 1998 privatizou o setor ferroviário (Câmara dos deputados – Rádio Câmara, 2005).

Em contrapartida, a poucos metros do complexo ferroviário, podemos encontrar elementos que modificaram consideravelmente a paisagem urbana, tal como edificações de grande e médio porte sendo esses o Shopping center, o Centro de Educação Profissional de Patos (SENAC) e edifícios de uso misto de alto gabarito. Logo, é possível compreender que o desenvolvimento urbano patoense foi realizado de maneira fragmentada e em certo ponto excludente, visto o cenário atual da área de intervenção.

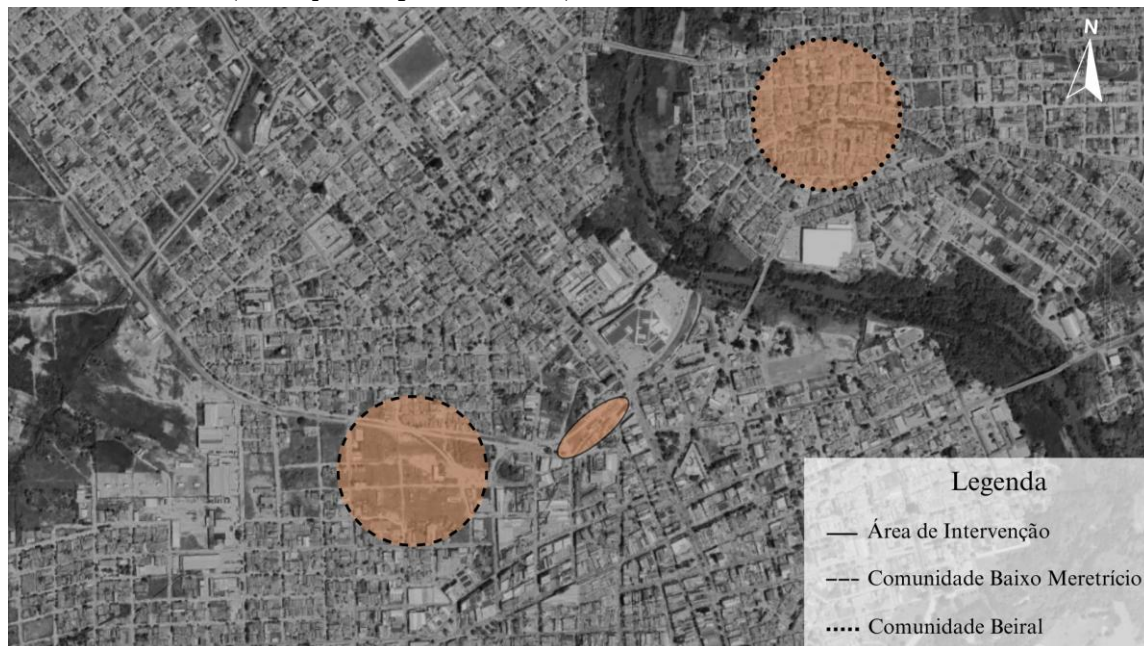
Figura 2 - Edificações de médio e grande porte próximo a área de intervenção.



Fonte: Adaptado do Google Earth (2025)

Essa ramificação na área central de Patos, resultado da fragmentação do “novo e o antigo”, evidencia não apenas a negligência por parte do poder público como também o silêncio da própria população nesses últimos 25 anos, comprometendo a memória e identidade coletiva, bem como a integridade física das edificações; comportamentos esses que impactam não apenas a área em questão, mas também as comunidades que se formaram ao longo das linhas férreas da cidade, como é o caso das comunidades “Beiral” e o “Baixo Meretrício” (Azevedo, 2022).

Figura 3 - Mapa das comunidades lindeiras à linha férrea na cidade de Patos: Baixo Meretrício e Beiral (da esquerda para a direita).



Fonte: Adaptado de Azevedo (2022)

Portanto, ao mergulharmos no contexto histórico e contemporâneo do complexo ferroviário da cidade de Patos, é possível compreender as nuances que acarretaram na degradação da estação ferroviária e seu anexo, como também refletir sobre os impactos no entorno imediato e seus efeitos na paisagem urbana.

Figura 4 - Fachada Norte da estação ferroviária de Patos-PB.



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Figura 5 - fachada Posterior da estação ferroviária



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Figura 6 - fachada Frontal do depósito



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

A proposta deste estudo tem o intuito de resgatar a memória de um marco importante na cidade de Patos que faz parte do conjunto de edificações históricas do local, e que teve um papel fundamental no desenvolvimento econômico e social de Patos e região. Sobre a motivação pessoal para com o tema, destaca-se o descontentamento com o descaso e falta de preservação da edificação, e da participação e interesse da população em defesa da preservação de patrimônios históricos da cidade.

O presente trabalho tem como objetivo geral desenvolver uma proposta a nível de anteprojeto de requalificação do conjunto ferroviário na cidade de Patos-PB, promovendo um novo espaço para receber o centro comercial de artesanato local, dessa forma, contribuindo ao reconhecimento por parte da população patoense do valor histórico da edificação.

O projeto de requalificação e restauro proposto neste trabalho busca despertar o olhar do cidadão e poderes municipais sobre a importância de ações voltadas à cultura, turismo e economia local. Também será trabalhado o entorno da edificação, por meio do projeto de uma praça, tendo como foco, promover a interação entre o espaço e usuário, dando ênfase aos moradores adjacentes. O presente trabalho tem como objetivos específicos:

1. **Compreender** os aspectos de requalificação de edifícios, aplicando junto a ele os conceitos e critérios do restauro da mínima intervenção, preservando a originalidade da edificação.
2. **Conhecer** a importância do artesanato local para a cultura da cidade.
3. **Identificar** as principais causas do total abandono do Conjunto Ferroviário, bem como as suas consequências sobre a edificação.

4. **Contribuir** através de um projeto, que atribua aos edifícios novos usos, com o resgate do valor histórico, cultural e econômico do conjunto ferroviário.

A estrutura do trabalho está dividida em nove capítulos, buscando abordar de maneira progressiva desde base metodológica para a realização deste trabalho, até a proposta de intervenção.

O segundo capítulo intitulado “**itinerário metodológico da pesquisa**”, trata-se da construção do trabalho que adota uma abordagem qualitativa, com ênfase na compreensão do objeto a partir de seu contexto histórico, cultural e urbano. Dessa forma, a metodologia foi embasada por pesquisas bibliográficas referentes ao tema, utilizando autores que abordam sobre intervenções em patrimônio histórico, memória coletiva, patrimônio material e imaterial; bem como em pesquisa de campo através de visitas in loco e levantamento fotográfico.

O terceiro capítulo apresenta o **referencial teórico**, utilizando como base as obras de Alois Riegl (1903), Cesare Brandi (1963), Beatriz Mugayar Kühl (2018) Maurice Halbwaks (1990), Aldo Rossi (2001), Flávio Sático (2003), entre outros para explicar os conceitos sobre a memória coletiva e identidade, teorias do restauro, intervenções em patrimônio histórico e por fim, o artesanato como patrimônio imaterial; partindo da busca em artigos científicos, livros digitais e revistas acadêmicas, de forma a compreender os conceitos que circundam os projetos de intervenção de edificações históricas e aplicá-los ao projeto em questão.

Em seguida no quarto capítulo, intitulado “**Estações ferroviárias com símbolos culturais e arquitetônicos**”, abordaremos sobre as linhas ferroviárias no Brasil, o processo de desativação e por fim, as características arquitetônicas das estações ferroviárias. O quinto capítulo faz uma **contextualização histórica da cidade de Patos-PB**, suas características arquitetônicas como também o passado do conjunto ferroviário, desde a idealização até a sua inauguração em 1944. Adiante no sexto capítulo, seguiremos com a **análise contemporânea do município patoense**, tal como a situação atual das edificações remanescentes do conjunto ferroviário e o seu entorno.

A **análise dos projetos correlatos** sucede no sétimo capítulo desta pesquisa, sendo observado as técnicas utilizadas nos referidos projetos. O oitavo capítulo tem como foco o **desenvolvimento da proposta do anteprojeto** do Centro comercial de artesanato no conjunto ferroviário e o empraçamento no terreno circunvizinho, relatando os aspectos adotados nesse processo; e por fim, **as considerações finais** do estudo, abordando os resultados obtidos durante o estudo e sua relevância para a comunidade.

2 ESTAÇÃO – ITINERÁRIO METODOLÓGICO DA PESQUISA

O enfoque deste capítulo são os procedimentos realizados na elaboração do trabalho, utilizando métodos que visam atingir os objetivos abordados no capítulo anterior, assegurando a confiabilidade dos resultados. Dessa forma, a abordagem desse estudo sucedeu-se em caráter qualitativo², analisando a importância da requalificação do conjunto ferroviário de Patos. A pesquisa caracteriza-se como descritiva³, retratando a influência do conjunto ferroviário para a economia e cultura da cidade de Patos-PB e as condições atuais das edificações; e explicativa⁴, examinando as causas do abandono e identificando como o plano de requalificação do conjunto ferroviário através do centro de artesanato, poderá fomentar o turismo local.

2.1 Análise teórica e normativa

Antes de iniciar o processo de planejamento do projeto arquitetônico, é necessário o estudo prévio por meio de referências teóricas situando o assunto, as problemáticas que o envolve e sugestões técnicas sobre o que pode ser empregado no processo de restauro e conservação, auxiliando na condução da pesquisa.

Sendo assim, foram utilizadas fontes primárias⁵ e secundárias⁶, que tratam de temas como a conservação e restauro do patrimônio histórico, técnicas retrospectivas, o sistema ferroviário no nordeste brasileiro e o artesanato paraibano, com destaque às obras: “O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem” Alois Riegl (1903), “Teoria da Restauração” Cesare Brandi (1963), “Preservação do patrimônio externo da industrialização: Problemas teóricos de restauro” Beatriz Mugayar Kühl (2018), “Conservação e Restauro: Patologias nas construções históricas” Marcia Braga (2003), Carta de Veneza (1964), Carta do Restauro (1972), Conferência de Nara (1994) e a Declaração de Québec (2008),

² Na abordagem qualitativa, a pesquisa tem o ambiente como fonte direta dos dados. O pesquisador mantém contato direto com o ambiente e o objeto de estudo em questão, necessitando de um trabalho mais intensivo de campo (Prodanov; Freitas, 2013, p. 70).

³ A pesquisa descritiva tem como objetivo analisar e descrever minuciosamente o objeto de estudo, as relações entre variáveis e suas características sem a interferência do pesquisador. (Gil, 2002, p. 42)

⁴ Antônio Carlos Gil (2002) afirma que a pesquisa com característica explicativa aprofunda o conhecimento sobre o assunto explicando a razão, o porquê daquela realidade. Têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos (Gil, 2002).

⁵ Fontes primárias – Dados históricos, bibliográficos e estatísticos; arquivos oficiais e particulares, documentação pessoal (diários, memórias, autobiografias); Correspondência pública ou privada etc. (Marconi; Lakatos, 2003, p.159).

⁶ Fontes secundárias – imprensa em geral e obras literárias (Marconi; Lakatos, 2003, p.159).

Além da utilização de fontes teóricas, a análise bibliográfica normativa é conduzida através da verificação de documentos municipais como o Código de Obras, Plano Diretor e registros históricos sobre o conjunto ferroviário da cidade de Patos; assim como o Decreto nº 33.816, de 05 de abril de 2013 pelo IPHAEP, responsável pelo tombamento da edificação; valendo-se das recomendações do Manual - Elaboração de projetos para intervenções em bens culturais móveis e integrados, produzido pelo IPHAN (2005); além de dados sobre o artesanato na cidade Patos de acordo com o SEBRAE; assim como informações do IBGE sobre a situação econômica e sociodemográfica de Patos-PB e a NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

2.2 Recorte espacial e temporal

A pesquisa tem como foco o conjunto ferroviário localizado na cidade de Patos no sertão da Paraíba, a 303 km de distância da capital João Pessoa, sendo possível o seu acesso através das rodovias BR-110, BR-230, BR-361 e PB-228. Situado entre os bairros Belo Horizonte e Centro, o conjunto ferroviário apresenta uma localização privilegiada, sendo ponto de conexão entre os bairros mencionados anteriormente, apresentando equipamentos urbanos no seu entorno, como o prédio educacional do Senac e o centro comercial Patos Shopping; O projeto de intervenção contempla igualmente o entorno imediato, situado entre a estação ferroviária e a Rua Francisco Alves Queiroz.

O recorte temporal conta inicialmente com o breve histórico da cidade de Patos, apresentando suas características arquitetônicas no século XX, e por último, a cronologia do conjunto ferroviário seguindo em duas etapas, a primeira iniciando pelo ano de inauguração em 1944, relatando as motivações que levaram a criação do ramal e os efeitos sobre a cidade e região, até a sua desativação e encerramento total de suas atividades. A segunda parte trata do cenário atual da cidade de Patos abordando suas características socioeconômicas, bem como o contexto do conjunto ferroviário entre os anos de 2024 e 2025, expondo as condições atuais de conservação das edificações, identificando mediante fotografias e do mapa de danos, os principais problemas encontrados no local e os impactos do abandono na comunidade adjacente.

2.3 Levantamento in loco e condicionantes bioclimáticas

A análise do complexo ferroviário aconteceu por meio de visitas in loco pelo método de observação em conjunto com o registro fotográfico ao nível dos olhos, envolvendo a coleta

de dimensões e informações pertinentes sobre as edificações e o seu entorno, auxiliando o planejamento e desenvolvimento do projeto, identificando as características arquitetônicas do complexo ferroviário e suas patologias, com a finalidade de analisar e elaborar o mapa de danos, por meio do software *autocad*; tal qual a utilização de imagens via satélite, operadas para identificar a topografia e traçar o raio de abrangência para a análise morfológica (200 m).

Através da análise morfológica foi possível desenvolver mapas urbanísticos do entorno do conjunto ferroviário, compreendendo as características físicas e espaciais que visam auxiliar no planejamento do projeto arquitetônico e ajudar no processo de reintegração das edificações a partir da análise do tecido urbano, observando a organização do sistema viário, as vegetações presentes no entorno, uso do solo, gabarito das edificações e as áreas edificadas e não edificadas, com o auxílio dos softwares *AutoCad*, *Sketchup*, *QGis*, *Google Earth* e *CadMapper*.

A avaliação bioclimática ocorreu de duas formas, a primeira através da plataforma PROJETEEE, adotando os dados de caracterização climática da cidade de Patos-PB, utilizando-os no desenvolvimento da carta solar por meio do software Sol-ar, permitindo a observação da orientação solar e direção dos ventos. A segunda forma fez-se por meio da avaliação bioclimática in loco, permitindo ao pesquisador observar os fatores de insolação, ventilação, sombreamento e conforto térmico no entorno do complexo ferroviário, possibilitando experiência sensorial para auxiliar no planejamento de estratégias com foco no conforto ambiental e sustentabilidade, de forma que o projeto esteja consoante aos critérios exigidos pela NBR 15220-03: Zoneamento bioclimático brasileiro e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social.

2.4 Estudo de projetos correlatos

A seleção dos projetos utilizados como referência seguiram duas vertentes: A primeira, adotando as posturas de restauração mencionadas por Cesare Brandi (2005) e Giovanni Carbonara (2012), sendo elas:

1. **Compatibilidade de técnicas e materiais**, ou seja, a escolha dos materiais e técnicas utilizadas no projeto devem possuir características semelhantes aos usados originalmente, sem causar danos físicos ou estéticos a edificação;
2. **Intervenção mínima**, procurando modificar apenas o necessário, evitando alterações consideradas desnecessárias;

3. **Reversibilidade ou Retrabalhabilidade**, utilizando materiais que possam ser removidos sem causar danos à edificação e facilitando possíveis intervenções que venham a seguir;

4. **Distinguibibilidade**, valorizando a história e características da edificação, mas ao mesmo tempo respeitando as marcas do tempo, não induzindo o observador ao falso histórico, tornando identificável o processo de restauro.

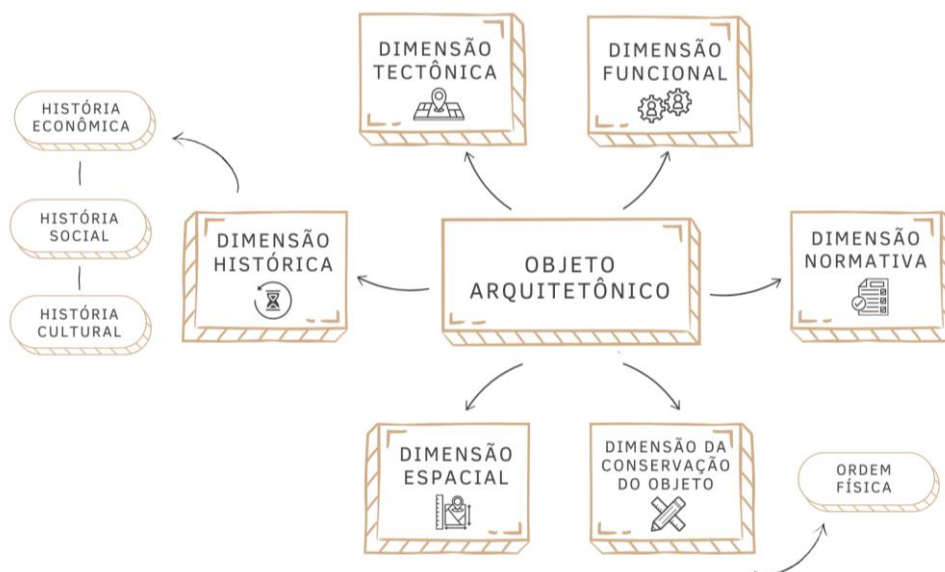
5. **Continuidade histórica da obra**, respeitando o valor das camadas/marcas do tempo, promovendo uma interação positiva e harmônica entre a forma antiga e nova da edificação.

A segunda vertente seguiu critérios definidos pela autora, considerados pertinentes para a elaboração do projeto de requalificação do conjunto ferroviário e a revitalização do entorno imediato, sendo assim, empregando os seguintes parâmetros: **similaridade tipológica**, optando por projetos de requalificação de estações ferroviárias incluindo os que envolvem centros culturais ou comerciais; **efeito da requalificação no espaço**, utilizando projetos que foram realizados em espaços negligenciados transformando-os em locais atrativos e estimulantes; **informações disponíveis**, buscando projetos que possuem materiais suficientes como fotos, plantas e análises de impacto econômico; Por último, a **junção da modernidade com o antigo**, explorando projetos que trazem elementos contemporâneos alinhados às técnicas de preservação.

2.5 Elaboração da proposta do anteprojeto e tabulação de dados

A última parte desta pesquisa consiste no planejamento e execução do anteprojeto de requalificação do conjunto ferroviário e a revitalização do entorno imediato, deste modo, como forma de auxiliar no planejamento da proposta do anteprojeto, utilizou-se como base a metodologia de pesquisa arquitetônica patrimonial produzida por Alcilia Afonso Melo (2019), possibilitando ao pesquisador um entendimento aprofundado sobre as edificações trabalhadas através das dimensões mencionadas por Melo (2019), analisando a trajetória histórica, a organização espacial e funcional, as técnicas construtivas empregadas e o estado de conservação da edificação.

Figura 7 - Abordagem metodológica de análise do objeto arquitetônico.



Fonte: Adaptado de Melo (2019)

Na figura acima, é possível identificar as seis dimensões trabalhadas, segundo Melo (2019) a Dimensão Histórica trata do fator tempo, ou seja, das transformações que ocorreram na edificação ao longo do tempo, sendo fracionada em cinco interfaces: história social, história cultural, história econômica, história política e história urbana, optando por utilizar-se neste estudo as três primeiras opções. A dimensão normativa consiste no processo de verificação de leis, decretos e documentos que venham a proteger a edificação, sendo realizadas através de pesquisa em fontes primárias e secundárias.

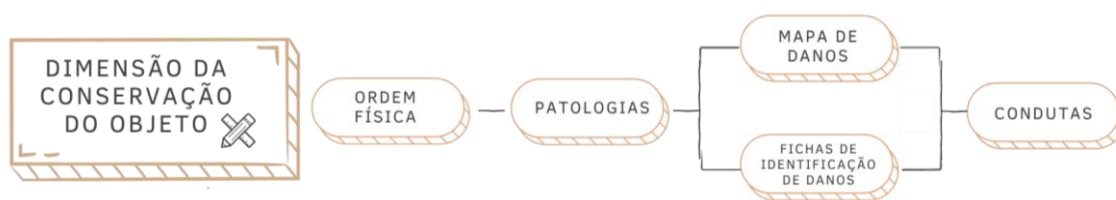
A dimensão funcional compreende o uso da edificação quanto a sua funcionalidade, e as mudanças que ocorreram ao longo do tempo, assim como o uso atual da edificação, Colin (2000, *apud* Melo 2019) destaca as três categorias presentes na dimensão funcional, são elas: Função Sintática, relacionando o edifício ao seu entorno; função pragmática, compreende a relação da obra com o uso ao qual foi determinado, do uso original até os dias atuais; e a função sintática, buscando compreender a importância da edificação para a comunidade.

A dimensão tectônica está relacionada ao comportamento dos elementos construtivos da edificação, sejam eles o sistema estrutural, tipos de paredes, os materiais de revestimento utilizados, cobertura, detalhes construtivos como marquises, fachadas ou esquadrais, e por fim os revestimentos e texturas empregados na obra, essa análise tem como intuito a preservação e conservação desses elementos. Já a dimensão espacial, compreende o espaço como paisagem do ambiente natural (espaço externo) e paisagem do ambiente construído (espaço interno), segundo Melo (2019) no espaço externo são observados o entorno da edificação, a vegetação,

clima, os acessos, tipos de relevo e materiais existentes, enquanto que o espaço interno é analisado a implantação da obra no terreno, o zoneamento, programa de necessidades, altura dos espaços etc.

E por fim, a dimensão da conservação do objeto, em sua obra *“Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica”*, Melo (2019) defende essa dimensão como a fase conclusiva das análises realizadas, com o propósito de verificar o estado de conservação da edificação. Nessa etapa a análise pode ser realizada por dois aspectos: ordem protetiva ou ordem física, sendo esta última a aplicada nesta pesquisa. Nesta fase foi realizado o levantamento fotográfico para identificar graficamente os danos existentes nas edificações sendo estes representados no mapa de danos, neste caso apenas as áreas externas – fachadas – das edificações foram representadas, devido os ambientes internos estarem inacessíveis para visitação e levantamento, como também apresentando riscos de desabamento do telhado, que é o caso da estação ferroviária e depósito/Guarda fios.

Figura 8 - A dimensão da conservação através do aspecto da ordem física



Fonte: Adaptado de Melo (2019).

Consequente, o processo projetual iniciou-se analisando a situação atual da edificação e a elaboração do mapa de danos identificando as patologias existentes, suas possíveis causas e indicação das condutas a serem realizadas em cada caso. Após a identificação e levantamento das patologias encontradas no local, foi elaborado o programa de necessidades e zoneamento, analisando os espaços internos e externos das edificações, assim como a área circundante do conjunto ferroviário, considerando as necessidades dos comerciantes artesãos e a comunidade local, em relação à acessibilidade e funcionalidade do espaço.

3 ESTAÇÃO – ENTRE O ESPAÇO E A MEMÓRIA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS SOBRE O PATRIMÔNIO HISTÓRICO, MEMÓRIA COLETIVA E TRADIÇÃO CULTURAL.

Este capítulo tem como propósito, discutir sobre os principais conceitos e fundamentos teóricos em que se baseia o projeto de restauro do conjunto ferroviário de Patos-PB. Sendo assim, serão abordadas diferentes áreas de conhecimento a fim de compreender os parâmetros acerca do restauro e conservação do patrimônio arquitetônico, a importância do sistema ferroviário e suas contribuições socioeconômicas e arquitetônicas, as patologias em edificações históricas e a dinamização do espaço urbanos por meio do artesanato.

Dessa forma, os seguintes itens organizam-se seguindo uma linha de pensamento a fim de conduzir o leitor a melhor compreensão sobre os temas acerca do projeto em questão: **Arquitetura, memória coletiva e identidade**, tratando a ligação da arquitetura com o indivíduo e o seu valor para a memória e identidade de um povo; **Teorias do Restauro**, utilizando de definições, diretrizes e princípios indicados pelos autores consultados; **Patologias e intervenção em Construções Históricas**, desenvolvido com base nos principais conceitos que envolve as causas e mitigações de patologias em edificações históricas; e por fim, **O artesanato como ferramenta de requalificação e dinamização de espaços urbanos**, enfatizando a importância do artesanato como expressão popular, sua contribuição na integração entre espaço e comunidade.

3.1 Arquitetura, memória e identidade: valores que constroem o espaço

Arquitetura e memória estão intrinsicamente ligadas, em especial quando se fala em preservação do patrimônio histórico, assim, compreender a relação entre ambas é fundamental para respaldar os processos e decisões em torno da proposta de intervenção. A arquitetura vai além de construções e estética, assume para a sociedade um papel significativo na formação da memória e identidade coletiva, tornando-se um registro mudo da sociedade no qual foi criado. De acordo com Aldo Rossi (2001) a cidade funciona como um lugar de memória, que conecta as relações do lugar e dos fatos a histórias, permanências e a própria arquitetura, que ao longo de seu desenvolvimento afeta significativamente a identidade e memória de forma positiva ou negativa, de acordo com as ações da comunidade.

Sendo assim, a arquitetura também age como uma expressão cultural e um meio

de opor-se aos aspectos genéricos urbanos e arquitetônicos que resultam da globalização. O sociólogo Maurice Halbwachs (1990) relaciona a memória ao espaço, afirmando que ao ser inserido em um espaço aquele grupo social passa a moldá-lo a sua imagem e seus valores, como também se adaptam a materialidade daquele lugar, construindo ali um conjunto de memórias e sua própria identidade.

Figura 9 - Centro da cidade de Patos-PB na década de 1930.



Fonte: Construindo a História (2021)

De início, é necessário compreendermos a diferença entre memória individual e coletiva; Halbwachs (1990) distingue a memória individual como sendo o “espaço” do indivíduo, retendo para si experiências e recordações particulares; enquanto que a memória coletiva não diz respeito apenas ao individual, mas sim as situações, valores, tradições e experiências vividas por um grupo.

Através da obra *“Memoria e Identidade”* o antropólogo Jöel Candau (2023), relata que a identidade possui forte conexão com a memória de cada indivíduo; o autor ainda destaca que a memória possui três classificações/níveis: a **protomemória**, refere-se a lembranças repetidas ou que se tornam hábitos, compostas pelas experiências e saberes individuais compartilhadas naturalmente, em decorrência das primeiras interações. A segunda classificação – **memória de lembranças ou memória de alto nível** – diz respeito a rememoração, ou seja, trata-se da memória propriamente dita, englobando os conhecimentos gerais, sentimentos e crenças.

E por fim a **metamemória**, trata-se da relação do indivíduo com a sua própria memória, reconhecendo sua ligação com o passado e ciente das próprias lembranças,

possibilitando o controle do indivíduo sobre a mesma; sendo este o conceito que mais está alinhado ao objeto deste estudo, o complexo ferroviário de Patos.

A memória e a identidade são construídas ao longo da vida, a partir do cotidiano; no caso do complexo ferroviário de Patos podemos citar o barulho do trem ao se aproximar da estação, esperar pelo horário em que “o sol vai estar mais frio” para visitar o local e rever os amigos e parentes recém-chegados (Silva, 2010). Ainda assim, as memórias não ficam estagnadas, é através das interações sociais e da própria linguagem, que a memória passa por sucessivas reconstruções (Bosi, 2015).

Ao estabelecer uma conexão entre arquitetura / memória coletiva e identidades, estamos a pensar em lugares de memória, termo utilizado por Pierre Nora e Aun Khoury (2012). Para os autores, não há memória espontânea, para que haja lugares de memória é necessário que esse espaço tenha uma “aura simbólica”, como no exemplo do depósito de arquivos citado pelo autor, que apesar de se configurar como um lugar de aparência material esse mesmo espaço pode tornar-se um lugar de memória mediante os processos sociais que podem acontecer no espaço, sejam paixões, conflitos ou interesses.

Figura 10 - Rua do Prado na cidade de Patos-PB durante a década de 1960



Fonte: Folha Patoense (2019)

Figura 11 - Rua do Prado no ano de 2025



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Ao vincular os princípios de Brandi (2004) sobre preservação e conservação do patrimônio histórico, com as abordagens sobre a memória coletiva e identidade de Maurice Halbwachs, Pierre Nora e Jöel Candau, para o proposta de intervenção do complexo ferroviário de Patos, seguiremos com a finalidade de que a projeto não se resuma apenas as edificações, ao bem tangível, mas que tenha como foco preservar as memórias que ali surgiram, assim como possibilitar que novas sejam criadas e que tenham função alicerçar essas memórias.

3.2 Teorias do Restauro

O processo de conservação e restauro iniciou-se no século XV com o despertar de interesses por monumentos históricos, Ana Teresa Villela (2017, p.11) considera como “O nascimento do monumento histórico”, naquele momento o interesse pela arquitetura considerada grandiosa era substituído pelos remanescentes arquitetônicos antigos, mais especificamente, as ruínas de Roma. Já no século XVIII, colecionar partes de edificações consideradas históricas tornou-se um hábito dos nobres na Europa, dando início ao que chamamos de antiquários (Villela, 2017).

De acordo com Beatriz Kühl (2006) a atenção que se tinha pelos monumentos históricos no século XVIII resultou em tornar a restauração como campo disciplinar autônomo, principalmente no século XX, culminando em compilações teóricas com abordagens diversificadas, atraindo teóricos e simpatizantes em todo o mundo. A motivação para as intervenções em edificações de valor histórico passa a ser cultural, as mudanças que antes eram realizadas com função apenas dos usos referentes a uma determinada época, agora são orientadas pelas correntes teóricas de pensamento, considerando: o respeito pelo original; a intervenção mínima; reversibilidade e distinguibilidade; o uso de metodologia científica como meio norteador para a preservação; o uso torna-se uma estratégia de preservar as edificações.

Antes de entrar propriamente no tema de conservação e restauração, é imprescindível conceituar alguns termos que serão usados com frequência nessa pesquisa: patrimônio, conservação e restauro. De acordo com Villela (2017) a palavra “patrimônio” remete a relação com o passado e sua preservação, popularmente falando, relaciona-se com a ideia de herança familiar, pertencendo a um indivíduo ou grupo passando de geração em geração, esse termo pode ser encontrado em expressões como: patrimônio cultural, patrimônio histórico, patrimônio artístico e patrimônio imaterial.

A conservação segundo o dicionário Aurélio, é o ato ou efeito de impedir que algo se deteriore, mantendo algo em bom estado ou mesmo estado, dentro do campo de teoria da conservação e restauro, no ponto de vista de Kühl (2006), a palavra conservação está relacionada a duas vertentes, as chamadas: conservação pura e a conservação integral, que tem como diferenças, o grau de intervenção e a maneira em que será empregado as intervenções sobre a pátina do tempo e as demais alterações sofridas pelo bem.

Enquanto a conservação pura é contrária as intervenções que possam ser realizadas na obra, tendo em vista apenas a sua manutenção e assim, evitando deteriorações; já a

conservação integral, defende que é necessário a realização de algumas intervenções, permitindo o acréscimo de novos elementos, mas que esses sejam facilmente identificáveis com relação a sua contemporaneidade (Kühl, 2006).

Do ponto de vista de Cesare Brandi (2004), a restauração é o ato de restabelecer ao bem uma função melhorando novamente sua prestabilidade, tendo como objetivo a reconstituição da autenticidade da obra, avaliando cuidadosamente o que modificar frente ao problema de dialética entre a instância histórica e estética, nesse caso a instância histórica refere-se a sua capacidade em testemunhar o passado, o seu valor documental, enquanto que a instância estética está relacionada a harmonia visual, artística e expressiva da obra (linhas, cores, proporções, etc.) possibilitando que o observador tenha uma percepção subjetiva da obra.

Preserva-se e Restaura-se hoje por razões • Culturais: pelos aspectos formais, documentais, simbólicos e memoriais • Científicas: pelo fato de os bens culturais serem portadores de conhecimento em vários campos do saber, abarcando tanto as humanidades quanto as ciências exatas e biológicas • Éticas: por não se ter o direito de apagar os traços de gerações passadas e privar as gerações presentes e futuras da possibilidade de conhecimento e de suporte da memória de que esses bens são portadores (Kühl, 2017, p.01).

Quando se fala em preservação do patrimônio histórico material, a conservação e restauração acontecem concomitantemente, Mirandulina Azevedo (2012) afirma que para conservar é necessário restaurar, e para que ocorra a restauração, é preciso que se conserve o máximo possível dos aspectos originais do monumento, dando ênfase ao método de distinguibilidade, ou seja, diferenciando o novo do antigo.

Nesse processo de preservação do patrimônio histórico, a restauração torna-se disciplina autônoma sendo a responsável por revelar diversos teóricos em todo o mundo, entre eles: John Ruskin e Viollet-le-Duc – pioneiros na formulação das teorias da preservação patrimonial no advento da industrialização das cidades europeias – Camilo Boito, Alois Riegl, Gustavo Giovanonni, Césare Brandi e Giovanni Carbonara. Embora não ser o foco deste estudo aprofundar-se nas teorias do restauro, se faz necessário compreender brevemente o pensamento crítico de cada autor e suas abordagens na área de conservação e preservação.

John Ruskin (1819-1900) era defensor da preservação e não da restauração de edifícios históricos, valorizando nas edificações as marcas deixadas pelo tempo, segundo o autor na obra “A lâmpada do tempo”, é na mancha do tempo que podemos encontrar o verdadeiro valor da arquitetura (Ruskin, 2008); essa vertente ficou conhecida como: Restauro romântico, considerada uma visão utópica entre as demais teorias da restauração

(Villela, 2017).

Utilizando de uma visão antagônica do seu contemporâneo, Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879) defendia uma visão estilística do restauro, ou seja, a restauração deveria completar ou melhorar a edificação, o arquiteto responsável pela restauração deveria se colocar no lugar do construtor original e assim, atingir a perfeição estética e a unidade estilística, essa linha de pensamento de restauro ficou conhecida como Restauro estilístico, sendo criticada posteriormente por John Ruskin e Césaire Brandi (Kühl, 2000).

A teoria de Camillo Boito (1836-1914) entre os séculos XIX e XX, foi vista como a via intermediadora entre as teorias de Ruskin e Viollet-le-Duc conhecida como o Restauro filológico, onde Boito defende a mínima intervenção e a preservação da pátina nas edificações, o restauro quando se faz necessário, como também a retirada dos elementos que foram acrescentados sobre a obra original e comprometiam a singularidade da obra, se for preciso adicionar novos elementos, que se destaquem as diferenças entre eles para que se possa distinguir o que é antigo do que é contemporâneo. Para Boito, a restauração era uma operação estratégica que “melhor seria não precisar dela”, mas, para que se mantivesse vivo o edifício, seria necessário repará-lo (Villela, 2017, p.29).

Alois Riegl (1858-1905) foi um dos responsáveis por trazer grandes contribuições teóricas e práticas para a área de restauro de monumentos históricos, consolidando no século XX o valor documental dos monumentos, essas contribuições possibilitaram que a preservação de bens culturais assumisse suas próprias características e na criação artística contemporânea (Kühl, 2006). Na sua obra “O culto moderno aos monumentos”, o autor nos descreve a relação dos valores da memória relacionando-as com as tomadas de decisões acerca da preservação do patrimônio, denominando-as de valores de rememoração e valores de contemporaneidade.

Os valores de rememoração referem-se ao valor de antiguidade, valor histórico e valor de rememoração intencional; o valor de antiguidade, considerado o mais apreciado por Riegl, em que defende a preservação escrupulosa, respeitando a passagem do tempo na obra, apreciando as formas de dissolução; o valor histórico, na visão do autor é considerado pelo autor como o valor mais amplo de todos, compete aos monumentos que testemunham o passado e que não foram construídos com o propósito de serem lembrados, sendo assim chamados de “monumento não-intencional”, evitando intervenções que venham a prejudicar o valor histórico da obra (Villela, 2017).

Riegl (2014) afirma que o valor de rememoração intencional tem o intuito de eternizar o monumento, em que desde a sua criação faça parte do presente e do futuro das

gerações, nunca do passado, para Riegl, é perceptível a ligação dos valores da atualidade ao valor de rememoração intencional, este último proporcionando ao monumento a longevidade do estado original. Ademais, podemos citar os valores de contemporaneidade ou valor de atualidade como o próprio autor o intitulava, em que trata da relação dos monumentos no contexto contemporâneo, onde os mesmos não possuem apenas uma função histórica, ou seja, para o passado, mas também uma função e significados para o tempo atual, atendendo as necessidades sensíveis⁷ e espirituais⁸ das pessoas.

Dentro do contexto do valor de atualidade, o mesmo divide-se em valor de uso e valor artístico, este último subdivide-se em “valor de novidade” e “valor artístico relativo”. O valor de uso tem como base as necessidades materiais, ou seja, está ligado as necessidades da vida contemporânea, os edifícios não podem ficar sem uma função/uso. “Um edifício antigo, por exemplo, que hoje segue sendo utilizado para um fim prático, deve manter-se em um estado tal que pode abrigar ao homem sem que se coloque em risco a segurança de sua vida ou sua saúde” (Riegl, 2014).

Enquanto isso, o valor artístico está associado ao apelo espiritual do homem contemporâneo, de acordo com Kühl (2016) esse valor possui características mutáveis, variando de indivíduo para indivíduo, momento para momento e de sociedade para sociedade de acordo com o impulso artístico de uma determinada época, tornando-o em um valor contemporâneo.

O valor de novidade sempre foi o valor de arte das grandes massas com pouca cultura, ao passo que o valor de arte relativo, ao menos desde o início dos tempos modernos, foi apreciado somente por aqueles que dominavam uma cultura estética (...). Apenas o novo e íntegro é belo, segundo a visão da multidão; aquilo que está velho, fragmentado, descolorido é feio. Essa atitude milenar empresta à juventude uma superioridade incontestável sobre o que é velho, e ficou tão profundamente enraizada, que é impossível derrotá-la em algumas décadas (Riegl, 1903, p.71).

As intervenções realizadas por Gustavo Giovannoni (1873-1947) tidas com caráter filológico, ajudaram a consolidar o restauro urbano como disciplina ao formular teorias urbanística. Através das soluções embasadas neste restauro seria possível manter a fisionomia de bairros e cidades nas criações novas, promovendo o encontro do novo com o antigo (Azevedo, 2013). Voltando ao campo de restauro de monumentos históricos, é necessário a menção a um dos mais importantes teóricos do século XX, Césare Brandi (1906-1988); sua linha de pensamento ficou conhecida como “restauro crítico”, pois

⁷ Diz respeito às necessidades estéticas e emocionais do indivíduo.

⁸ Refere-se a memória, identidade e simbolismo.

defende o restauro, mas sempre observando a autenticidade do bem e o restabelecimento da unidade potencial da obra de arte. (Brandi, 2004).

Para o restauro crítico, as instâncias estética e histórica são analisadas, do ponto de vista metodológico, interagindo através de dialética, mas de modo algum possuem autonomia absoluta, não são destacáveis, são faces de um mesmo bem multifacetado, são dois aspectos coexistentes e paritários (Kühl, 2006, p.27).

Na obra “Teoria do restauro”, Brandi apresenta duas instâncias que norteiam o ato de restauração sem correr o risco de criar um falso histórico: a instância histórica⁹ e a instância estética¹⁰, em seguida, o autor menciona os três princípios fundamentais que devem ser seguidos concomitantemente no processo de restauro do bem a ser trabalhado: Distinguiabilidade, que tem como foco evitar que a intervenção induza o observador a acreditar que aquele acréscimo faz parte do que existia anteriormente, ou seja, o restauro deve ser facilmente reconhecível; Mínima intervenção, em que o restaurador deve intervir apenas o que for estritamente necessário na obra; e Reversibilidade, onde qualquer ação de intervenção poderá ser alterada com facilidade em possíveis ações futuras por parte dos restauradores sem danificar o bem ao qual foi aplicado (Brandi, 2004, p.47 e 48).

(...) A "ancoragem" nesses campos disciplinares é essencial para aqueles que atuam na preservação de bens culturais, pois possibilita que se supere atitudes ditadas unicamente por predileções individuais, que qualquer ser pensante possui, e que se aja de acordo com uma deontologia profissional, alicerçada em uma visão histórica, associada a estudos multidisciplinares, justamente para se minimizar o risco de atitudes individualistas e de interpretações parciais (Kühl, 2006, p.25)

Em consonância com os princípios mencionados por Brandi (2004), foram elaborados os princípios internacionais, documentos que tem como objetivo auxiliar os países na elaboração de leis de proteção do patrimônio. Assim, quatro delas foram utilizadas neste estudo: a Carta de Veneza, a Carta do Restauro, a Declaração de Québec e o Documento de Nara. A Carta de Veneza (1964), que remete a conservação e restauro de monumentos e sítios, apresentando recomendações acerca da conservação e restauração, respeito a autenticidade, o cuidado para com a obra de arte e o seu testemunho histórico, e assim não haja separação de ambos.

A Carta do Restauro (1972), salienta as condições de restauro e proteção (denominado como salvaguarda) em obras de arte, com instruções sobre como proceder

⁹ A instância histórica corresponde ao passado (momento de sua criação) e ao presente, sendo assim, a abordagem de intervenção tem como premissa respeitar a originalidade da obra, assim como o seu estado no presente, sem depender de gostos ou modismo (Brandi, 2004).

¹⁰ A instância estética está relacionada ao valor artístico ou visual da obra (Brandi, 2004).

quando se tratar de restaurações arquitetônicas, pictóricas e escultóricas, objetos arqueológicos, pinturas murais e tuteladas dos centros históricos; O documento de Nara (1994), elaborado em consequência da realização da conferência de Nara no Japão, destaca a autenticidade do patrimônio cultural e suas diversidades como principal fator de atribuição de valores ao bem patrimonial; apesar de coexistir diferentes realidades e tradições, o respeito e legitimidade da cultura entre os povos deve ser mútuo.

O documento ainda enfatiza que para se confirmar essa autenticidade, é imprescindível o levantamento de fontes e informações acerca da originalidade desses bens e suas transformações ao longo dos anos. A Declaração de Québec (2008), apresenta recomendações acerca da preservação do *spiritu loci* (espírito do lugar) e sua importância para com a memória, identidade e tradições conexas ao espaço, constituído não apenas do patrimônio material (tangível) mas também o imaterial (intangível).

Num mundo que se encontra cada dia mais submetido às forças da globalização e homogeneização, e onde a busca de uma identidade cultural é algumas vezes, perseguida através da afirmação de um nacionalismo agressivo e da supressão da cultura das minorias, a principal contribuição fornecida pela consideração do valor de autenticidade na prática da conservação é clarificar e iluminar a memória coletiva da humanidade (Unesco, 1994, p.01).

No cenário contemporâneo, o contexto italiano apresenta uma dinâmica de três posturas projetuais, denominadas por Giovanni Carbonara (s.d, apud Kühl, 2009, p.81-88) como: “crítico-conservativa e criativa” – fundamentando-se na teoria brandiana – “pura conservação ou conservação integral” e por fim, a “manutenção-repristinação”, onde as duas primeiras posturas expõem pontos em comum. Apesar de defender e destacar o uso na preservação do bem e não no restauro, Carbonara entende que o uso se torna um aspecto secundário não se impondo sobre a restauração, ou seja, o novo uso não é o propósito final do restauro, mas um meio para a preservação do bem; para ele a proposta de intervenção deve respeitar os aspectos poéticos e de uso original (Fernandes; Baeta, 2020).

Natalia Vieira-de-Araújo (2014) defende que a complexidade das abordagens a serem utilizadas devem ser levadas em consideração, em que o restaurador deve ter o bom senso, ato crítico e criativo dentro do contexto onde o monumento está inserido. Neste viés a autora nos apresenta as noções de escala propostas por Richard Rogers (1998) e posteriormente por Tiedell, Oc e Heath (1996), sendo elas: uniformidade contextual, continuidade contextual e justaposição contextual.

A uniformidade contextual busca contextualizar o bem a sua vizinhança através de

materiais ou estilos que se assemelham ao monumento; baseada nas ideias de Viollet-le-Duc, essa categoria pode enfraquecer o valor da obra original, visto que essas posturas podem ocasionar em um falso histórico. Em contrapartida, a continuidade contextual apoia-se nas ideias de Cesare Brandi, nessa categoria é utilizado a criatividade para adequar a edificação sem causar falso histórico; e por fim, a justaposição contextual, geralmente é realizada quando se precisa ter o retorno do turismo na região, essa postura defende que a autenticidade deve ser priorizada em detrimento da integridade, destacando as marcas do tempo (Vieira-de-Araújo, 2014).

Diante das perspectivas acerca dos princípios que regem o campo da preservação e conservação expostas ao longo deste tópico, a metodologia a ser aplicada neste estudo foi baseada nos preceitos do restauro crítico defendido pelo autor Césare Brandi, relacionando a estética, forma, o contexto histórico e social da edificação.

3.3 Abordagens e Estratégias para intervenções em construções históricas.

No âmbito do patrimônio histórico, toda e qualquer obra tangível é sujeita ao que podemos chamar de patologias, ou seja, degradações que ocorrem ao longo dos anos, comprometendo a durabilidade, a funcionalidade e o desempenho da obra, em especial as edificações de cunho histórico e cultural. Sendo assim, como forma de eliminar essas patologias é necessário, identificar a origem e os agentes causadores, para que assim possam ser aplicadas as soluções para o contexto em que a obra se encontra, compreendendo que para cada patologia há métodos específicos a serem utilizados.

A medida em que os anos se passam e a edificação não recebe nenhum tipo de intervenção, culminando no seu total abandono, o edifício fica exposto aos mais diversos agentes causadores de degradação, que podem ser de ordem intrínseca ou extrínseca alterando suas propriedades físicas e químicas, entre elas podemos citar: as ações humanas, em casos de vandalismo, guerras ou problemas ambientais que podem acontecer de forma imprevista e o mais comum, o meio ambiente ao qual o edifício está inserido, nesse caso, podemos citar o ar, água, temperatura e agentes biológicos (Braga, 2003).

O processo de identificação das patologias é um dos primeiros passos a ser feito no processo de preservação da edificação histórica. Segundo Jorge Eduardo Tinoco (2009) afirma que esse processo exige do conservador o saber, conhecer e compreender as manifestações de degradação dos sistemas e elementos construtivos que serão aplicados e os existentes na obra. Nesse caso, o **saber** refere-se a ter a noção sobre a existência de

patologias, de que a edificação apresenta danos, mas não necessariamente que tenha um conhecimento aprofundando sobre o assunto; o **conhecer** diz respeito a vivência do conservador no ambiente, observando o local de forma detalhada, como um todo, ou seja, um estudo *in loco*; e por fim o **compreender**, nesse caso o profissional precisa entender todo o processo desde a origem da patologia, os processos de degradação, até as soluções utilizadas para reverter esses danos, ou seja, é imprescindível que o conservador tenha o conhecimento técnico para analisar e interpretar a situação.

O processo de intervenção das patologias necessita de uma abordagem multidisciplinar que envolve conhecimentos das áreas de engenharia e arquitetura, iniciando com o mapeamento de danos¹¹ da edificação e em seguida a elaboração do mapa de danos¹², a Carta de Atenas (1931) recomenda que antes de qualquer restauração seja ela completa ou parcial, aconselha-se analisar meticulosamente os danos que afetam as obras. Sendo assim, para a realização do mesmo é produzida uma base de dados composta por Fichas de Identificação de Danos (FIDs), que possibilitam ao profissional identificar através de anotações gráficas e fotográficas os danos existentes na edificação. Ademais, podemos utilizar três métodos de investigações a serem feitas sobre o estado de conservação da edificação, sendo elas: direto, indireto e misto.

O método direto consiste na exploração *in loco*, ou seja, o profissional analisa o espaço elaborando esboços e desenhos à mão livre, além da experiência sensorial no espaço através do toque e do “sentir”. No método indireto são averiguados documentos escritos, gráficos, testemunhos orais, iconográficos, trata-se de interpretações fundamentadas em hipóteses e conclusões; e por fim o método misto, que assim como o método indireto, não utiliza de técnicas destrutivas, mas sim de tecnologias que alterem minimamente os elementos construtivos que compõe as edificações, buscando a concordância entre o aprofundamento das investigações e a utilização de tecnologias avançadas (Tinoco, 2009).

Durante a investigação de danos, recomenda-se tomar como base três etapas de estudo: **levantamento de informações**, que trata do estudo comportamental dos materiais, técnicas e sistemas construtivos, assim como suas relações para com o ambiente em que está inserido; **análise de dados**, abordando as causas e porquês do surgimento dos danos, ou seja, tem como objetivo esclarecer os pormenores que contribuem para a degradação

¹¹ Processo de análise e identificação das patologias encontradas na obra, considerando suas características individuais (Barthel; Lins; Pestana, 2009).

¹² O mapa de danos é o documento que consta todas as informações levantadas durante o processo de mapeamento de danos, ou seja, é o produto final.

do material ou componente construtivo; e por fim, **a definição da conduta**, nesta etapa é apresentado as possibilidades de condutas a serem efetuadas para resolução dos problemas causados pelas patologias, tendo o melhor desempenho dentro do menor custo estimado.

Como mencionado anteriormente, o mapa de danos é um dos principais itens a ser executado em projetos de restauração, tornando-se o produto final do mapeamento de danos, segundo Tinoco (2009) esse procedimento tem como finalidade retratar o seu estado de conservação em uma determinada data e época, tendo papel fundamental sobre as decisões no que diz respeito ao objeto de intervenção. Além disso, nesse processo de intervenção e identificação de patologias, é necessário compreendermos que em muitos casos, as técnicas convencionais podem não atender aos desafios encontrados nas edificações, logo, torna-se aceitável a procura por métodos modernos comprovados cientificamente.

3.4 O artesanato como ferramenta de requalificação e dinamização de espaços urbanos.

Mediante o cenário atual em que nos deparamos com espaços que possuem um grande potencial arquitetônico em estado de obsolescência, encontramos no artesanato uma alternativa para a transformação desses locais, promovendo a requalificação da edificação e a ocupação sustentável, assim como o pertencimento e a identidade social local. Em outros termos, o artesanato possui uma grande importância como expressão popular, tornando-se um agente de transformação urbana, contribuindo na integração entre espaço e comunidade.

De antemão, é necessário entendermos que o artesanato também é um bem a ser conservado assim como as próprias edificações, a diferença entre ambos é que enquanto o primeiro é considerado como um “saber fazer”, um bem imaterial, ou seja, em que não há possibilidade de tocá-lo, mas não quer dizer que não possa ser percebida; a segunda, é definida como um bem material, tangível, que pode ser tocado, em outras palavras, possui forma e corpo (Pelegrini; Funari, 2008).

Apesar das discussões acerca das qualidades do ser humano serem passadas de pai para filho geneticamente falando, Roque Laraia (2001) aponta um caminho contrário a essa afirmação, segundo o autor, o conhecimento cultural do homem está relacionado ao meio em que o mesmo está inserido, herdando os conhecimentos e experiências que foram adquiridas ao longo dos anos pelas gerações passadas, além disso, mesmo possuindo um alto nível de inteligência, para desenvolver seu senso de cultura, o indivíduo necessita que

esteja ao seu alcance materiais que auxiliem a sua criatividade.

Conforme José Carlos Pereira (1979, p. 16-19 *apud* Fernandes, 2017, p. 168) o artesanato originou-se através de encontros onde pequenos grupos autônomos produziam seus produtos para sua sobrevivência, segundo o autor tornavam-se praticamente autossuficientes. No decorrer dos anos, mais especificamente na idade média, ao garantir capital suficiente para terem suas próprias oficinas e com o aumento significativo do fluxo de trabalho, o artesão passa a ser intitulado mestre e conhecido por seu ofício, culminando no apogeu da profissão, tornando os artesãos profissionais de importância social e autoridade fundamentado em seus conhecimentos (Fernandes, 2017).

No Brasil, o artesanato deu os seus primeiros indícios entre os séculos XV e XVI no período colonial, de acordo com Adriana Patrícia Fernandes (2017), o modo de fazer do artesanato brasileiro se dispõe através de intervenções culturais de outros povos, onde os ensinamentos eram repassados por meio da classe dominante para as classes inferiorizadas, sendo esses os mestiços, índios e escravos; ao contrário dos demais países da América do Sul e Europa, em que o artesanato evoluía de acordo com as necessidades e características econômicas da comunidade. Sob a perspectiva colonial, o artesanato era considerado uma “arte menor”¹³ em relação a música, dança e teatro; porém, do ponto de vista decolonial, o artesanato assume uma importância maior pois retrata a arte de um povo, os “saberes periféricos”¹⁴.

A valorização do patrimônio imaterial na atualidade advém, portanto, das alterações sofridas pelas acepções do conceito de cultura e patrimônio. Ela está articulada às transformações das formas de convívio social e aos padrões culturais que regem a existência humana (Pelegriani; Funari, 2008, p.31).

Neste contexto de desvalorização do trabalho artesanal, em parte pelo preconceito da sociedade em que considera o artesanato como algo rudimentar e mal feito, produzido pela população considerada inferior pela elite, as ações voltadas para a valorização do trabalho manual surgiram apenas na década de 1990 através do apoio do Governo Federal, promovendo em todo o país movimentos de valorização do artesanato, suscitando novos contextos culturais e possibilidades de crescimento econômico para os profissionais (Anjos; Torres; Silveira, 2021).

No estado da Paraíba, o artesanato ganhou o apoio do Governo do Estado através

¹³ Que traz aspectos culturais, sem rigor técnico (Oliveira, 2020).

¹⁴ Refere-se aos saberes provenientes de grupos que vivem as margens da sociedade, onde os seus conhecimentos e saberes são desvalorizados e considerados irrelevantes, no entanto, diante de situações de sobrevivência e trabalho, é observável a eficácia e importância para algumas culturas.

de projeto programas de políticas públicas que tinha como finalidade a organização dos artesãos em grupos legais, além disso, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) ajudou na fundação das associações voltadas ao trabalho artesão, assim como na capacitação através de cursos e treinamentos. Em 2003 foi criado através de decreto governamental o Programa do Artesanato Paraibano (PAP), atuando no fomento e preservação do artesanato paraibano através de eventos, divulgações, estímulos para novos profissionais da área e capacitações (Anjos; Torres; Silveira, 2021).

Em 2024, a Paraíba obteve o prêmio de reconhecimento de excelência da Unesco e do Conselho Mundial do Artesanato (CMI), esse feito nos mostra o quão rico e expressivo se tornou o artesanato paraibano para o todo o país. De acordo com o PAP (2020), dentro do próprio estado paraibano, há uma grande diversidade tipológica de peças de artesanato produzidas, onde cada região possui características própria, como é o caso do bordado labirinto, o couro, presente em produto de selaria, malas e tradicionalmente a produção de couro calçadista, suas confecções ocorrem principalmente nas cidades de Cabaceiras, Campina Grande, João Pessoa e Patos; a tecelagem, croché e tricot, o metal e as pedras, peças em barro, mosaicos, macramê e renda filé, entre outros.

Figura 12 - Salão de artesanato paraibano



Fonte: Francisco França/Secom-PB (2020)

Figura 13 - Feira de artesanato em Patos



Fonte: Portal Santa Terezinha (2021)

Na cidade de Patos-PB, o artesanato tem uma importância significativa para a comunidade, de acordo com as informações de Joalice Justiniano e Mary Silva (2021), os profissionais artesãos em sua maioria são mulheres com idades entre 28 a 70 anos. Apesar de não dispor de um local fixo para exibição diária dos trabalhos, o município de Patos viabiliza a realização de eventos ao longo do ano, como por exemplo a exposição durante a festa de Nossa Senhora da Guia e a Feira de Negócios da Vila São João. Essas iniciativas promovem o fomento do empreendedorismo no setor artesanal da cidade, além

da valorização do patrimônio cultural, potencializando a identidade coletiva.

Figura 14 - Peças artesanais produzidas em Patos-PB



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Dessa forma, relacionando a valorização do patrimônio cultural imaterial aliada à reabilitação de centros históricos - como é o caso do objeto deste estudo -, podemos observar que essa iniciativa contribui para o desenvolvimento sustentável da urbe, onde o processo de recuperação dos locais até então degradados, em conjunto com o reconhecimento dos bens imateriais regionais, permite um avanço considerável no desenvolvimento social e econômico (Pelegrini; Funari, 2008, p.72).

Ao abordar os temas que fundamentam a proposta de intervenção desta pesquisa, percebe-se a importância do patrimônio material e imaterial e suas dimensões como elementos vivos da cidade, permitindo a ligação entre o passado e o presente, assim como a identidade de um povo. Neste processo de analisar e compreender os autores e seus conceitos, forma-se um olhar mais crítico e sensível diante destes cenários. Assim, com base nessas apreciações, o capítulo seguinte propõe-se a analisar as estações ferroviárias como símbolos arquitetônicos, reforçando a relevância desses elementos como marcos na história e paisagem local e não resumidas apenas a espaços de transferências.

4 ESTAÇÃO – ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS COMO SÍMBOLOS CULTURAIS E ARQUITETÔNICOS.

O sistema ferroviário implementado no Brasil entre o final do século XIX e início do século XX, possibilitou a dinamização socioeconômica e a modernização das cidades por onde passava, em especial a infraestrutura urbana, promovendo ações sanitárias, instalações de equipamentos urbanos, energia elétrica e redes viárias como ponto de interconexão entre as cidades; fomentando a criação de novos cenários urbanos, caracterizados por novos hábitos de produção e consumo (Moreira, 2007).

Apesar das mudanças positivas no contexto brasileiro, o modal ferroviário apresentava problemas relacionados a gestão, recursos humanos, ineficiência e precariedade dos materiais rodantes, além do descontentamento por parte do governo brasileiro, cujo propósito era investir no principal rival do sistema ferroviário, o modal rodoviário. Ao longo dos anos os trilhos foram sendo sucateados, diante deste cenário notou-se a necessidade de desativar os ramais considerados antieconômicos, no entanto, Chafic Jacob afirma que essa atitude foi tomada de forma equivocada, sem estudos prévios, provocando uma “eliminação” desenfreada de linhas (Matos, 2020).

Para conter os prejuízos financeiros causados pela redução de recursos e investimentos para o modal ferroviário, foi criada em 1957 a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A), responsável por administrar a partir de então, a rede ferroviária brasileira pertencente a União. No entanto em 1980, o panorama do sistema ferroviário no Brasil não era positivo, as receitas da RFFSA não eram suficientes para arcar com as despesas das linhas, as estratégias de gestão e de planejamento eram consideradas insuficientes; Nesse contexto, observou-se a necessidade de recuperar o capital por parte do setor privado, ocorrendo em 1992 a desestatização da RFFSA através do Programa Nacional de Desestatização (PND), e dessa forma, concretizando a participação do setor privado no modal ferroviário, com base no decreto nº 473/92 (Confederação nacional do transporte, 2013).

Diante deste cenário, a RFFSA encerra suas atividades de forma gradativa, esse fato contribuiu para o abandono e deterioração de bens ferroviários de valor cultural e histórico; é nesse contexto de desvalorização do patrimônio ferroviário que em 1980 surge no Brasil os primeiros movimentos em prol da valorização do patrimônio industrial, tais ações já eram recorrentes na Europa desde os anos de 1950. Ainda na década de 1980, foi criado o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (Preserve) pelo Ministério dos

transportes, e em 1991 a RFFSA, ainda em suas atividades, instituiu o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe) seguindo os parâmetros da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e das cartas patrimoniais (Matos, 2020).

Sob esse viés, surgia o apreço coletivo pelos bens ferroviários e seu passado, incentivando o que podemos chamar de memória ferroviária, englobando os bens tangíveis e intangíveis, assim como os comportamentos e hábitos dos moradores que residiam em torno das instalações ferroviárias. Sendo assim, a memória ferroviária age como instigador da preservação do patrimônio ferroviário, onde ambos agem concomitantemente.

A patrimonialização, ou a museificação, da ferrovia na década de 1980 parece ter um sentido ambíguo, ou ambivalente. Ao contrário do discurso encontrado na documentação oficial sobre a criação dos centros, de que seriam instituições de reconhecimento da importância desses meios de transporte historicamente, me parece mais um esforço institucional do estado autoritário para se fazer parecer reconhecedor do legado por ele mesmo sucateado e, por outro lado, uma pequena vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e as erradicações dos ramais ferroviários desde a década de 1960. (Santos, 2013, s.p *apud* Matos, 2020, p.09)

Em 2007 a RFFSA foi declarada extinta pela medida provisória nº 353/2007, a responsabilidade pela preservação da memória ferroviária agora passa a ser do IPHAN; o surgimento das associações de preservação ferroviária (APF) triplicaram em relação a década de 1990, dessa forma, as ações com viés preservacionistas se intensificaram no país, culminando na criação da lei nº 11.483/2007, conhecida como “A Lei da Memória Ferroviária”, que assegura aos funcionários e ocupantes de baixa renda que residiam nas edificações pertencentes a RFFSA (considerados bens não-operacionais), a possibilidade de comprar o imóvel, além de estabelecer ao IPHAN a responsabilidade de resguardar os bens móveis e imóveis que pertenciam a RFFSA.

Art.9º § 2o A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

- I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;
- II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA (Brasil, 2007).

Segundo o IPHAN, há cerca de 15 mil bens móveis e 52 mil bens imóveis considerados de valor histórico pela Preserfe, sendo criada a Lista do Patrimônio Cultural

Ferroviário instituída na Portaria do Iphan nº17/2022 fazendo uso dos critérios estabelecidos pela Portaria nº407/2010. Atualmente a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário é composta por 591 bens inscritos, sendo esses considerados bens não operacionais, enquanto que os bens operacionais ficam sob domínio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Entre as edificações listadas encontra-se o objeto deste estudo, a estação ferroviária de Patos, integrando a lista em 2011, assim, recebendo o direito de proteção federal.

O decreto nº 6.018/2007, responsável pela regulamentação da medida provisória nº353/2007, dispôs ao Ministério dos Transportes o aval para coordenar e supervisionar os processos administrativos realizados anteriormente pela RFFSA. Ademais, foram elaborados diretrizes que visam a preservação e destinação dos bens referentes ao patrimônio ferroviário, entre eles as estações ferroviárias, catalogadas enfim como patrimônio histórico, esse fato favoreceu para que esses espaços tenham a oportunidade de serem reaproveitados.

De todos os estabelecimentos ferroviários envolvidos para o seu funcionamento, como pontes, viadutos, túneis, etc., os edifícios que compunham a estação foram os principais, senão os únicos que possibilitaram o desenvolvimento de uma expressão arquitetônica (Moreira, 2007, p.61).

A estações ferroviárias inicialmente seguiam o estilo utilizado pela primeira estação ferroviária criada em 1830, a estação Crown Street em Liverpool, que constituía em uma modulação retangular básica com bilheteria, salas de espera e do chefe da estação e cobertura metálica sobre as linhas férreas. No entanto, com o passar dos anos, novas tipologias foram desenvolvidas e postas em prática conforme as necessidades do local ao qual foram inseridas, assim, vindo à tona uma expressão própria da arquitetura ferroviária (Moreira, 2007).

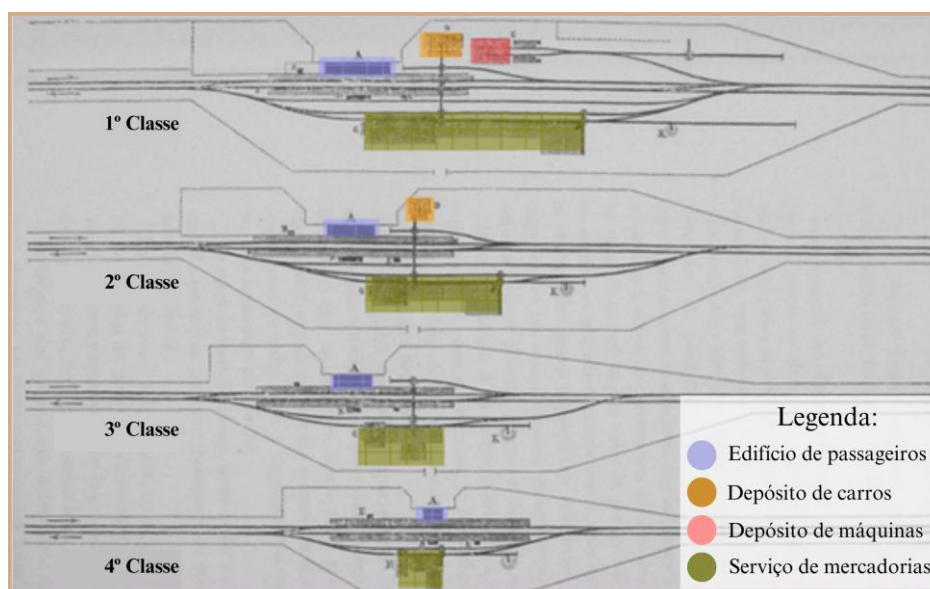
Figura 15 - Estação ferroviária Crown Street em Liverpool



Fonte: The Victorian Web (2013)

Perdonnet (1856, apud Moreira, 2007, p.64) descreve a nova configuração das estações ferroviárias, sendo divididas em “estações de extremidade ou terminais”¹⁵ e as “estações intermediárias ou de passagem”¹⁶, sendo esta última empregada no nosso objeto de estudo, visando aprofundar nessa tipologia. As estações de passagem foram subdivididas em classes, correspondendo ao tamanho e importância do lugar, desse modo as classes estavam ligadas proporcionalmente às divisões e complexidades dos serviços, diminuindo de acordo com a classificação, sendo elas quatro classes (figura 16), podendo estender-se até a 7ª classe, tratando de edificações consideradas pequenas com apenas uma plataforma para embarque e desembarque.

Figura 16 - Disposição das estações intermediárias de acordo com suas classes.



Fonte: Adaptado de Moreira (2007).

As organizações dos fluxos das estações ferroviárias eram traçadas com o intuito de sobrecarregar o mínimo possível as circulações, principalmente de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, internamente os ambientes eram dispostos por ordem de operações, como por exemplo: o vestíbulo, a compra de passagem e entrega de bagagens, sala de espera e por fim, o embarque nas plataformas. Com relação à estética das edificações, Danielle Couto Moreira (2007) afirma que as estações deveriam seguir o padrão estilístico das principais edificações locais por onde as estações ferroviárias fossem estabelecidas, mais especificamente, as estações ferroviárias intermediárias; no caso das

¹⁵ Estações ferroviárias que se localizam nos pontos finais das linhas (Moreira, 2007, p. 64).

¹⁶ Eram posicionadas em pontos intermediários do trajeto, ou seja, tornavam-se pontos de conexão entre as estações consideradas “Inicial” e “Terminal” (Moreira, 2007).

edificações em áreas rurais, a autora recomenda o uso de linguagem arquitetônica mais simplificada (Moreira, 2007).

No Brasil a linguagem arquitetônica das estações ferroviárias foi variando de acordo com a região, no centro oeste do país a característica predominante das estações ferroviárias é a arquitetura eclética¹⁷, enquanto no interior do nordeste podemos encontrar um grande acervo de edificações com características do estilo Art Déco¹⁸, entre elas temos as estações ferroviárias da cidade de Soledade-PB, Malta-PB, Pombal-PB e o próprio conjunto ferroviário de Patos-PB (figura 17), coincidentemente ou não, esses mesmos exemplares fazem parte do segundo ramal da Paraíba.

Dessa forma, observa-se que a adoção do Art-Déco em edificações ferroviárias acompanhava um movimento amplo, que não se restringia ao edifício em si, mas que se dava em virtude de alterações estéticas e materiais em centros urbanos que, entre as décadas de 1930 e 1940, alteravam suas fisionomias com a verticalização e a construção de grandes volumes em concreto armado, considerados símbolos de modernidade (Segawa, 1998 *apud* Ribeiro; Soukef Júnior, 2023, p.15).

Figura 17 - Exemplares do Art Déco em estações ferroviárias paraibanas: A – Soledade; B – Malta; C – Pombal; D – Patos.



Fonte (A): Fotografia de Jônatas Pereira (2020)

Fonte (B): Google maps (2025)

Fonte (C): PB Tour (2016)

Fonte (D): Arquivo pessoal (2024)

¹⁷ Estilo projetual que descendo das revoluções ocasionadas durante o século XVIII e XIX, misturando elementos de diferentes períodos e estilos (Magro Junior; Landim, 2021, p.01)

¹⁸ Estilo arquitetônico caracterizado por programas inovadores, utilizando elementos como: marquises, linhas retas, formas geométricas, escalonamento das formas, entre outras (Ribeiro; Soukef Júnior, 2023, p.03).

De acordo com Ribeiro e Soukef Júnior (2023), o Art Déco foi popularizado no Brasil entre a década de 1930 e 1940, expressando-se em construções monumentais e até mesmo em edificações de cunho residencial e comercial, logo, ficando evidente a apropriação popular pela linguagem Art Déco, onde a inserção desses elementos ia além das fachadas, mas caracterizava programas inovadores, pois possibilitava a atualização das edificações sem interferir no canteiro de obras e o custo era relativamente barato, ademais, o estilo assinalava modernidade, adequando a arquitetura ao novo cenário socioeconômico, visto a necessidade de redução de custos das obras em regiões que passavam pelo processo de industrialização e adensamento.

Já na arquitetura ferroviária, o Art Déco chegou no período que podemos considerar como o declínio das ferrovias, o seu uso tornou-se vantajoso pois não apresentava problemas com relação a grandes alterações na composição das edificações, suas características arquitetônicas ocasionavam no barateamento das obras, fazendo-se de alternativa mais viável para as companhias ferroviárias mediante o cenário que se apresentava, assim, compondo parte do patrimônio ferroviário brasileiro, considerado de grande importância cultural.

Diante do pressuposto, nota-se que a arquitetura ferroviária carrega consigo não apenas o valor funcional, mas também valores simbólicos, históricos e afetivos; em diversas cidades as estações ferroviárias ainda representam um marco na memória coletiva, testemunhando através de seu patrimônio edificado um período de conexão, ou seja, uma época em que diversas localidades foram conectadas através da chegada das linhas férreas, transformando paisagens e o desenvolvimento local, como ocorreu na cidade de Patos-PB. A preservação do patrimônio ferroviário torna-se fundamental para salvaguardar não apenas a materialidade dos bens, mas também as memórias e identidade que foram construídas através desses elementos.

No capítulo seguinte, será apresentado o contexto histórico da cidade de Patos, desde os seus primeiros habitantes, as mudanças arquitetônicas e urbanísticas; e por fim, a implantação do conjunto ferroviário no local, contextualizando desde a chegada da locomotiva no interior paraibano, a implantação do conjunto ferroviário no município patoense, como também suas características arquitetônicas, evidenciando sua importância como elemento estruturador do espaço urbano da cidade.

5 ESTAÇÃO – PATOS E SUA MEMÓRIA: UM MERGULHO NA HISTÓRIA DO MUNICÍPIO E DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO LOCAL

Este capítulo busca oferecer uma visão histórica sobre o município de Patos, contextualizando sua história desde a chegada da família Oliveira Ledo até o final do século XX, abordando as mudanças da arquitetura e economia local. Tratando-se também da implantação do sistema ferroviário através do segundo ramal da Paraíba; e como efeito, a construção do complexo ferroviário marcando a cidade significativamente, influenciando não apenas as condições socioeconômicas, mas também no desenho urbano da cidade.

A abordagem de enquadramento acerca dos aspectos históricos que envolvem o município é necessária para haja coesão no planejamento da proposta de intervenção, correlacionando o passado e o presente, compreendendo e valorizando a memória coletiva do lugar; relacionando-as com as necessidades contemporâneas do município, incentivando uma visão sensível do espaço e reconectando o local antes esquecido ao seu lugar de direito, como um marco de identidade local.

Figura 18 – Visão parcial da cidade de Patos no final da década de 1930



Fonte: Blog Fazendo História (2020)

A história da cidade de Patos tem início com a chegada da família de Oliveira Ledo no sertão paraibano provenientes do interior da Bahia, em busca de terras para moradia e criações de gado; considerados historicamente como “lusu-brasileiro”, encontraram como obstáculo o povo nativo daquela terra: os índios Pegas e Panatis da família dos Cariris. Apesar da resistência por parte dos nativos, os mesmos foram

obrigados a se retirarem e abdicarem de suas terras, passando o domínio para a família Oliveira Ledo, assim, as primeiras fazendas de gado foram criadas atraindo cada vez mais desbravadores, entre eles os próprios colonizadores portugueses, fomentando o progresso na região (Prefeitura municipal de patos, 2010).

Nesse meio tempo, a cidade de Patos até então conhecida como Itatiunga¹⁹, passava pelo sistema de doações de terras; Fernanda Farias, João Paulo Silva e Priscila Maciel (2021) afirmam que essas concessões objetivavam a estabilidade dos proprietários dentro da própria sociedade e posteriormente na consolidação política e econômica. Em 1752, Paulo Mendes de Figueiredo e sua esposa Maria Teixeira de Melo doaram parte dos sítios “Pedra Branca” e “Patos” para Nossa Senhora da Guia, sendo construída 20 anos depois a capela em sua homenagem, desempenhado o papel de núcleo urbano inicial, ocasionando na concentração dos primeiros edifícios naquele local, para o historiador patoense José Romildo de Sousa (2023) “Patos nasceu da religiosidade do seu povo”.

Ademais, a localização privilegiada, tornou Patos um ponto de encontro dos paraibanos com os viajantes dos estados vizinhos, possibilitando um crescimento considerável em pouco tempo, em 1788 a cidade de Patos tornava-se Freguesia²⁰ de Nossa Senhora da Guia sendo desmembrada da Freguesia de Nossa Senhora de Santana, localizada na antiga Vila Nova do Príncipe, conhecida atualmente como a cidade de Caicó-RN, de “povoação dos patos” a “Imperial Vila dos Patos” e em 24 de outubro de 1903, a Lei estadual nº 200 estabeleceu que o local passasse a ser considerado cidade, conseqüentemente a cidade ganha um novo nome, Patos; em homenagem a lagoa dos patos que apresentava grande quantidade de aves (gansos e em sua maioria, patos), na época localizada no centro da cidade (Lucena, 2015).

¹⁹ Nome dado pelos indígenas, que tem como significado “pedra branca”.

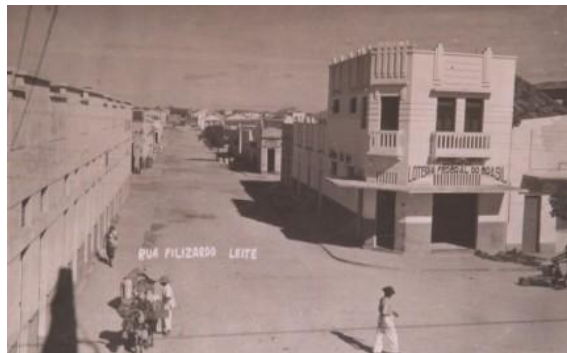
²⁰ Freguesia é o termo utilizado em Portugal para tratar de uma porção organizada da cidade, no Brasil a intitulamos de bairros, a diferença entre ambos é que cada freguesia possuía sua própria subprefeitura (Candido, 2023).

Figura 19 - Centro da Cidade de Patos, no final da década de 1920.



Fonte: Construindo a história (2011)

Figura 20 - Rua Felizardo Leite, na década de 1940.



Fonte: Construindo a história (2011)

Figura 21 - Antiga Casa da Câmara e o largo da Matriz de Nossa Senhora da Guia



Fonte: Construindo a história (2011)

Patos progredia de forma considerável, no início do século XX a cidade passava pelo processo de urbanização, o traçado urbano até então seguia o padrão colonial, onde as edificações eram construídas nos limites dos lotes e coladas aos edifícios vizinhos. No entanto, notou-se a necessidade em modificar a morfologia urbana e adequá-la ao novo cenário arquitetônico e urbanístico brasileiro: o estilo modernista; que neste caso, tinha como propósito apagar as referências coloniais, apresentando a população novos estilos arquitetônicos, como foi o caso do ecletismo e o *Art déco*, sendo este último utilizado em obras de referência do município, como é o caso da Catedral de Nossa Senhora Da guia, a prefeitura municipal, a estação ferroviária, e o mercado público (Farias; Silva; Maciel, 2021).

Figura 22 - Catedral de Nossa Senhora da Guia



Figura 23 – Prefeitura Municipal



Figura 24 - Mercado Público



Fonte: Paraíba Criativa (2017)

Fonte: Blog Gran cursos (2018)

Fonte: Viajando todo o Brasil (2016)

Com efeito, a administração do município passou a executar obras que fossem ao encontro do pensamento modernista, tornando a cidade de Patos conveniente aos preceitos do novo século, executando obras de infraestrutura urbana como foi o caso do alinhamento e nivelamento das ruas, a abertura de novas avenidas, embelezamento das fachadas residenciais, iluminação e saneamento básico (Ndihr,1985). Ademais, novos equipamentos urbanos foram sendo inseridos: o Cine Eldorado, inaugurado em 1946 e que tinha como proposta promover a cultura, arte e lazer, e em 1951 iniciou-se a construção do Mercado Público. Como resultado, o desenvolvimento urbano da cidade de Patos ocorreu simultaneamente ao processo de modernização da arquitetura e do urbanismo no Brasil.

Figura 25 - Cine Eldorado (hoje demolido), década de 1950



Fonte: Blog Construindo a história (2011)

Situada na região intermediária²¹ do estado da Paraíba, a cidade de Patos encontra-se em uma localização privilegiada, a 306 km da capital João Pessoa e próxima dos estados de Pernambuco e Rio Grande do Norte, estabelecendo-se como polo comercial e posteriormente polo turístico do interior paraibano. Na metade do século XIX a economia do município patoense tinha como principal base a produção de algodão, viabilizando a instalação de duas grandes indústrias de algodão na cidade: a Anderson Clayton e a SAMBRA, fomentando a indústria e o comércio local, possibilitando o surgimento da famosa feira semanal (Silva, 2010).

5.1 A chegada dos trilhos nas cidades paraibanas

Embora o Brasil como um todo tenha sido impactado pela seca durante o século XX, a região Nordeste sofreu o maior impacto, vivenciando a estiagem durante os anos de 1803/1804, 1809, 1824 a 1826, 1846 e a “Grande Seca” que ocorreu entre 1877 a 1879, considerada como a responsável pelo êxodo populacional em toda a região, sobretudo no estado da Paraíba (Melo, 1996, p. 120).

Apesar dos esforços do estado para combater os efeitos da seca, principalmente a miséria e a fome, essa última devido à escassez na produção e cultivo dos alimentos, o empenho para se chegar até os locais, em especial no interior, não ocorria como o planejado, segundo José Vieira Camelo Filho (1996) o principal fator que viabilizou os problemas na entrega de mantimentos para a população sertaneja, foi a carência de vias de acesso aos locais, motivando os moradores da região a percorrerem o trajeto caminhando, a fim de buscarem os mantimentos por iniciativa própria.

Dito isso, a demanda para a implantação do sistema ferroviário no interior do Nordeste se intensificou, em especial no estado da Paraíba, a tal modo que em 1880 as primeiras ferrovias chegavam ao litoral paraibano e em 1884, era instalado o ramal que partia da cidade de Guarabira, com destino final ao município de Nova Cruz, no Rio Grande do Norte (Fernandes, 2003). Mas foi em 1916 que ocorreu a implantação da ferrovia entre Mossoró-RN e Sousa-PB, tornando-se ponto de conexão entre os dois estados.

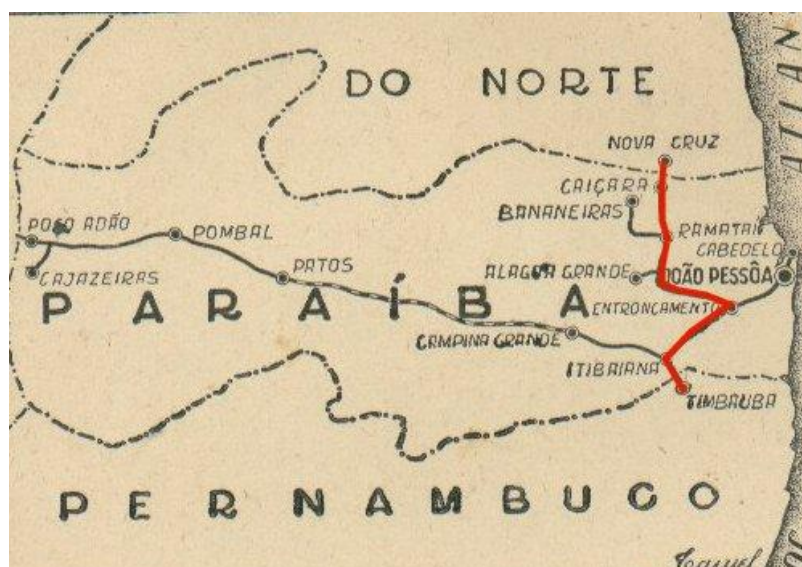
Conforme justificativa apresentada pelo engenheiro César Campos, em 1916, este era um projeto economicamente viável pelo potencial de arrecadação de tributos, pelo impacto positivo no desenvolvimento econômico na área de abrangência e por se tratar de um equipamento indispensável para socorrer a

²¹ Nomenclatura utilizada para o novo quadro de divisão regional brasileira que corresponde a classificação anterior das mesorregiões geográficas (Ibge, 2017).

população flagelada por secas recorrentes (Barreto Filho, 2023).

Em 1944 o ramal paraibano chegava a cidade de Patos vindo do Ceará, sob a administração da Rede de Viação Cearense - CVR, inaugurando o trecho Pombal-Patos, e em 1958 ocorreu a união do trecho de Patos até a cidade de Campina Grande, possibilitando a ligação entre cinco capitais: Natal, Fortaleza, Maceió, João Pessoa e Recife (Fernandes, 2003). Desta forma, Patos tornou-se o ponto de linha do segundo prolongamento do ramal da Paraíba, ligando as cidades de São João do rio do Peixe – identificada no mapa como Poço Adão – Cajazeiras, Pombal, Patos, Campina Grande e Itabaiana, como mostra a figura 26.

Figura 26 - Mapa do ramal da Paraíba na década de 1950.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil (2022)

De acordo com Targino (2001, *apud* Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020) pela sua proximidade e por apresentar relações comerciais com os estados do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará, Patos foi vista como cidade em potencial para receber um dos ramais ferroviários, que ligava a Paraíba aos estados vizinhos. Considerada como parte do centro comercial sertanejo, a cidade de Patos através da ligação do novo trecho ferroviário possibilitou a conexão do interior ao litoral, proporcionando o crescimento socioeconômico, promovendo a troca entre cidades, dando ênfase no comércio local e interestadual.

A chegada da estrutura ferroviária em qualquer localidade fosse em povoados, vilas, pequenas ou grandes cidades, independente da capacidade da estrutura de uma estação, trazia reflexos materiais e imateriais incalculáveis para a comunidade local. Era o divisor de águas entre o pretérito, marcado pelo atraso

e o futuro representado pelo progresso, pela ideia de modernidade (Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020, p. 05).

Com a chegada do sistema ferroviário, era perceptível o processo de modernização da urbe, novas obras de infraestrutura foram realizadas a exemplo dos serviços de abastecimento de água e esgoto, criação de novas avenidas e espaços públicos. O conjunto ferroviário tornou-se um ponto de encontro, de novas sociabilidades para a população local e visitantes, de crianças a idosos. Dito isso, Gevácio Aranha (2007, *apud* Silva, 2010, p. 08) afirma a emergência de pontos de serviços no entorno das edificações, como cafés, hotéis, bares etc., atraindo visitantes e a própria comunidade local, bem como a melhoria nos serviços de infraestrutura urbana.

A presença do trem marca um novo espaço-tempo para aquelas populações, pois a partir daquele momento a vida daquelas pessoas não seria mais a mesma, pois precisavam aprender a conviver com a máquina, e por sua vez com o novo ritmo marcado pela cadência da nova tecnologia, o vaqueiro, apesar da sua simplicidade, sabe que a vida do neto será diferente, pois será marcada pela convivência com a máquina, coisa que ele viu já “bem perto de ir para o túmulo,” e o seu espanto, ao ver a locomotiva varando a estrada, por sua vez, talvez expresse um pouco de admiração e medo (Silva, 2010, p. 03).

Apesar das mudanças socioeconômicas provocadas pelo sistema ferroviário nas cidades por onde passavam, o declínio do modal ferroviário no Brasil era iminente, em consequência da inflação, pressões salariais, diversificação do perfil de transporte e o início da concorrência com o modal rodoviário. Joao Felipe Lanza (2022) afirma que a preferência política pelo modal rodoviário tendo caráter antiferroviário, influenciou na erradicação dos ramais considerados deficitários, pois eram considerados antieconômicos. Essa ação resultou na utilização parcial das ferrovias, reduzindo o volume de trens ou a não utilização dessas edificações resultando por fim, na demolição ou abandono, e consequente deterioração, sendo esta última o caso do Conjunto Ferroviário de Patos (Lanza, 2022).

5.2 O complexo ferroviário de Patos: da implantação a efervescência dos trens na capital do sertão

O conjunto ferroviário de Patos tornou-se um elemento importante de identidade social e arquitetônica para a cidade, ocasionando no desenvolvimento urbano e econômico local. As obras da linha ferroviária chegam ao interior paraibano em 1920 por meio do prolongamento da linha Fortaleza-Paraíba através da Rede Viação Cearense (RVC), alcançando as cidades de Sousa (1926) e Pombal (1932), na cidade de Patos as obras da estação ferroviária iniciaram em 1930. No entanto, devido a desvios de recursos, as obras

do edifício sofreram atrasos, ocasionando na conclusão e entrega da edificação apenas quatorze anos depois (Farias; Silva; Maciel, 2021).

Em 26 de janeiro 1944, ocorreu a primeira viagem do trecho Pombal-Patos, mas a estação ferroviária de Patos foi oficialmente inaugurada apenas em 19 de abril do mesmo ano. De acordo com o Jornal a União (1944, *apud* Silva, 2010, p.06), a chegada do trem foi motivo de festa na cidade estando presentes autoridades municipais, estaduais e a própria população, os jornais da época reforçavam a importância da obra, que a partir daquele momento tornava-se um meio para resolver os problemas recorrentes da época, mais especificamente a seca.

Interessante o que é a gente ver isso aqui de novo, daqui até certo ponto virava um glamour! Era um grande vai e vem, um verdadeiro costurar! Usava-se as melhores roupas, à espera do trem, alguns vinham esperar familiares, e outros vinham só mesmo pra passear... para ver coisas diferentes,(...) isso aqui era cheio, era muita gente da cidade só para esse acontecimento, não tinha muita motivação na época, essa chegada de trem era uma beleza, isso acontecia as quartas feira as 3 horas da tarde, quem anunciava essa chegada era o sol, quando o sol esfriar, eu vou para a estação, quando o trem chegava na ponte do frango aí tinha aquele buzinar! Aí as pessoas já ficavam naquela ânsia da chegada do trem, isso aqui se enchia de gente, era preciso que o guarda de trilhos ficasse limitando o avanço das pessoas. (Silva, 2010, p.07)

Figura 27 – Autoridades políticas regionais na inauguração do Trecho ferroviário Pombal-Patos, em 1944.



Fonte: Arquivo pessoal de Damião Lucena (2015)

A implantação do trecho ferroviário e consequentemente a construção do conjunto de edificações, possibilitaram o desenvolvimento da interligação de Patos com as demais localidades da região (de médio a grande porte), assim como o crescimento econômico e

urbano do próprio município patoense, que diante deste cenário foi considerada a cidade que mais crescia no sertão, sendo ponto de referência cultural e comercial do interior paraibano (Silva, 2010).

Em 1958 acontece a primeira viagem do trecho Patos-Campina Grande, viabilizando a ligação de Fortaleza-CE com outras cinco capitais nordestinas, entre elas João Pessoa, Natal e Recife, de acordo com Damião Lucena (2015), esse fato possibilitou que Patos viesse a ser ponto de conexão entre essas cidades, tornando-se rota para o escoamento do algodão do Seridó, o gado e a oiticica do Ceará, sendo esta última a responsável por tornar o município o primeiro do estado a produzir este tipo de mercadoria. Ademais, o município patoense ganhou notoriedade no cenário nacional pela fabricação de óleos vegetais, refinaria, saboaria e rações com preços acessíveis, impulsionando o setor pecuário (Fernandes, 2003).

Figura 28 - Construção da Estação Ferroviária de Patos, 1928.



Fonte: Arquivo pessoal de Bruno Almeida (2016)

Figura 29 - Estação Ferroviária de Patos em 1990.



Fonte: Arquivo pessoal de Misael Nóbrega (2018)

Mediante a extinção da RFFSA em 1997, somado ao cenário do avanço dos ideais políticos em benefício do sistema rodoviário, o transporte ferroviário foi sendo sucateado em todo o país, na Paraíba não poderia ser diferente, o sucateamento da malha ferroviária ocorreu principalmente no interior do estado ocasionando o fechamento e abandono das ferrovias e das edificações que compunham o conjunto ferroviário, entre elas o conjunto ferroviário de Patos, que teve boa parte de suas edificações demolidas ou descaracterizadas, restando em seu estado original apenas a estação ferroviária e o depósito/guarda fios.

5.3 Arquitetura em trilhos: A expressão arquitetônica do conjunto ferroviário patoense.

O programa arquitetônico das estações ferroviárias seguia critérios construtivos que tinham como objetivo o aproveitamento dos espaços, sendo eles: a **racionalidade**, construindo as edificações com base nas condições climáticas do local e a facilidade na sua manutenção, principalmente a higienização; **funcionalidade**, atendendo as demandas dos usuários, independentemente do local que for inserida; e por fim, a **viabilidade**, neste caso eram priorizados a utilização de materiais de forma econômica de acordo com a composição estética e volumétrica do conjunto ferroviário (Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020).

Na Paraíba o estilo arquitetônico seguia um estilo simples, sem sofisticação. Segundo Targino (2001 *apud* Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020), esse método era utilizado devido a necessidade do serviço ferroviário, principalmente no interior do estado, onde a rapidez nos serviços era tida como ponto essencial nas obras. Desse modo, com exceção das estações ferroviárias de João Pessoa e Campina Grande, os conjuntos ferroviários das cidades paraibanas podem ser classificados em duas categorias: As de arquitetura mais simples, encontradas no Brejo paraibano datadas do final do século XIX e início do século XX; e as estações ferroviárias construídas na metade do século XX, com os traços arquitetônicos mais aprimorados, localizadas no sertão do estado.

O conjunto ferroviário de Patos é composto pelo prédio da estação e um pequeno anexo utilizado como depósito, a vila ferroviária constituída por residências adquiridas pelos antigos funcionários através do processo de liquidação, dois escritórios do mestre de linha que também serviam como depósito de óleo e de materiais inflamáveis, área da garagem original utilizada como guarda ferramentas, a casa do mestre de linha (perdeu seus traços originais devido a reformas, mas manteve seu uso residencial), e a antiga residência do agente, que foi demolida e hoje seu espaço é ocupado por um posto de gasolina.

Através da figura 30, podemos perceber que as disposições das edificações estão estabelecidas em uma setorização entre áreas, sendo elas: administrativo, área habitacional, área técnica e a área de acesso ao público.

Figura 30 - Implantação do Conjunto Ferroviário de Patos

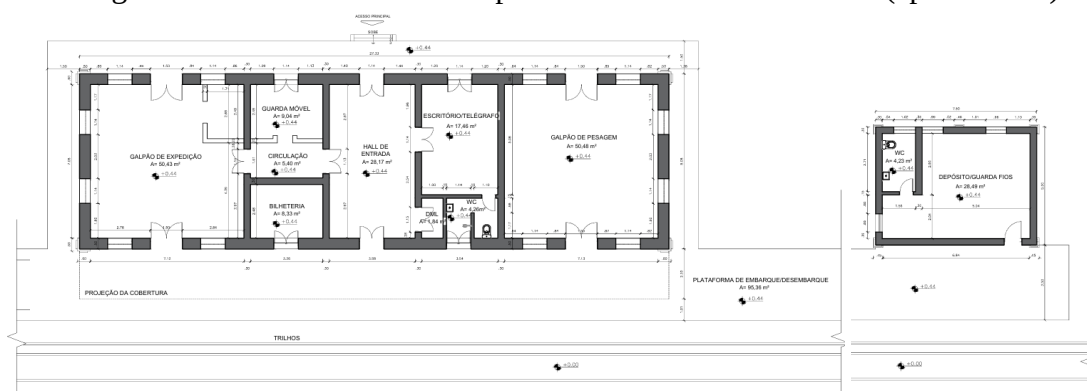


Fonte: Autoria própria (2025)

Localizado em um ponto estratégico na cidade, a estação ferroviária de Patos foi posicionada no lote de modo que as quatro fachadas fossem visíveis para a população. Além disso, a edificação apresenta um programa arquitetônico básico, mas que segue os princípios da corrente arquitetônica brasileira da época: a descolonização da arquitetura nacional e edifícios com características modernas. Dito isso, a edificação possui características do *art déco*, que traz consigo traços que ficaram marcados como linguagem da produção ferroviária (Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020).

Com área construída de 275,52 m² e um programa arquitetônico considerado básico, porém funcional, a estação ferroviária foi construída em formato retangular, com partido predominantemente horizontal; o seu interior é constituído pelo Hall de entrada, que atende as demandas dos usuários internos e externos, direcionando os passageiros para o embarque e desembarque; nas extremidades os galpões de pesagem e de expedição, escritório/telégrafo, corredor, guarda móvel, bilheteria, DML e banheiro. Segundo Fernanda Farias, João Paulo da Silva e Priscila Maciel (2021) essa tipologia de projeto arquitetônico foi considerada padrão nos demais exemplares da RVC, como por exemplo a estação ferroviária da cidade de Pombal - PB e Missão velha - CE.

Figura 31 - Planta baixa do complexo ferroviário de Patos-PB (apêndice 04)

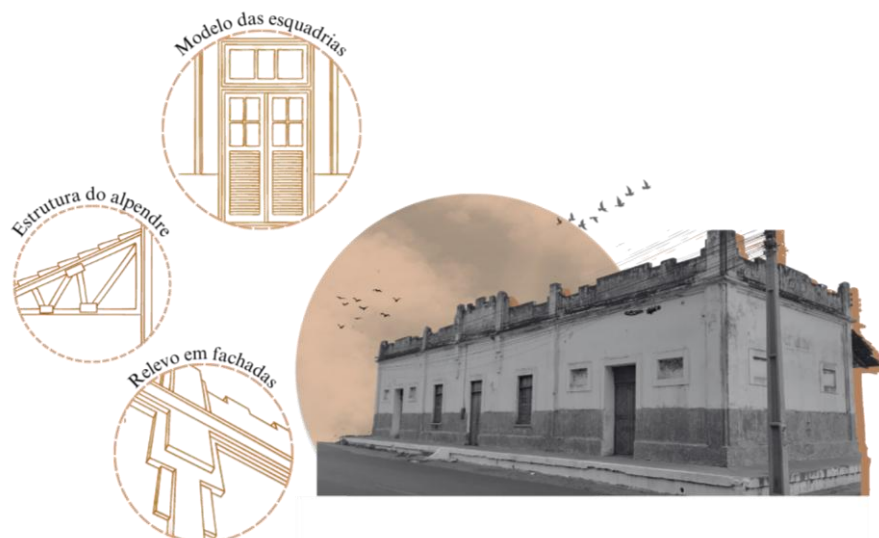


Fonte: Adaptado de José Romildo de Souza (2025)

A estética nas fachadas da estação ferroviária evidencia elementos característicos do *art déco*, como é o caso da sobreposição de planos nas quatro faixas verticais presentes nas pilastras da fachada frontal e posterior, percorrendo desde o piso até a platibanda, interrompendo a horizontalidade. Ademais, as quatro fachadas da edificação apresentam simetria, na fachada frontal e posterior nota-se uma composição em três partes, na parte central foram inseridas portas de madeira acompanhadas de duas janelas de madeira, nos enquadramentos laterais foram posicionadas portas e janelas altas, sendo essas ultimas fechadas ainda durante o funcionamento da estação ferroviária (Albuquerque, U; Albuquerque, M; Gomes, R, 2020), permanecendo em sua composição original apenas as janelas da fachada posterior, vale salientar que em todas as esquadrias externas foram empregados molduras de massa argamassada.

Nas fachadas laterais foram aplicadas duas janelas altas que correspondem aos fossos de iluminação e ventilação dos galpões, que assim como nas fachadas principais foram emparedadas estando a estação ferroviária ainda em uso, por sua vez, também são utilizadas duas pilastras como forma de continuação desses elementos presentes nas fachadas principais. Em relação à platibanda, a mesma é caracterizada pelo seu escalonamento através da sobreposição de formas geométricas retangulares em toda a sua extensão, abaixo encontra-se a demarcação do coroamento do edifício através do friso horizontal com sobreposições que atravessa a linha de referência da platibanda, circundando toda a edificação.

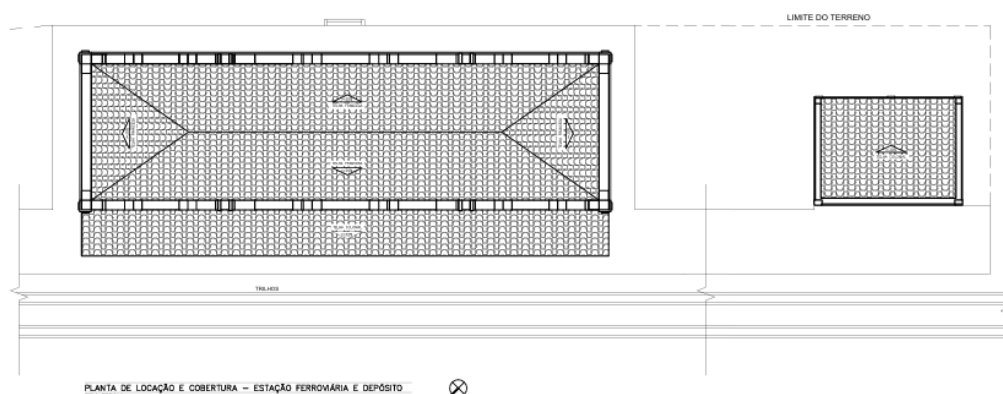
Figura 32 - Elementos arquitetônicos presentes na estação ferroviária de Patos-PB



Fonte: Adaptado de Castro; Silva; Maciel (2025)

A cobertura da estação ferroviária é composta por quatro águas, executada originalmente com telha canal do tipo francesa, na área externa destinada a embarque e desembarque encontra-se o alpendre comumente utilizado em estações ferroviárias, tem em sua composição a telha canal do tipo colonial, com estrutura suspensa por tesouras de ferro. Sobre o depósito localizado próximo à estação ferroviária, seus aspectos estéticos são relativamente simples, nas extremidades das fachadas frontal e posterior podemos encontrar pilastras, mas ao contrário do prédio principal, não há um jogo de sobreposição nesses elementos, mas sim uma única forma geométrica retangular, ademais, a edificação também possui frisos e platibanda, mas assim como as pilastras, esses elementos não receberam nenhum tipo de refinamento estético.

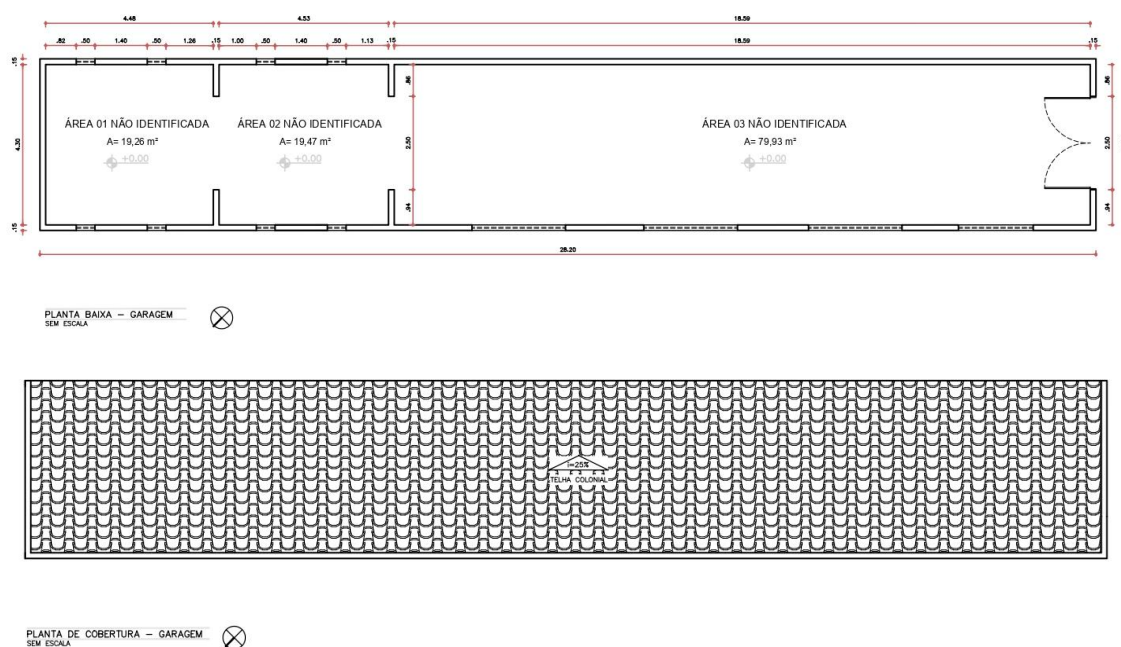
Figura 33 - Planta de Cobertura da estação ferroviária e depósito (Apêndice 04)



Fonte: Adaptado de José Romildo de Souza (2025)

O prédio da antiga garagem do complexo ferroviário (figura 34) ao contrário das edificações mencionadas anteriormente, não possui nenhum tipo de adorno ou característica que possa associar a edificação ao estilo *art déco*, devido a sua função principal a mesma apresenta uma tipologia simples e programa arquitetônica básico, resumindo-se a uma edificação retangular com apenas um acesso e aberturas horizontais, permitindo a entrada de ventilação e iluminação natural no espaço. A cobertura da edificação é de meia água²² com telhas do tipo canal e platibanda simples presente em três fachadas.

Figura 34 - Planta baixa e planta de cobertura da garagem do conjunto ferroviário



Fonte: Adaptado de José Romildo de Souza (2025).

Em face do exposto, verifica-se que o complexo ferroviário representa um marco arquitetônico para a cidade de Patos, suas características marcadas por um estilo considerado “novo” naquele período, em meio a ruptura do estilo neocolonial (passado) para o estilo modernista (futuro), denota expressividade estética não apenas ao complexo ferroviário, mas todas as edificações que fazem uso do *art déco*. A estação ferroviária assim como as demais edificações do conjunto, reflete a necessidade de serem preservadas não apenas pela sua arquitetura, mas também pelo seu valor histórico e social.

²² Cobertura com apenas uma inclinação para escoamento da água da chuva, também conhecida como “uma água” ou “única água”

6 ESTAÇÃO – TERRITÓRIO E TEMPO: A LEITURA CONTEMPORÂNEA DA CIDADE DE PATOS E DO CONJUNTO FERROVIÁRIO

Neste capítulo abordaremos o contexto social, econômico e urbano da cidade de Patos no cenário atual, afim de analisar os aspectos contemporâneos e como esses elementos podem afetar de forma positiva ou negativa a dinâmica do município. Ao realizar essa fragmentação temporal da cidade de Patos, é possível refletir e reconhecer a coexistência de diferentes épocas no tecido urbano patoense, dessa forma, esse processo possibilita o diálogo entre os elementos do passado com o projeto de intervenção, respeitando a memória e identidade local, como também os desdobramentos da cidade em constante crescimento.

Nesta perspectiva, buscou-se subdividir o capítulo de modo a facilitar a compreensão do leitor acerca das informações tratadas a seguir, discorrendo de modo geral uma leitura sobre a situação contemporânea da cidade, iniciando com o primeiro subcapítulo intitulado por “aspectos socioeconômicos”, abordando os fatores que contribuíram para a reestruturação socioespacial da urbe, no segundo subcapítulo é apresentado as características bioclimáticas e suas influências sobre o meio urbano. Por conseguinte, o terceiro subcapítulo “análise urbana” trata através de mapas a morfologia urbana dentro da área estipulada, sendo possível compreender a estrutura urbana na região, e por fim, no quarto subcapítulo, evidenciando o cenário atual do complexo ferroviário através das análises realizadas in loco.

Figura 35 – Visão parcial da entrada leste da cidade de Patos.



Fonte: Blog do Dércio (2025)

Configurando-se como um importante núcleo urbano e de influência significativa sob os demais municípios da região, a cidade de Patos encontra-se em constante crescimento, antes considerada uma vila singela de pequenos produtores rurais, hoje reconhecida como um importante polo regional abrangendo mais de 70 municípios entre os estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará (Azevedo, 2023). Em 2022 a cidade patoense foi considerada como a capital do sertão pela Lei estadual nº 12.418 (Estado da Paraíba, 2022) e classificada em 2020 como centro subregional A pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em virtude de sua influência sobre as demais cidades de pequeno a médio porte da região.

Nas últimas duas décadas Patos vem desempenhando papel de centralidade entre os municípios do interior nordestino, passando por transformações socioterritoriais significativas. O seu desenvolvimento vem sendo atrelado a diversificação das funções urbanas, fato esse que contribui para tornar a cidade um atrativo não apenas turístico, mas um lugar de permanência para novos habitantes e investimentos.

6.1 Perfil Socioeconômico e Infraestrutura

Ao analisar o perfil socioeconômico dando enfoque aos aspectos sociais, demográficos e econômicos do município, conseguiu-se fundamentar a proposta de intervenção do conjunto ferroviário, visto que é fundamental compreender os elementos que estruturam a organização urbana e a dinâmica populacional; por conseguinte, para esta análise serão utilizados dados do IBGE e o Atlas do Desenvolvimento Humano Municipal. Em 2022 a cidade de Patos apresentava uma população de 103.165 habitantes, com estimativa populacional de 107.774 para 2024, em 2010 o IDHM²³ atingiu 0,701, um aumento de 25,85% desde 2000.

Atualmente o município de Patos ocupa a 4º posição no ranking geral das cidades mais populosas da Paraíba e a maior cidade do sertão do estado (Ibge, 2022), Patos apresenta grande influência na economia regional destacando-se pelo amplo campo de oportunidades através dos setores de serviços, comércio e indústrias. De acordo com o IBGE (2023) e o SEBRAE-PB (2024) a renda do município está centralizada em comércio, serviços, indústrias de bens e consumo, agropecuária, polo calçadista e repartições públicas, onde cerca de 96,2% das empresas atuantes são classificadas como pequenos negócios, enquanto que o setor de serviços representa 48,3% dos

²³ O índice de Desenvolvimento Humano Municipal corresponde aos valores que variam entre 0,000 e 1,000, dessa forma, quanto mais próximo de 1,000, maior será o desenvolvimento humano da localidade (Atlas BR, 2024).

empreendimentos ativos.

No âmbito da educação, o município vem ganhando destaque estadual e nacional, em 2024 recebeu através do Ministério da Educação (MEC) o Prêmio Selo Nacional de Compromisso com a alfabetização, no ano de 2023 atingiu a nota máxima (6,0) no Índice de Desenvolvimento de Educação Básica, ficando em 1º lugar das cidades com mais de 100 mil habitantes no estado da Paraíba e superando a nota geral do estado (5,3). Ademais, a cidade conta também com a presença de instituições públicas e privadas de ensino técnico e superior, entre elas estão: UEPB, UFCG, IFPB, UNIFIP e UNOPAR, diante desse cenário, em 2020 Patos ocupou a 18ª posição no ranking nacional de cidades com maior centralidade na busca por ensino superior (Couto, 2020).

Patos também é reconhecida pela sua cultura e turismo, com atrativos voltados para o turismo “popular” e religioso, como é o caso das visitas ao parque religioso Cruz da Menina e igrejas locais, a título de exemplo a igreja matriz de Nossa Senhora da Guia e a igreja de Nossa Senhora da Conceição, sendo esta a primeira igreja construída na cidade.

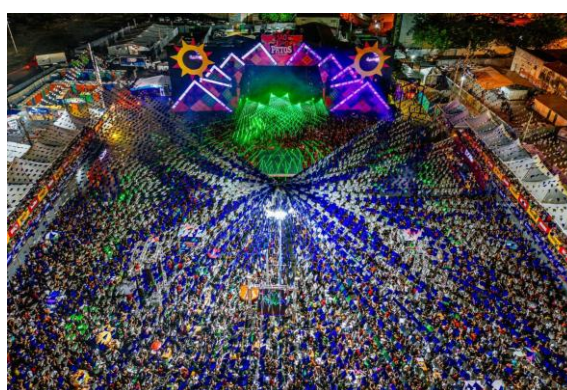
Do mesmo modo, os eventos culturais que ocorrem na cidade movimentam a região, tal como o São João, considerado um dos mais famosos no Brasil. Em 2016 o Ministério do Turismo noticiou que o local do evento atingiu a marca de cem mil pessoas. Em setembro acontece a festa de Nossa Senhora da Guia, padroeira da cidade, simultaneamente com a feira gastronômica e de artesanato, realizada durante dez dias reunindo fiéis e simpatizantes da própria localidade, assim como das cidades circunvizinhas.

Figura 36 - Festa de Nossa Senhora da Guia



Fonte: Paraíba criativa (2015)

Figura 37 - São João de Patos

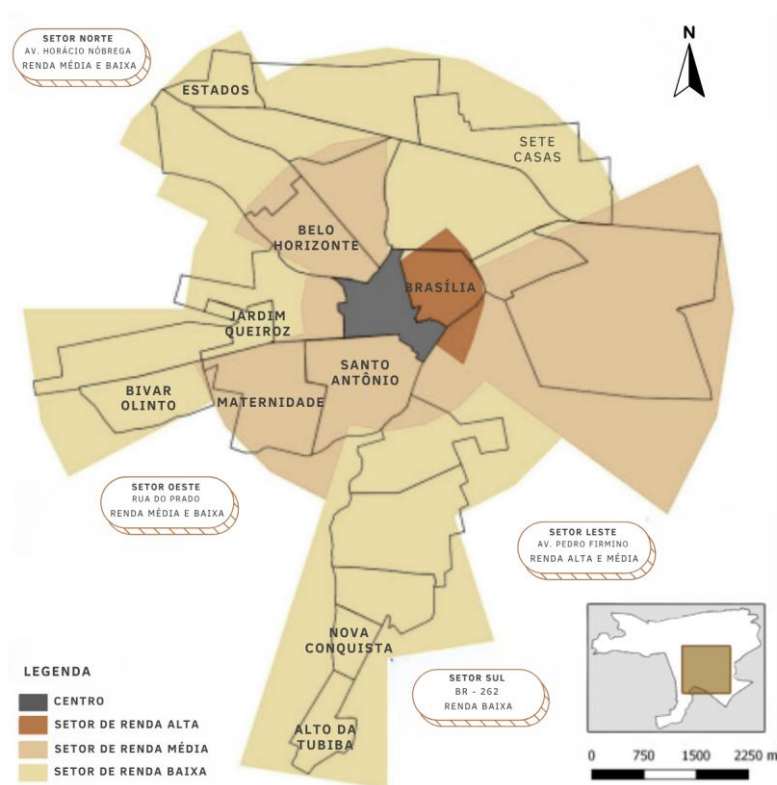


Fonte: Portal 40 Graus (2024)

Apesar dos avanços socioeconômicos do município, ainda é possível notar a presença de segregação socioespacial em Patos, dos bairros existentes na cidade – no total

de vinte e seis – grande parte ainda apresenta renda média baixa, concentrando-se principalmente nas regiões Norte e Sul (figura 38), a título de ilustração o Alto da Tubiba, Nova Conquista, Jardim Queiroz (Comunidade Baixo Meretrício), Sete casas e Bairro dos Estados; em contrapartida, os locais próximos ao Centro apresentam os maiores índices de renda média como é o caso dos bairros Santo Antônio, Brasília, Belo Horizonte e Maternidade.

Figura 38 - Esquema Estrutural Urbano de Patos-PB pelo Modelo de Hoyt



Fonte: Adaptado Rafaela Carvalho (2018)

No que se refere a infraestrutura urbana, apesar dos significativos avanços com relação a pavimentação de ruas, saneamento básico e distribuição de energia elétrica, alguns desses serviços ainda não foram disponibilizados por completo para população patoense, tendo como principais problemas a falta de pavimentação e ruas com esgotos à vista, afetando em sua maioria famílias em situação de pobreza que residem em áreas carentes da cidade, a exemplo podemos citar os bairros: Alto da Tubiba, Nova Conquista (Mutirão), Bivar Olinto, Bairro dos Estados, Morro, São Sebastião (Comunidade Beiral), Sete Casas e Jardim Queiroz – onde localiza-se a comunidade Baixo Meretrício) (Carvalho; Castro, 2019).

A 280m de distância da estação ferroviária, localiza-se a comunidade do Baixo

Meretrício enquadrada como um assentamento informal (Nobrega, 2019) e conhecida pela mídia local como a “cracolândia patoense”. Atualmente a área apresenta diversas edificações abandonadas – em sua maioria residências térreas com características do *art déco* – e com infraestrutura urbana precária, corroborando para que o local seja utilizado como ponto de tráfico de drogas, roubos – quatorze entre quinze pessoas não se sentem seguras no local – e especulação imobiliária, por estar situada próxima ao centro da cidade (Nobrega, 2019).

Figura 39 - Comunidade do Baixo Meretrício em Patos, PB



Fonte: Folha Patoense (2018)

Diante do panorama apresentado, é possível observar que a cidade de Patos possui uma configuração socioeconômica complexa, apesar dos significativos avanços na educação e economia; a cidade ainda enfrenta desafios sociais e estruturais, em especial no que se refere à desigualdade de renda e à precariedade de infraestrutura em algumas áreas do município. A leitura crítica desse cenário indica a urgência de intervenções urbanas e de políticas públicas que permitiam o reequilíbrio territorial e a valorização de espaços historicamente negligenciados, contribuindo para a redemocratização do espaço urbano e o fortalecimento da centralidade local.

6.2 Análise bioclimática e Vegetação

Ao analisarmos previamente os dados climáticos de uma localidade antes de iniciar o processo projetual, é possível compreender as condicionantes acerca do local de implantação do projeto, para que assim, a edificação possa ser projetada de maneira que atenda às necessidades do público. Dessa forma, sem prejudicar o ambiente ao qual estão inseridas, buscando soluções viáveis que ajudem a criar espaços aptos a receberem o público independente do horário ou época do ano. Neste tópico são analisadas as principais características bioclimáticas da cidade de Patos-PB e seus efeitos sobre o local de intervenção – como temperatura, incidência solar, pluviosidade, vegetação e ventilação.

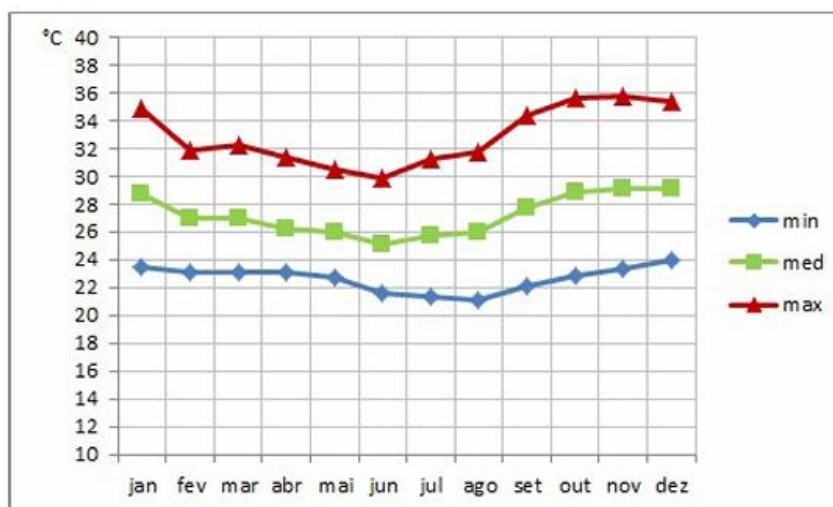
De acordo com Sales e Ramos (2000 *apud* Francisco; Santos, 2017), as características climáticas do território paraibano dependem de condicionantes topográficas locais ao contrário das variações latitudinais. Conhecida popularmente como “a morada do sol” em razão das altas temperaturas, a cidade de Patos possui clima semiárido, no Nordeste está situada na região do polígono das secas²⁴, apresentando temperaturas que variam entre 25.7°C a 30°C, apontando as maiores médias de temperatura entre as cidades de João Pessoa, Monteiro, Areia, Cabaceiras e Campina Grande (Oliveira; Leder, 2013).

Nos meses com temperaturas mais elevadas (de setembro a dezembro) em Patos, os termômetros atingem entre 30°C a 36°C (gráfico 1) apresentando um intervalo de 12°C entre as temperaturas mínimas e máximas, bem como baixos índices de umidades e eventos extremos de seca; por estar próxima a linha do equador, as estações do ano são difíceis de distinguir, em especial o verão; conforme a classificação de Köppen-Geiger na cidade patoense prevalece a categoria BSh²⁵, que concerne ao clima semiárido quente, com baixa pluviosidade, índices elevados de evaporação e baixa nebulosidade (Embrapa, 1988).

²⁴ Região geográfica brasileira localizada no Nordeste e Sudeste que sofre com longos períodos de seca, caracterizando-se pela escassez de chuvas, solo árido e baixa umidade (Mota, 2016).

²⁵ Sigla referente a região de clima Semi-árido quente, com temperatura média elevada em torno de 27°C, a região apresenta escassez de chuvas com grande irregularidade de distribuição e forte insolação (Embrapa, 2010)

Gráfico 1 - Comportamento da Temperatura de bulbo seco (TBS) em Patos.



Fonte: Andréia Oliveira e Solange Leder (2013)

Ao visitar o setor onde encontra-se o conjunto ferroviário durante os períodos matutino e vespertino com o intuito de avaliar de forma sensorial, foi possível registrar algumas observações pertinentes que podem afetar negativamente a vivência no lugar. Com o auxílio do aplicativo Climatempo, constatou-se que a sensação térmica no período da manhã resultou em 30°, enquanto que o período da tarde alcançou 39°; de igual maneira, observou-se que o setor possui espaços vazios e ilhas de calor, resultado da falta de utilização de materiais permeáveis; e por fim, a ausência de estratégias bioclimáticas que ajudem na diminuição da sensação térmica.

Andréia Oliveira e Solange Leder (2013) afirmam que entre as cidades de João Pessoa, Monteiro, Areia, Cabaceiras e Campina Grande, o município de Patos é o que apresenta maior número de estratégias bioclimáticas, contudo, ao explorar a área de intervenção e seu entorno, observou-se que grande parte das construções existentes no local não dispõe de elementos que possam aliviar o desconforto gerado pelas altas temperaturas, em sua maioria consiste em edificações antigas ou abandonadas, no que diz respeito as construções atuais, são poucas as que utilizam de estratégias para melhorar as condições de conforto térmico.

Figura 40 - Entorno do conjunto ferroviário no período da tarde

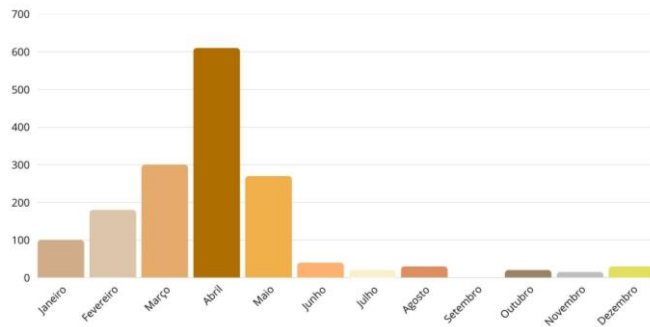


Fonte: Arquivo pessoal (2025)

A umidade relativa presente no município apresenta valores médios em torno de 47% e 77%, nos meses de abril e maio a cidade atinge valores entre 71% e 92%, ademais, no período entre os meses de outubro a dezembro a umidade relativa atinge o número de 23%. A pluviosidade é uma forte preocupação local, por fazer parte da região geográfica do baixo sertão e apresentar classificação BSh, a cidade sofre com a escassez dos recursos hídricos e índices de chuva irregulares que ocorrem entre os meses de janeiro a maio com valores inferiores a 700 mm ao ano, característica que se prolonga por todo o sertão, assim como o Alto Sertão e Cariri/Curimatau (Francisco; Santos, 2017).

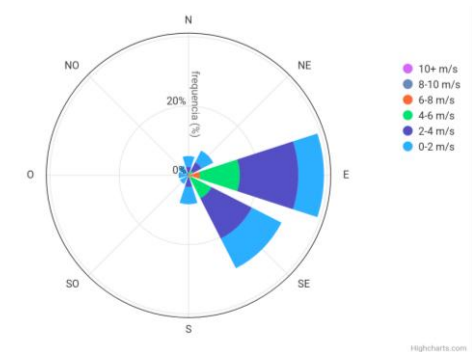
Em relação à ventilação natural em Patos, é necessário tomarmos ciência sobre suas características, assim, ao analisar e compreender esses atributos efetuou-se o planejamento adequado, permitindo o alcance dos ventos no interior das edificações de modo eficaz sem obstruir sua passagem. Posto isto, para avaliar a influência das correntes de ar na localidade foi empregado o gráfico da rosa dos ventos, que indica as intensidades, frequências e direções predominantes. Por meio dos dados contidos no gráfico 3, nota-se que há uma maior frequência de correntes de ar provenientes do Leste e Sudeste, com velocidades que chegam até 6-8 m/s, ocorrendo com maior frequência durante o dia com predominância de 2-4m/s.

Gráfico 2 - Precipitação de Chuvas durante o ano



Fonte: Adaptado de banco de dados ProjetEEE (2025).

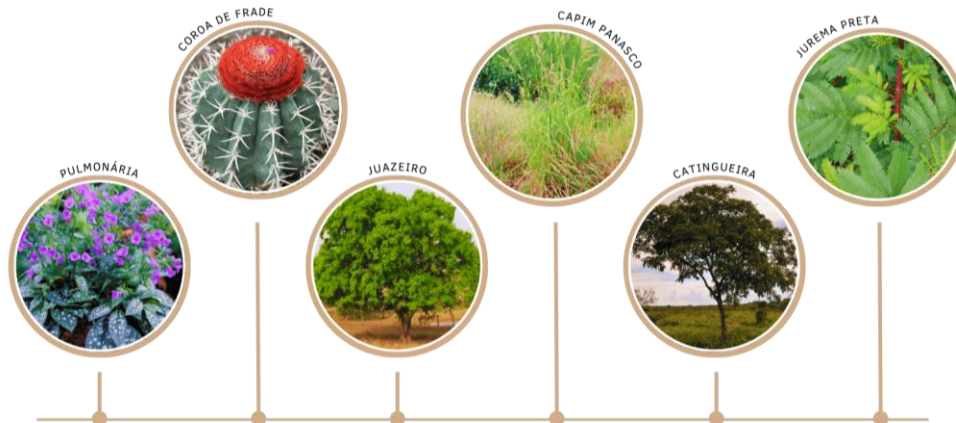
Gráfico 3 - Roda dos ventos



Fonte: banco de dados ProjetEEE (2025).

Diante do cenário de altas temperaturas e ausência de ventilação natural em certos períodos do dia, a arborização urbana surge como alternativa de equilíbrio microclimático, redução de poluição sonora e uma das estratégias para melhorar a saúde física e mental do público. De acordo com as informações fornecidas pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) (2005, *apud* Francisco, *et.al*, 2022) a vegetação nativa ocupa cerca de 50% da área do município de Patos, com a presença de espécies de jurema preta, catingueira, coroa-de-frade, pulmonária, capim panasco, juazeiro, entre outras.

Figura 41 - Vegetação existente na cidade de Patos



Fonte: Autoria própria (2025)

No entanto, o bairro centro, onde está situado o conjunto ferroviário, apresenta um número relativamente baixo de espécies arbóreas/arbustivos, com estimativa de 591 árvores. Danniely Borges (2019) afirma que as espécies encontradas no bairro estão concentradas em grande parte nas praças locais, ao passo que nas demais áreas do centro, a vegetação encontra-se assentada de maneira aleatória, ou seja, em algumas ruas há grande presença de arborização, em outras não há nenhum exemplar de vegetação.

6.3 Análise Urbana

Considerada como uma etapa indispensável em projetos que envolvem intervenção urbana, a leitura do meio urbano possibilita compreender as características acerca das dinâmicas territoriais que compõem a cidade, assim como a relação do meio construído com o indivíduo, de forma que a intervenção possa atender satisfatoriamente as necessidades da população. Segundo Jonathan Barnett (1982, p.10 *apud* Hepner, 2010, p.28) o desenho das cidades contemporâneas é realizado de forma não-intencional, porém não acidental, onde as decisões são tomadas por indivíduos com interesses particulares.

Por conseguinte, a leitura do desenho urbano deu-se através do estudo empírico, utilizando a abordagem metodológica defendida por Vicente Del Rio (1990) fundamentando-se nos fluxos, relações socioespaciais e os demais elementos observáveis, demonstrando por meio de mapas urbanos uma leitura atual sobre a organização espacial do município considerando o recorte da área circundante do conjunto ferroviário, em um raio de 200 metros.

Figura 42 - Estudo do desenho urbano através da abordagem metodológica



Fonte: Adaptado de Del Rio (1990)

Ao analisar o traçado urbano da região selecionada podemos identificar aspectos importantes com relação ao trecho, como mencionado anteriormente o conjunto ferroviário de Patos está situado entre os bairros Belo Horizonte e Centro, ambos apresentando quantidade expressiva de comércio e moradores (Ibge, 2022), conectados entre si por eixos viários considerados importantes para a região. O traçado urbano do bairro centro, localizado ao sudeste da área de intervenção, apresenta-se de forma organizada com um traçado ortogonal, com quadras uniformes e ruas perpendiculares.

Com relação ao bairro Belo Horizonte localizado ao noroeste, apresenta um traçado com ruas e quadras dispare, ou seja, o bairro formou-se de maneira espontânea e desordenada, sem o devido planejamento do ordenamento urbano. Ao avaliar o papel do conjunto ferroviário no desenho urbano da região, observa-se que as edificações se apresentam como elementos de transição entre os bairros.

Mapa 1 - Traçado urbano



Fonte: Autoria própria (2025)

A leitura do mapa de cheios e vazios evidencia a predominância dos espaços construídos com ocupação densa e contínua, em especial nas quadras ortogonais, apresentando grande quantidade de lotes pequenos e regulares, confirmando o bairro centro como a área mais adensada do trecho estudado. No que se refere aos espaços vazios, esses estão dispostos em áreas estratégicas, localizadas principalmente a noroeste do complexo ferroviário e em zonas de transição entre os bairros, a maior parte caracterizada como terrenos abandonados, estacionamentos informais ou áreas públicas subutilizadas.

Nesse processo de análise, observou-se parte da área de intervenção está situada em um desses vazios urbanos, tendo como proposta a reativação do local e reunificação dos setores até então isolados do núcleo urbano.

Mapa 2 - Cheios e vazios



Fonte: Autoria própria (2025)

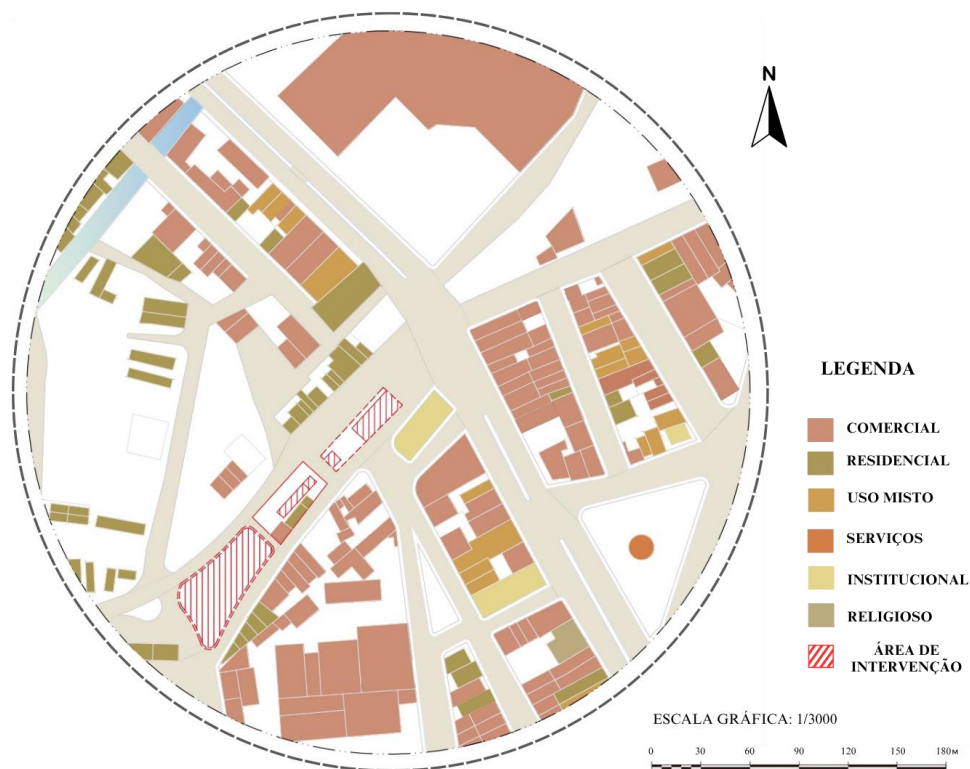
De acordo com Del Rio (1990) o mapa de uso do solo refere-se aos tipos de funções e utilizações do solo e das edificações, facilitando a compreensão de como o espaço está sendo ocupado e quais as atividades estão sendo realizadas. Sendo assim, de acordo com a imagem abaixo (mapa 4), a área de recorte apresenta uso majoritariamente comercial, compatível com o setor que tem a função de núcleo comercial e de serviços, caracterizando-se como espaço urbano ativo. De outro modo, o uso residencial na região é relativamente baixo em comparação ao uso comercial, concentrando-se no antigo conjunto de residências do complexo ferroviário e nas quadras adjacentes da linha ferroviária, circunstância que contribui para a descaracterização da área como espaços de vivência cotidiana.

Ademais, podemos encontrar em menor número edificações de uso institucional e religioso, desempenhando de forma funcional a prestação de serviços. E por fim, as edificações de uso misto, que evidenciam a coexistência do comércio e moradia em um único lugar. Ao percorrer a área nota-se que em grande parte desses edifícios o uso residencial foi introduzido como forma de atender as demandas de novos moradores da região, em especial estudantes de graduação provenientes de outras cidades.

Em suma, apesar do potencial para uso diversificado do solo na região, a

organização atual sucede na homogeneização da paisagem pela predominância de comércios e serviços, ocasionando na segregação socioespacial e a sensação de deserto urbano, com menos interações sociais.

Mapa 3 - Uso e ocupação do solo



Fonte: Autoria própria (2025)

O gabarito da área estudada reflete um desenho urbano com predominância de edificações baixas, caracterizando o centro de Patos como um bairro tradicional e com traços históricos; ao analisar o mapa 4, podemos constatar que em ambos os bairros – Belo horizonte e Centro – a predominância é de edificações térreas, caracterizando-as como áreas de crescimento horizontal e baixa densidade vertical. Em seguida, temos as edificações de dois pavimentos identificadas como sendo de uso misto, situadas em especial ao longo dos eixos viários mais movimentados, utilizando da verticalidade para aproveitamento do espaço, sem interferir na morfologia do desenho urbano local.

Para mais, também podem ser identificadas edificações de três pavimentos com uso específico de hotelaria que demandam espaço e estrutura, assim como um edifício de quatro pavimentos – shopping center – representando um elemento de alto impacto visual na paisagem local, diversificando o contorno urbano. Logo, é necessário respeitar as características do entorno ao realizar a proposta de intervenção, visto que é significativo criar espaços confortáveis considerando a escala humana.

Mapa 4 – Gabarito de alturas



Fonte: Autoria própria (2025)

A hierarquia viária na área de estudo, é composto pelos três elementos: a via arterial, possui maior capacidade de fluxo definindo os principais eixos da cidade, constituída em escalas maiores que as demais para facilitar o maior fluxo de veículos, a mesma é responsável por definir os principais eixos da urbe; via coletora, de porte intermediário, distribui o trânsito entre a via arterial e a via local; e, por fim, a via local, que entre os três tipos citados é a que possui a menor largura e fluxo reduzido, possibilitando o acesso dos moradores as residências.

Mapa 5 - Hierarquia viária



Fonte: Autoria própria (2025)

Dessa forma, ao analisar o sistema viário da área de recorte, é possível identificar a presença dos três níveis de circulação: a via arterial constituída pela BR-101, é o eixo de circulação principal da região conectando diversos setores da cidade. As vias coletoras atuam conduzindo o usuário as áreas de uso misto e institucional, facilitando o trajeto entre os setores. Com relação as vias locais, as mesmas representam grande parte dos caminhos nas áreas mais afastadas do centro do mapa, considerada a menor entre os três níveis de circulação citados.

Logo, é possível identificar que a estrutura viária é ao mesmo tempo funcional e diversificada, possibilitando a integração entre os bairros tal como a conexão entre os diferentes usos urbanos. Todavia, a área ainda requer melhorias nos espaços de circulação com foco nas áreas de transição; visto que essa associação entre espaços públicos e a estrutura urbana do entorno, corrobora para o surgimento de novo pontos estratégicos da cidade.

Figura 43 - Cruzamento entre a BR-101 e a Rua Jaime Lúcio de Medeiros.



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Com base nas análises realizadas acerca da malha urbana, é possível identificar pontos de conexão em torno da área de intervenção, evidenciando o potencial como também as fragilidades da região, reafirmando a necessidade da valorização do conjunto ferroviário como parte do desenho urbano de Patos, assim como um olhar mais atento sobre os vazios urbanos. Logo, por meio deste diagnóstico é possível estruturar os fundamentos para o desenvolvimento do projeto de requalificação, acentuando a área em meio ao desenho urbano atual, assim como as dinâmicas e necessidades da comunidade.

6.4 Da efervescência ao abandono: o caso do patrimônio ferroviário patoense.

Para a realização do projeto de intervenção no conjunto ferroviário foi necessário analisar e avaliar previamente o local e as edificações, desse modo, seguiremos com a metodologia de pesquisa arquitetônica patrimonial recomendada por Melo (2019) no primeiro capítulo deste trabalho, desta forma, torna-se aplicável a dimensão tectônica e de conservação do objeto, utilizando o método misto de investigação de danos na edificação proposto por Jorge Eduardo Tinoco (2009).

Diante do cenário atual de abandono que se encontra o conjunto ferroviário, os desgastes e problemas nas edificações são facilmente identificáveis através das fotografias realizadas in loco, que evidenciam o estado de deterioração física da edificação. De antemão é importante mencionar que para a realização do levantamento fotográfico (2025), não se teve acesso a área interna do depósito pois o mesmo encontrava-se fechado, já na estação ferroviária a entrada não foi permitida devido aos riscos de desabamento da estrutura da cobertura.

Apesar do encerramento de suas respectivas atividades ocasionando posteriormente no abandono, o conjunto ferroviário apresenta problemas pontuais em suas edificações, a título de ilustração pode-se mencionar as fachadas das edificações – a estação ferroviária e o depósito/guarda fios – que em ambos os casos apresentaram poucas intervenções ao longo do tempo, sendo elas marcas de pinturas realizadas posteriormente ou substituição das telhas da cobertura original. As quatro fachadas da edificação denotam pinturas desgastadas com alterações de tonalidades, presença de bolor na parte superior, emparedamento de janelas e porta, descascamento, desagregação e pichação; as fachadas laterais exibem os mesmos problemas. A nomenclatura da cidade de Patos inserida em uma das laterais do edifício escrita em tipografia simples, apresenta desgastes na pintura, ocasionados pelo tempo e insolação, tornando-o pouco perceptível.

Figura 44 - Linha do tempo da estação ferroviária



Fonte: Autoria própria (2025)

Figura 45 - Detalhes das fachadas da estação ferroviária



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

No segundo edifício – depósito/guarda fios – são vistas alterações similares da edificação principal, com adição a problemas de fissuras nas fachadas frontal e posterior, como também eflorescência nas fachadas laterais e posterior, conforme mostram as figuras abaixo.

Figura 46 - Fachada frontal do depósito



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Figura 47 - Fachada posterior do depósito



Fonte: Google Maps (2024)

Assim como na cobertura principal (Figura 50), os elementos da cobertura do alpendre (figuras 48 e 49) presentes na plataforma de embarque e desembarque foram retirados, permanecendo apenas sua estrutura constituída por madeiramento e as tesouras de ferro. O “corpo” da estação ferroviária construído em alvenaria tradicional com 50 cm de espessura, apresenta-se em melhores condições que os demais elementos construtivos,

ainda que seja possível observar a presença de patologias em alguns pontos da estrutura (Figura 51).

Figura 48 e Figura 49 - Estrutura da cobertura Externa



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

Figura 50 - Cobertura interna da Estação ferroviária



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

Figura 51 – Problemas encontrados na parte interna da edificação



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

As esquadrias também sofreram danos ocasionados pelo meio ambiente e pelo homem, parte das janelas estão com as pinturas desgastadas e vidros quebrados, as portas apresentam pichações, pinturas desgastadas e parte de seu madeiramento quebrado, sendo necessário remendos para evitar o acesso de vândalos ou animais ao interior da edificação.

A última edificação trabalhada neste estudo é a antiga oficina do conjunto ferroviário, apesar de também apresentar patologias nas fachadas, ao contrário das demais edificações já mencionadas, a oficina possui uma quantidade consideravelmente menor de

problemas em sua composição, neste caso como a mesma encontra-se com o acesso restrito, as imagens das fachadas completas foram retiradas do Google Maps, no entanto é importante frisar que para o levantamento de danos, o levantamento fotográfico foi realizado *in loco*, sendo possível fotografar apenas partes da edificação.

Figura 52 - Realidade atual as esquadrias de madeira da estação ferroviária



Fonte: Arquivo Pessoal (2025)

Figura 53 - Fachada posterior e frontal respectivamente da antiga oficina



Fonte: Google maps (2025)

Figura 54 - Fachada lateral da antiga oficina do conjunto ferroviário



Fonte: Google Maps (2025)

Com base nas imagens e a leitura contemporânea da cidade de Patos e do conjunto ferroviário, é possível notar um cenário de abandono e desvalorização acerca dos bens ferroviários, visto que desde o ano de 2011 as edificações não passaram por nenhum tipo de manutenção, em especial o depósito e a antiga oficina. A subutilização dos edifícios assim como a precariedade de parte da infraestrutura urbana da região contribui para o “desmembramento” do complexo com relação a memória e identidade para a comunidade.

A leitura dos mapas urbanos evidencia um potencial significativo em relação a localização dos edifícios, que atrelado a possibilidade de reativação da estação ferroviária com novas dinâmicas de uso, oferece reconexão do espaço a cidade como um todo, tal como as memórias antes adormecidas pelo tempo.

7 ESTAÇÃO – ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATOS

O presente capítulo tem como foco, analisar e compreender os atributos acerca dos projetos que serão utilizados como apoio na proposta do anteprojeto do complexo ferroviário e o seu entorno, assim como na ampliação do repertório projetual; sendo possível adotar estratégias que sejam pertinentes para todos os usuários. Esse método visa utilizar as referências como suporte para as decisões e consequentemente evitar equívocos projetuais, acerca do projeto de requalificação do complexo ferroviário de Patos e o seu entorno.

As referências tratadas a seguir, foram selecionadas conforme as duas vertentes mencionadas no capítulo 01, adotando as posturas de restauração defendidas pelos autores Cesare Brandi (2005) e Giovanni Carbonara (2012): Intervenção mínima, distinguibilidade, respeito as marcas do tempo e reversibilidade; e critérios de escolha da autora: similaridade tipológica – Com ênfase em projetos que envolvem estações ferroviárias – efeito da requalificação no espaço, informações disponíveis e junção da modernidade com o antigo. Ademais, foi dada atenção especial aos projetos a nível nacional com o intuito de valorizar a produção arquitetônica brasileira, relacionando-os com o contexto social, econômico e cultural do projeto, considerando as semelhanças quanto a região e os aspectos normativos e climáticos.

7.1 Estação Criativa, Caruaru / PE – Lúcio Omena, Swami Lima e Marcella Rodrigues.

Construído em 1895, o complexo ferroviário de Caruaru possibilitou o alcance entre os trechos de Recife até Jaboatão, tal como o encurtamento de 136 km que separavam a cidade da capital Recife. No que diz respeito a estação ferroviária, desde a sua inauguração a mesma constituiu três propostas projetuais diferentes entre si, vivenciando ao longo do tempo mudanças tipológicas relacionadas ao seu estilo arquitetônico. Com características da arquitetura eclética, o prédio original (Figura 55) foi demolido e substituído logo em seguida pelo segundo modelo sendo este também modificado, cedendo lugar a atual edificação. Pelas suas características arquitetônicas – *art déco*, estima-se que o último modelo da edificação foi construído entre os anos de 1940 a 1950, em 2010 foi inserida na lista de patrimônio ferroviário nacional sob os cuidados do IPHAN (Giesbrecht, 2022).

Figura 55 - Primeira estação ferroviária de Caruaru - PE



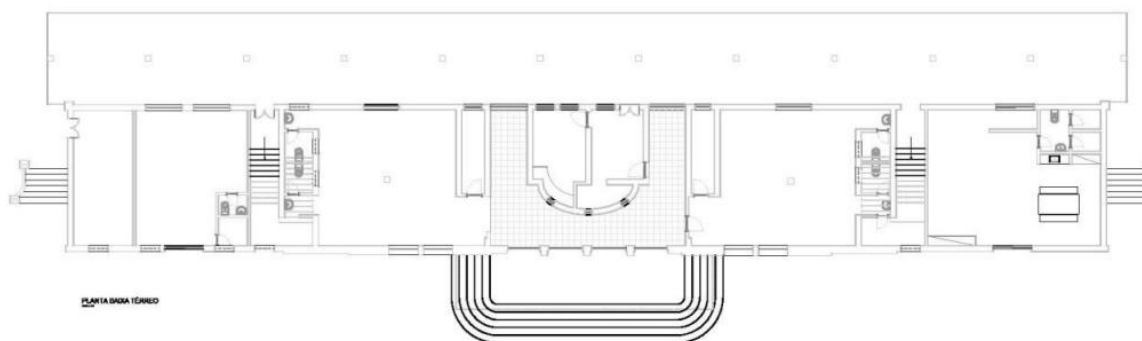
Fonte: IPHAN (2020)

Figura 56 - Prédio atual da estação ferroviária de Caruaru - PE



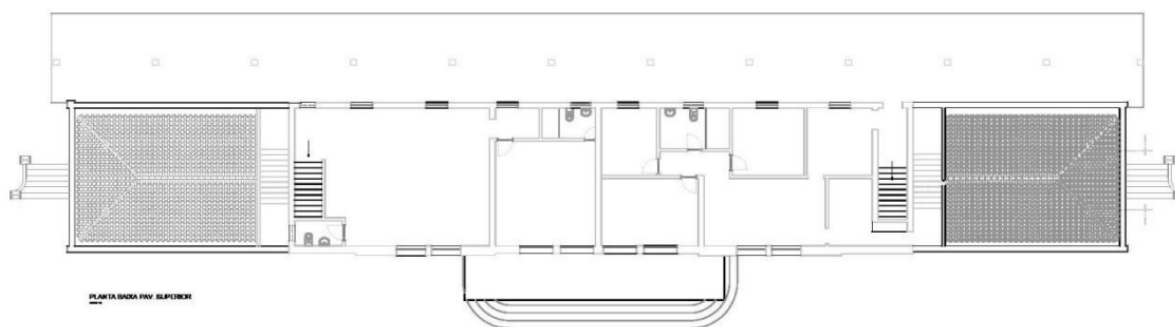
Fonte: Revista Algomais (2024)

Figura 57 - Planta baixa antes da reforma - Térreo da estação ferroviária.



Fonte: Angélica Jéssica Alvez Bezerra (2015)

Figura 58 - Planta baixa do pavimento superior antes das obras.



Fonte: Angélica Jéssica Alvez Bezerra (2015)

No ano de 2000, a linha férrea da cidade foi desativada assim como as viagens de trem que desde o encerramento de suas funções originais – o transporte de materiais e pessoas – assumiu como novo uso o entretenimento turístico através do “trem do forró” durante o período das festas juninas. Após o encerramento das atividades originais, a

edificação da estação ferroviária passa a ser utilizada como centro cultural, em 2008 o edifício abrigava um restaurante-café e uma biblioteca; já em 2015, a estação ferroviária tornava-se sede do Instituto Histórico da cidade de Caruaru.

Localizada na área central do município, o edifício está situado próximo a locais de destaque como o Pátio de eventos Luiz Lua Gonzaga, o pátio do forró e a praça Silva Filho, atendendo um fluxo considerável de visitantes durante o ano. Por efeito da pressão da própria população, em 2020 são iniciadas as obras de requalificação do complexo ferroviário e do pátio; as ações tiveram como foco o reparo das esquadrias, a troca de revestimentos internos e externos, cobertura, instalação elétrica, pintura e acabamentos; a proposta de intervenção dos espaços teve como responsáveis os arquitetos **Lúcio Omena, Swami Lima e Marcella Rodrigues** (Flávio, 2019).

Figura 59 - Elementos construtivos durante a obra



Fonte: Estação Criativa Cru (2024)

O **programa de necessidades** para o novo uso do conjunto ferroviário foi pensado para atender todas as faixas etárias através dos seguintes ambientes: Pátio externo, área infantil, salas de multiuso, setor institucional, setor gastronômico, teatro ao ar livre, museu ferroviário, o palco escola e a nova sede do Conselho de Políticas Culturais; reaproveitando os espaços existentes nas edificações, como também aplicando elementos de fácil reversibilidade como a madeira e o vidro (figura 62) sem alterar as características arquitetônicas dos edifícios.

Figura 60 - Proposta de intervenção do complexo ferroviário



Fonte: Prefeitura de Caruaru – PE (2024)

Figura 61 - Área externa do complexo ferroviário e pátio.



Fonte: Thiago Bezerra (2025)

Figura 62 – Espaço interno da estação ferroviária.



Fonte: Estação Criativa Cru (2024)

Logo, o novo projeto consolida o espaço como ponto de atividades de cunho cultural e turístico, resgatando a história do patrimônio material e imaterial da cidade, integrando o complexo ao modo de vida contemporâneo.

7.2 Centro cultural de “Leny de Oliveira Zurita”, Araras/SP – AUM Arquitetos.

Figura 63 - Complexo ferroviário como o novo centro cultural de Araras - SP



Fonte: Nelson Kon (2009).

Idealizada para receber mercadorias e passageiros das cidades circunvizinhas, a estação ferroviária de Araras foi o resultado do prolongamento do ramal da Companhia Paulista partindo da cidade de Cordeirópolis – SP, iniciando suas atividades em 1887. Inicialmente a edificação apresentava-se como uma construção simples – Um galpão de madeira – mas em 1882 foi demolida e substituída por uma edificação em alvenaria, no entanto, essa não foi a única modificação sofrida pela estação ferroviária, ao longo do século XX, outras alterações foram sendo realizadas; em 1887 e 1924 foram adicionados dois novos armazéns ao complexo (Sobreira, 2009).

As atividades das linhas ferroviárias na região sucederam até o final da década de 1980 através dos trens cargueiros, enquanto que o transporte de passageiros cessou na década anterior, no ano de 1977. Em consequência do cancelamento das viagens de trem, os trilhos foram removidos e as edificações ligadas ao modal ferroviário tornaram-se abandonadas e posteriormente alvos das ações do homem e da natureza (Sobreira, 2009).

Em decorrência dos graves processos de deterioração das edificações remanescentes complexo, no ano de 2003 foi realizado o concurso nacional para a requalificação da estação ferroviária e os demais edifícios, com o foco em torna-la um centro cultural e restabelecê-la novamente ao meio urbano, tendo a equipe do escritório AUM Arquitetos, como os responsáveis pela proposta de intervenção.

Figura 64 e Figura 65 - Estação ferroviária de Araras em estado de abandono



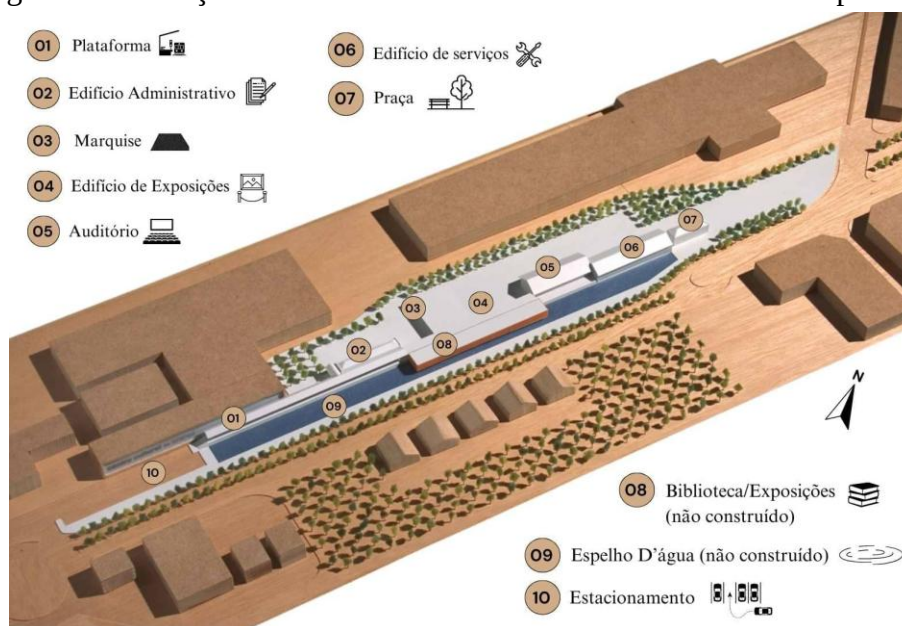
Fonte: Site Concursos de Projetos (2009)

Segundo a equipe responsável, a proposta de requalificação do complexo ferroviário tinha como objetivo “ser um agente catalisador de transformações para o local” (Sobreira, 2009), além de valorizar os aspectos da arquitetura histórica das edificações que

resistiram ao longo dos anos. Para abarcar toda a área, **o programa de necessidades** – composto por plataforma, edifício administrativo, marquise, loja, edifício de exposições, auditório, edifício de serviços, praça, biblioteca, espelho d’água e estacionamento – foi distribuído de forma funcional, porém, sendo necessário a expansão da cobertura da antiga garagem e a construção de uma nova edificação.

Durante o processo projetual, os arquitetos buscaram seguir três premissas, sendo elas: **a restauração dos elementos construtivos e decorativos, inserção de recursos necessários ao novo uso** e por último, a reprodução de itens necessários à unidade estilística, respeitando os critérios de distinguibilidade. O respeito pela história e características das edificações tornou-se ponto chave durante todo o projeto de intervenção (Sobreira, 2009).

Figura 66 - Locação do atual centro cultural de araras com seus respectivos usos.



Fonte: Adaptado de Site Concursos de Projetos (2009)

Como ilustrado na figura 66, a horizontalidade de cada edificação foi preservada e utilizada como partido arquitetônico para as novas edificações e o espelho d’água, sendo este uma alusão aos antigos trilhos, percorrendo cerca de 245 metros; a plataforma da edificação foi ampliada através da marquise de concreto, atuando como conexão entre o antigo local de embarque/desembarque com a área externa, tornando-se abrigo para o espaço de convivência.

A utilização do aço corten possibilitou a distinção entre o novo e o antigo, a escolha do material teve como principal motivação fazer analogia a um grande vagão; utilizando-o nos demais edifícios contemporâneos que buscam seguir essa mesma

analogia, como é o caso do bloco utilizado para as atividades de ateliê e biblioteca, além deste, outros materiais que se distinguem dos originais – o concreto armado aparente e caixilharias de aço com características contemporâneas.

Figura 67 - Cortes esquemáticos da estação ferroviária de Araras - SP



Fonte: Site Concursos de Projetos (2009)

Figura 68 - Sala de exposições



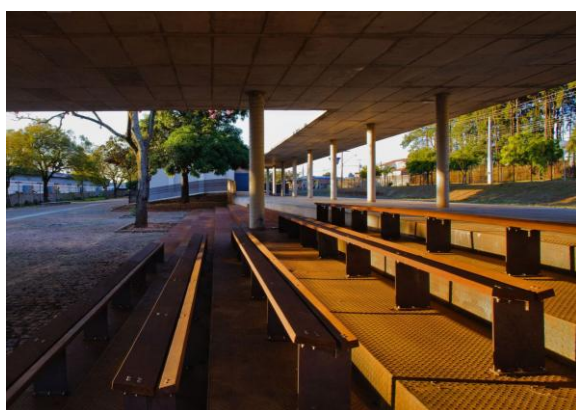
Fonte: Nelson Kon (2009)

Figura 69 - Auditório do centro cultural de araras



Fonte: Nelson Kon (2009)

Figura 70 - Área de permanência externa



Fonte: Nelson Kon (2009)

Figura 71 - Pátio externo ao lado da antiga estação ferroviária



Fonte: Nelson Kon (2009)

O centro cultural de Araras é um exemplo claro de como a requalificação patrimonial pode contribuir significativamente no espaço ao qual o bem estar inserido, melhorando a qualidade de vida da comunidade assim como na paisagem local, contribuindo na preservação da memória e promovendo o acesso à cultura, permitindo a ligação entre espaço e usuário sem perder a sua essência, possibilitando a concepção de identidades; ao ser requalificado, o conjunto ferroviário passa a atuar como ponte entre o passado, presente e futuro, promovendo o sentimento de pertencimento à comunidade local.

7.3 Complexo Cultural Estação das Artes, Fortaleza/CE – Escritório Carvalho Araújo.

Figura 72 - Fachada principal da estação das artes



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Sob o terreno do antigo cemitério São Cassimiro no município de Fortaleza, a antiga estação ferroviária situava-se no centro da cidade próximo à praça Castro Carreira, que mais tarde fundiram-se e se tornando um só endereço. Com a demolição do cemitério em 1877, e com as viagens de trem estabilizadas na região desde 1873 através da Estrada de Ferro de Baturité foram inseridos novos edifícios ao local: Oficinas e prédios administrativos; a inauguração da Estação Central deu-se em 1880 durante o governo de Dom Pedro II, o complexo era composto pela estação de passageiros, oficinas, armazém, galpão de material rodante e casa de locomoção. No ano de 1946 o nome da estação foi substituído por Estação João Felipe através de decreto federal (Lima Jr, 2021).

Ao contrário de algumas estações que só foram tombadas em meados dos anos 2000 após serem abandonadas e sofrerem desgastes em sua estrutura, a estação João Felipe foi tombada a nível estadual em outubro de 1983 através da lei 16.237 e reconhecida pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário em 1980 (Alves; Lima, 2018).

Figura 73 - Pátio da antiga estação ferroviária, próximo ao terreno do cemitério



Fonte: Secretaria da Infraestrutura – CE (2018)

A antiga estação ferroviária agora dá lugar ao grande complexo cultural inaugurado em 2022, utilizando o espaço para fornecer diversos programas culturais para a população, respeitando a história do local e suas características arquitetônicas. O complexo foi dividido em zonas, sendo essas – de exposição e performance, auditórios, oficinas e espaços para residências criativas, acervo e áreas de trabalho, biblioteca, mercado gastronômico e as sedes do IPHAN e da SECULT. Segundo o governador da gestão Camilo Santana, a proposta de intervenção tem como objetivo salvaguardar o patrimônio material e imaterial do estado do Ceará, assim como reintegrar o espaço a comunidade, incentivando a cultural e economia local (Herculano, 2022).

O **programa básico arquitetônico** foi elaborado adequando os usos de acordo com as edificações existentes, dessa forma, setorizando o local conforme as atividades realizadas. Apesar de se apresentarem como edificações independentes, os edifícios funcionam como conjunto urbano, sendo ligados pela praça, assumindo papel de conexão e de pulmão verde, exibindo em toda sua extensão espécies arbóreas, não como um espaço de transição, mas também de convivência.

A sede do IPHAN em fortaleza está situada nas antigas instalações da estação ferroviária e a garagem, sendo constituído por três edifícios e uma plataforma coberta, além da presença de um pátio que permite o acesso aos espaços externos, comportando ambientes que servem de suporte para os trabalhos do órgão – um pequeno museu, salas expositivas polivalentes, arquivo, zona de arqueologia e conservação, entre outros.

Figura 74 - Praça da Estação das Artes



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Figura 75 - Pátio do Complexo cultural Estação das artes

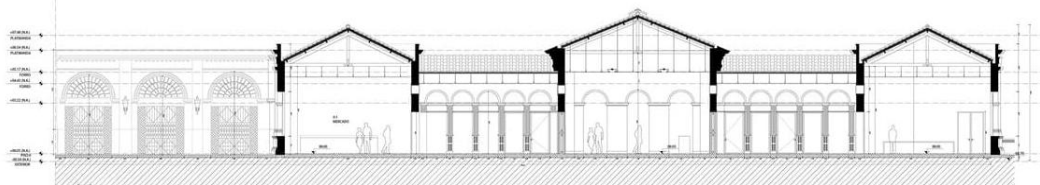


Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Os edifícios da Secretaria de Cultura (SECULT) e da Pinacoteca reaproveitam também as antigas instalações, utilizando a antiga casa do engenheiro e os antigos galpões da RFFSA, respectivamente. Além da utilização dois pisos já construídos na antiga residência do engenheiro, houve a inserção de uma nova edificação também com dois pisos, bem como espaços que servem de ligação para a entrada do metrô, assim, completando os edifícios principais do complexo.

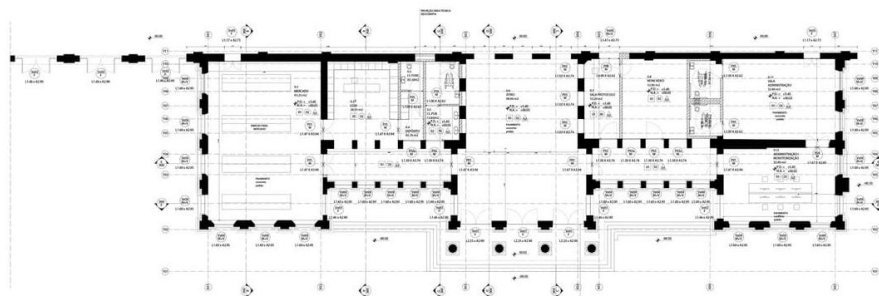
Devido as alturas de tamanho considerável, em torno de 6 a 9 metros de pé-direito, o conjunto de edificações que constituem a pinacoteca são utilizados como áreas de exposição, auditório e espaço para pequenas performances, totalizando sete galpões tendo como partido os antigos exemplares da RFFSA.

Figura 76 - Corte longitudinal do edifício da Pinacoteca



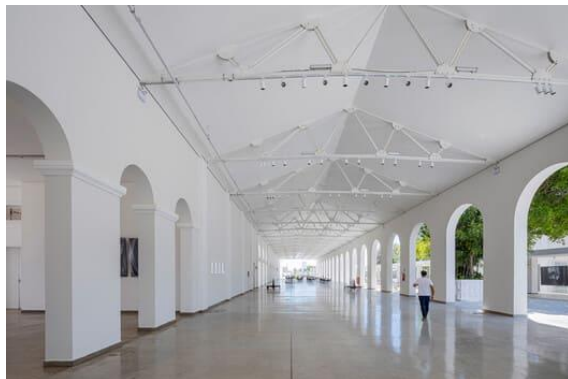
Fonte: Susanna Moreira (2023)

Figura 77 - Planta baixa do edifício da Pinacoteca



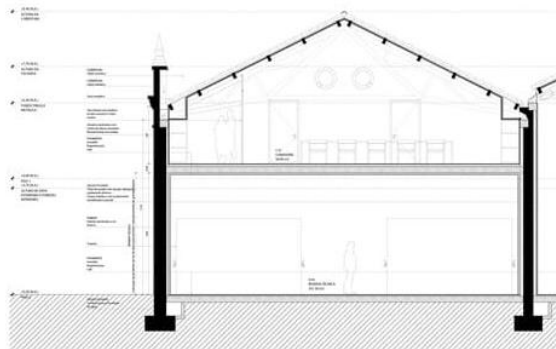
Fonte: Susanna Moreira (2023)

Figura 78 - Parte interna do edifício da SECULT



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Figura 79 - Corte transversal do edifício da SECULT



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Figura 80 – Salão de exposição da Pinacoteca Figura 81 - Área externa da pinacoteca



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)



Fonte: Felipe Petrovsky (2022)

Ao observar o projeto como um todo, desde o início de seu funcionamento como estação ferroviária até as intervenções contemporâneas, nota-se um diálogo sensível entre o conjunto e a cidade, promovido pela integração entre os espaços internos e externos. O projeto valoriza a memória por meio da preservação do bem ferroviário, como também da **reutilização dos trilhos**, funcionando como elementos de conexão. Ademais, os atributos – **valorização dos trilhos**, a paisagem natural e **uso da vegetação nativa**, bem como a **conexão fluida entre ambientes** – são condutas fundamentais que influenciam a proposta deste trabalho.

7.4 Sesc Mogi das cruces - Unidade transitória, SP – AP Arquitetos.

Figura 82 - Ateliê e área externa



Fonte: Pedro Vannucchi (2022)

Situada na cidade de Mogi das cruces – SP em uma área central de aproximadamente 24.000 m², tendo como proposta um centro cultural de cunho temporário para atender a população, enquanto aguardam a implantação definitiva. De acordo com a equipe responsável pelo projeto – AP arquitetos – O projeto busca seguir o conceito do detalhe, do lúdico e da costura, para eles a costura é mais do que o pensamento de corrigir algo, mas sim de aceitar suas novas formas e “cicatrices”; o respeito pelas edificações existentes e suas memórias, também foram pontos considerados pelos arquitetos (AP Arquitetos, 2022).

Através da inserção da sede temporária em um espaço que já possuía alguns equipamentos urbanos, foi possível trabalhar indiretamente o conceito de reciclagem, aplicando novos usos e significados aos espaços existentes, reutilizando os materiais descartadas na obra na confecção de novos mobiliários. De igual maneira, o reciclável não se ateve apenas a questão material, mas também como uma metáfora em torno do espaço e da paisagem, através das ações socioeducativas disponibilizadas no centro cultural, possibilitando aos usuários o bem-estar social, trabalhando o corpo e a mente.

O programa básico arquitetônico do local teve como foco oferecer qualidade de vida e bem-estar coletivo através das novas funções nos espaços, abrangendo todos os usuários – independentemente da idade – através de ateliês de formação, áreas de recreação e atividades físicas, espaços de convivência, fácil acesso a comunidade e acessibilidade.

Figura 83 - Área externa do espaço de exposições



Fonte: Pedro Vannucchi (2022)

Figura 84 – Área de Convivência externa



Fonte: Pedro Vannucchi (2022)

Figura 85 – Praça do centro cultural



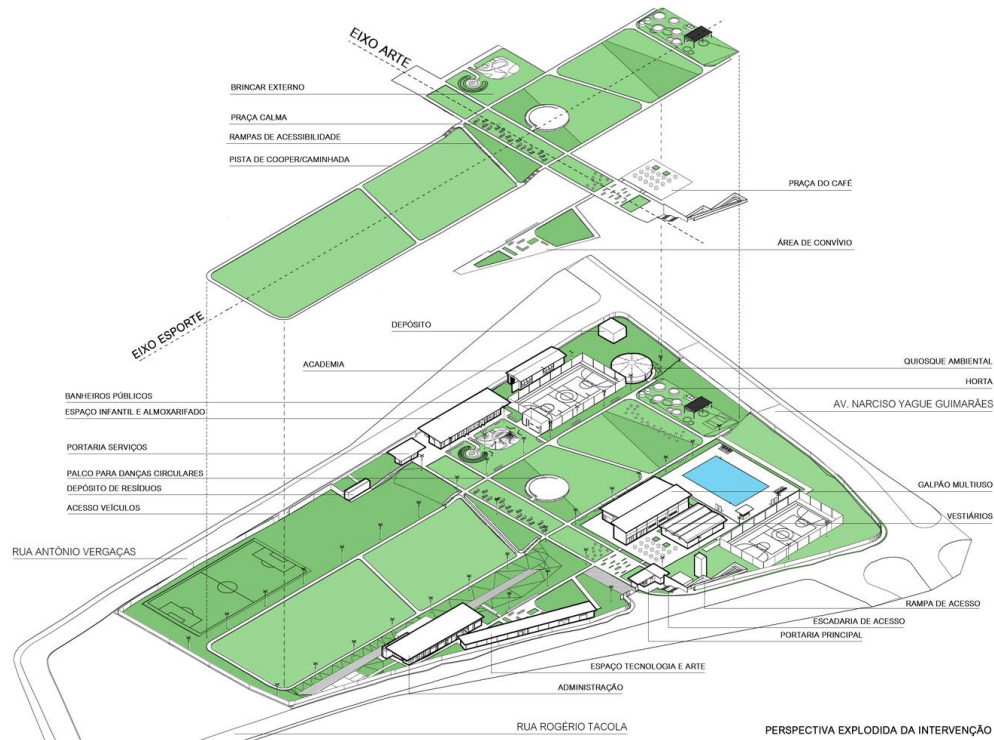
Fonte: Pedro Vannucchi (2022)

O projeto do centro cultural teve como partido dois eixos perpendiculares, que possibilitam organizar os fluxos, sendo estes: o eixo das artes (Leste/Oeste) e o eixo esporte (Norte/Sul); o eixo leste/oeste conecta os dois acessos, passando pelo pré-atendimento e com livre visualização a “praça de chegada”, ao meio do eixo foram dispostos uma área de estar/relaxamento fazendo uso de mobiliários, permitindo o aproveitamento das áreas arborizadas. Este mesmo eixo ainda conecta a praça do café, galpão multiuso e o playground, assim como o acesso ao espaço de tecnologia e artes e ao setor administrativo.

Ao cruzar o eixo das artes, no antigo espaço destinado ao campo de futebol, foram inseridos dois campos de futebol; ainda utilizando do conceito de espaços recicláveis, sendo adicionado um palco removível, reaproveitando as arquibancadas existentes no local. Com relação ao eixo esporte (Norte/Sul), o mesmo é caracterizado pela ampla área verde localizada no centro do terreno, com acesso a horta e a poucos metros, o quiosque ambiental; nesta mesma área optou-se por inserir uma praça próxima a Av. Narciso Yague

Guimarães devido sua grande importância como eixo de circulação local. Ao conectar os dois eixos, é possível encontrar um espaço para apresentações ao ar livre

Figura 86 - Eixo artes (Leste/Oeste) e Eixo esporte (Norte/Sul)



Fonte: Susanna Moreira (2023)

Para as edificações encontradas no local optou-se pela a mínima intervenção e o resguardo das superestruturas; preferindo modificar apenas os revestimentos e a troca de elementos como os vidros danificados por esquadrias de ferro fundido, instalações elétricas e hidráulicas, forros e limpeza de telhados, criando uma nova identidade visual para os espaços.

Figura 87 - Salas de oficinas



Fonte: Pedro Vannucchi (2022)

Diante do exposto, repara-se que o projeto buscou alinhar **arquitetura, meio ambiente e bem-estar social**, visto que em todo o projeto se valorizou a vegetação pré-existente e nativa das áreas, assim como o cuidado em integrar esses locais as áreas de convivência. Além disso, **a conexão espacial** feita de maneira fluida e lúdica, possibilita ao usuário uma vivência dinâmica nos espaços; em suma, esses princípios serviram como referências na proposta de intervenção deste trabalho, em especial nas áreas externas, corroborando com o pensamento de que a arquitetura e sustentabilidade trabalham conjuntamente.

7.5 Micro Parque Comunidade de Songzhuang, Pequim/CN – Escritório Crossboundaries.

Figura 88 - Vista geral do Micro Parque Comunidade de Songzhuang.



Fonte: Yu Bai e Chaoying Yang (2021)

Pautado como alternativa para reestabelecer a área um espaço versátil e inclusivo, o projeto do micro parque localizado em Pequim na China, é reconhecido pelo seu partido arquitetônico que integra a vegetação ao meio urbano, fazendo dela parte essencial do projeto. Dessa forma, a proposta projetual foi pensada para adaptar o parque ao local no qual está inserido – ao lado do estacionamento próximo ao centro cultural Xiaopu Plaza – bem como na configuração espacial (ArqXp, 2021).

Situado em um terreno de 5.900 m² em formato de “L”, o projeto oferece uma diversidade de espaços, promovendo uma variedade de atividades que atraem pessoas de todas as idades; essas áreas são conectadas entre si através do caminho pintado na cor amarela, conduzindo o usuário a conhecer e explorar os espaços, que ao adentrar no local é recepcionado pela paisagem mais natural por meio das árvores típicas da região (ArqXp, 2021).

Figura 89 - Planta de situação do Micro Parque Comunidade de Songzhuang



Fonte: ArqXp (2021)

As áreas conhecidas como “salas” foram posicionadas de maneira estratégica, com a intenção de fazer com que os usuários aproveitem todo o espaço, assim, cada “sala” apresenta sua própria funcionalidade (figura 89). No setor 01, o espaço apresenta uma pequena praça e uma parede de tijolos em formato semicircular com parte de suas superfícies espelhadas, sendo estas angulares; pela manhã o local é utilizado para realizar exercícios de *tai chi* ²⁶ e *fan dance* ²⁷, a noite o local é utilizado por grupos de dança rítmica. No setor 02, são realizadas atividades consideradas tranquilas como é o caso dos jogos de xadrez chinês; a presença de longos bancos com elementos de aço corten, no decorrer das paredes de tijolos intercalados, tornando-se uma opção convidativa para os idosos.

Na parte posterior do parque, encontra-se o estacionamento, dividido em quatro seções, o local é protegido por uma área verde composto por pinheiros do Sul da China e arbusto, sendo possível acessar o local por caminhos guiados pelo próprio parque. O micro parque também apresenta uma área destinada especificamente para as crianças, sendo este o “setor 03”; composta por salas integradas de tijolos intercalados amarelos, com aberturas de tamanhos diferentes que incentivam a brincadeiras do tipo esconde-esconde, bem como a presença de tubos de fala com tamanhos variados. Ao contrário das demais, a “sala” 04 possui tamanho relativamente maior, visto que seu uso é voltado para os esportes e exercícios físicos, por meio do ginásio ao ar livre.

²⁶ Arte marcial chinesa que também pode ser considerada como forma de meditação em movimento, devido os seus movimentos leves e lentos.

²⁷ Estilo de dança chinesa que utiliza leques em como elemento principal da coreografia.

Figura 90 - "Sala" 01, espaço inicial



Fonte: Yu Bai e Chaoying Yang (2021)

Figura 91 - "Sala" 03, área infantil



Fonte: Yu Bai e Chaoying Yang (2021)

Figura 92 – Imagem aérea do Micro Parque Comunidade de Songzhuang, Pequim/CN



Fonte: Yu Bai, Chaoying Yang (2021)

Segundo Dong Hao, co-fundador da Crossboundaries – empresa responsável pelo projeto – o projeto possibilitou o fortalecimento da autenticidade do lugar como um espaço de arte e influência coletiva; através de seus elementos e cores, incentivando a integração da população, independentemente da faixa etária.

Figura 93 – Imagem aérea da “sala” de playground.



Fonte: ArqXp (2021)

Figura 94 - Equipamento urbano para uso infantil



Fonte: Yu Bai, Chaoying Yang (2021)

Figura 95 - Área de convivência e contemplação



Fonte: Yu Bai, Chaoying Yang (2021)

O micro parque de Pequim possui uma **dinâmica sensível, lúdica e atrativa**, demonstrando que mesmo em pequena escala e com **mínima intervenção**, esses espaços podem contribuir significativamente a vida da comunidade. Através da reutilização de materiais, preservação e utilização da vegetação pré-existente e a ligação das áreas ao cotidiano popular, o projeto potencializa estratégias que valorizam o espaço como um todo, não apenas a questão física, mas também as memórias que ali foram ou serão construídas.

Esses aspectos auxiliaram diretamente a proposta de intervenção deste trabalho, em especial, o conceito de uma arquitetura sensível e que busca integrar os elementos pré-existentes, ao projeto de intervenção e seu entorno.

7.6 Resumo analítico dos projetos correlatos

Com base nas informações e imagens – antes e depois – das intervenções dos edifícios ferroviários, nota-se a constante presença dos princípios defendidos por Brandi, em especial a valorização do patrimônio, evidenciando sua importância histórica e cultural; no decorrer das análises, observou-se o respeito pela autenticidade e a materialidade original das edificações, empregando materiais contemporâneos nas adesões das edificações, assim como o restauro das partes existentes, evitando assim um falso histórico. Outro ponto a ser mencionado é o respeito pelo entorno como um todo, reintegrando as edificações ao meio urbano, reconhecendo as múltiplas camadas do objeto patrimonial.

Sobre os demais projetos utilizados como referência – Sesc Mogi das Cruzes e o Micro Parque em Pequim – em ambos os casos se demonstrou apreço pela paisagem local

8 ESTAÇÃO – NO RUMO DA TRANSFORMAÇÃO: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO CONJUNTO FERROVIÁRIO E SEU ENTORNO

Este capítulo tem como objetivo explicar sobre a proposta de intervenção, abordando as etapas a serem realizadas de acordo com as premissas do IPHAN, do IPHAEP e as normativas municipais, tratando do diagnóstico das edificações bem como do seu entorno, permitindo conhecer as fragilidades do setor e necessidades para que o local seja recuperado e transformado em novos espaços, proporcionando novas dinâmicas sociais e econômicas para o local.

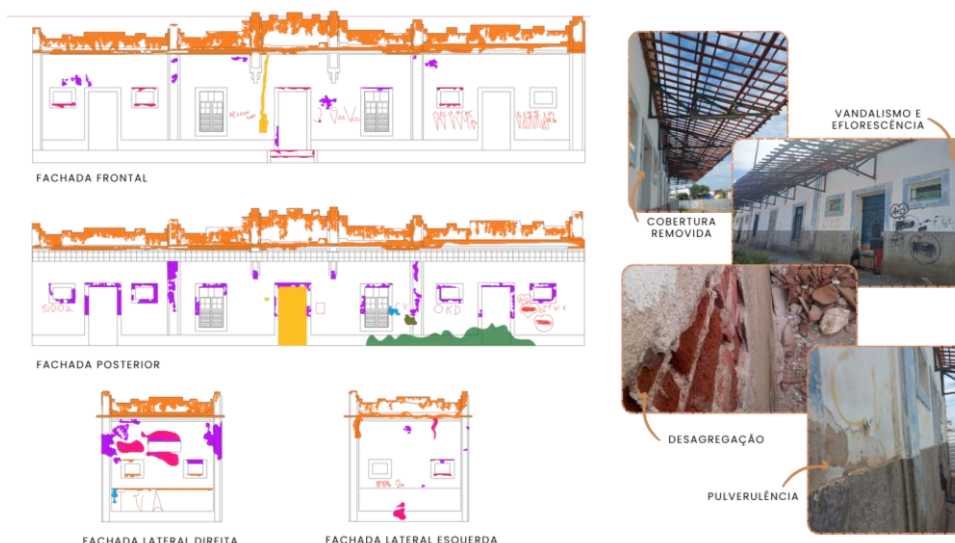
O anteprojeto de requalificação tem como foco o conjunto ferroviário de Patos, mais especificamente na estação ferroviária, depósito (ao lado da estação) e a antiga oficina, contemplando também o seu entorno imediato através da proposta de uma praça pública. Este tópico seguirá a seguinte estrutura: iniciando pelo mapeamento de danos das edificações trabalhadas, em seguida é abordado a idealização do anteprojeto, desde os estudos iniciais, sendo analisados o plano diretor e código de obras do município de Patos, normas de acessibilidade e de estratégias bioclimáticas, seguindo com o programa de necessidades e fluxograma das edificações e zoneamento da praça pública, finalizando com a parte técnica, especificando os pormenores acerca das decisões projetuais.

8.1 Mapa de Danos

De acordo com o Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural (Iphan, 2005), o processo de intervenção em patrimônio histórico deve ser desenvolvido em etapas, sendo necessárias atividades complementares aquém do projeto arquitetônico propriamente dito; dito isso, a primeira fase do processo de intervenção do complexo ferroviário deu-se através do diagnóstico das edificações por meio do mapa de danos, representando graficamente as patologias existentes, os agentes, as causas e condutas a serem realizadas.

Sendo assim, para a realização deste projeto foi realizado o mapa de danos (apêndice 2) das fachadas das edificações do conjunto ferroviário aqui trabalhadas – a estação ferroviária, o depósito/guarda fios e a oficina – que ajudaram no levantamento dessas patologias, a elaboração das FID's e identificação do grau deterioração das edificações.

Figura 97 - Mapa de danos da Estação ferroviária.



Fonte: Autoria própria (2025)

A análise deu-se através de visita *in loco* as áreas externas das edificações e registros fotográficos, visto que não foi permitida a entrada no interior dos prédios. Nesse processo foram identificadas em sua maioria patologias de agentes externos – fenômenos físicos, humanos e biológicos – e agentes inerentes à edificação, decorrentes do próprio projeto e da sua execução. As patologias identificadas na edificação foram: bolor ou mofo, com presença principalmente na parte superior das edificações e em locais pontuais como nos frisos horizontais; eflorescência, encontrada no depósito e oficina; pulverulência, identificada em grande parte das edificações; emparedamento, nas duas fachadas principais da estação ferroviária e nas fachadas laterais do depósito; fissuras, pichação, desagregação, sujeidade e por fim, vegetação, presente em boa parte das fachadas das edificações.

Figura 98 - Mapa de danos do antigo depósito.



Fonte: Autoria própria (2025)

Figura 99 - Mapa de danos da antiga oficina.



Fonte: Autoria própria (2025)

Tratando-se das ações a serem realizadas nas patologias, parte dos danos ocorreram devido ao abandono e falta de manutenção das edificações, como é o caso da sujidade da pintura e pichação, que requer a limpeza periódica; a presença de vegetação, sendo necessário a limpeza e retirada da vegetação com aplicação de herbicida; a ausência de materiais, em especial a composição do telhado. Para o bolor/mofo decorrente de infiltração, intempéries e capilaridade, é necessário a higienização da área com limpeza ou remoção física, impermeabilização e repintura com tinta antimoho. Para o emparedamento feito na estação ferroviária, decorrente de decisões ao longo do uso da edificação, é indicado a retirada em algumas áreas da edificação, visto a necessidade para os novos usos do projeto de intervenção.

Com relação a eflorescência recomenda-se eliminar os focos de infiltração, higienizar e iniciar a repintura dos locais afetados; no caso da pulverulência é necessário eliminar a umidade existente no local, fazer a limpeza e reconstituir o revestimento; as fissuras por sua vez, propõe-se a remoção das áreas não aferidas, raspando o material solto; sobre a cobertura, é indicado a realização de um novo acabamento e reposição do telhado nas áreas faltantes.

Para as esquadrias recomenda-se a remoção das partes danificadas – vidros e madeiras – e substituídas por novos materiais nas portas e janelas onde não houver substituição de peças em madeira, higienização desses elementos, lixar toda a sua superfície e por fim, aplicar o fundo preparador e repintar.

Sobre os pisos das edificações, não foi possível identificar in loco os materiais

utilizados em todos os edifícios, em conversa com o ex secretário de cultura e historiador patoense José Romildo de Sousa, o piso original em alguns ambientes da estação ferroviária era o ladrilho hidráulico, nessa edificação observou-se que no antigo galpão de expedição o piso original foi retirado, constituído atualmente por um piso de concreto simples, comumente utilizado em galpões industriais; para o novo uso da edificação optou-se por utilizar piso vinílico comercial, por se tratar de um material com boa durabilidade, bom isolamento térmico e instalação rápida e limpa, possibilitando posteriormente a sua substituição sem causar danos as edificações.

Em suma, as soluções sugeridas têm como finalidade garantir a durabilidade física do conjunto ferroviário, respeitando os aspectos do sistema construtivo pré-existente, prezando pela sua importância histórica e arquitetônica, assim como a adição de novos elementos seguindo os princípios de reversibilidade e distinguibilidade.

8.2 Legislação e normativas

Ao iniciar a etapa projetual, é necessário verificar previamente os princípios e diretrizes acerca de projetos arquitetônico no município, dessa forma foram consultados o plano diretor estabelecido pela Lei n.º 3.503/2006 e o código de obras. Em ambos os documentos há poucas informações relacionadas ao patrimônio histórico e cultural da cidade assim como projetos arquitetônicos no geral, sendo citados apenas os seguintes itens:

Art. 4º - São objetivos básicos referentes às Leis específicas e Complementares a este Plano:

III. Proteger, preservar e restaurar o Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural, Arqueológico e Paisagístico;

Art. 26 - A Política de Cultura contemplará, no mínimo, Diretrizes, Programas e Projetos sobre:

III. Implantar mecanismos de defesa e proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Arquitetônico do Município; (Prefeitura Municipal de Patos, 2006, p.3 e 18).

Devido à escassez de informações sobre as normas relacionadas a edificações consideradas patrimônio e as de uso comum, foi necessário utilizar o plano diretor e o código de obras da cidade de Pombal-PB, localizada a 70,8 km do município de Patos. Dessa forma, foi possível utilizar os índices de coeficiente de aproveitamento, taxa de ocupação máxima, afastamento frontal, lateral e de fundo, assim como indicações para elementos arquitetônicos.

De acordo com o Plano diretor de Pombal (2024) no **Art.99.º §3**. As intervenções na região central devem promover a qualificação da imagem urbana e espaço público, promovendo a mobilidade; fortalecer a apropriação urbana, através de aspectos lúdicos, promovendo o turismo nas áreas em que há presença de patrimônio; promover a valorização e o preenchimentos dos vazios urbanos. **No Art.118.º** que corresponde aos espaços verdes, nos projetos desenvolvidos deve ser dado atenção as condições morfológicas, topográficas e ambientais, resguardando a sua integração com o paisagismo, sem ultrapassar o índice de utilização de 10%.

O **Art.137.º** estabelece os parâmetros de dimensionamento de estacionamento em função do tipo de ocupação, neste caso classificando o tipo de uso como “Serviços”, para este uso recomenda-se que 3 vagas/100 m² com área construída menor ou igual a 500m².

No que concerne o Código de obras do município de Pombal (1985), o mesmo apresenta recomendações para projetos de urbanismo e projetos arquitetônicos, indicando desde a taxa de ocupação, até indicações de tipo de revestimento próprios para serem utilizados em espaços públicos; o documento ainda afirma que em edificações de uso público, é indispensável a aplicação de acessibilidade.

Figura 100 - Código de Obras de Pombal-PB

Índices urbanísticos	Valores	Diretrizes arquitetônicas	Valores
Taxa de ocupação máxima	Comercial central = 80%	Paredes externa e internas executadas em alvenaria	Espessura de 0,15 m (mínimo)
Afastamento Frontal	4,00 m (mínimo)	Rampas ou escadas para pedestres, assim como os corredores	Largura mínima de 1,20 m livres
Afastamento Posterior	3,00 m	Degraus de escadas	Altura máx = 18 cm e profundidade (mín) = 25 cm
Afastamento Lateral	1,50 m	Altura de corrimão	0,75 m
Coefficiente de aproveitamento máximo	1	Portas em espaços públicos	0,80m
		Revestimento de cozinhas e banheiro (lavável, liso e impermeável)	Altura de no mínimo 1,50m

Fonte: Adaptado da Prefeitura Municipal de Pombal-PB (1985)

Após a análise das leis municipais foram consultadas diretrizes estaduais acerca das áreas sob proteção do IPHAEP, sendo estes os decretos **nº 33.816 de 05 abril de 2013** e o de **nº 21.435 de 31 de outubro de 2000**; no que tange a primeira legislação, a estação ferroviária de Patos apresenta características que se enquadram como uma **Área de preservação Rigorosa (APR)** ²⁸, o decreto também classifica os bens de acordo com o seu Grau de Preservação (GP) e a Orientação Técnica Normativa (OTN); no caso de

²⁸ Constituída por espaços e edificações que concentram valor histórico, cultural e arquitetônico significativo, tendo que ser preservados em sua integridade e ambiência (Paraíba, 2013).

Patos, a edificação tombada pelo órgão é classificada como “Edificação de Conservação Total” (CT)²⁹, devendo seguir diretrizes básicas, parte delas mencionadas abaixo:

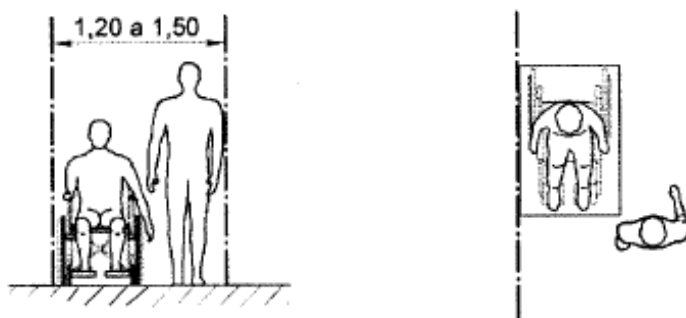
1. Preservação e restauração da composição tipológica original dos vãos, portas e janelas das fachadas dos imóveis.
2. Preservação e restauração das características estilísticas e ornamentais de todos os elementos que compõem e formam o volume, aspecto formal da edificação;
3. Remoção de revestimentos em materiais conflitantes, a exemplo de cerâmicas, metais, vinil, plásticos e materiais vidrados das fachadas dos imóveis, exceção feita aos materiais da tipologia original do imóvel, a exemplo de cantaria, azulejaria antiga e ladrilhos;
4. Remoção de qualquer elemento ou equipamento visível de instalação pública e predial das fachadas dos imóveis;
5. Remoção de pinturas com qualquer acabamento brilhante ou semibrilhante das fachadas dos imóveis.
6. Preservação de, no mínimo, 30% do total do lote como área não construída e totalmente livre;
7. Os novos materiais construtivos deverão se pautar nas características dos materiais construtivos empregados na edificação protegida pertinente; a solução plástica formal da nova edificação deverá evitar o mimetismo ou falso histórico.
8. Preservação das estruturas portantes originais e da distribuição interna das paredes ou divisórias, de forma a não alterar a estabilidade da estrutura ou a proporção dos espaços originais, sendo permitida a reparação ou a adaptação quando estritamente necessária à melhoria das condições de estabilidade, salubridade, acessibilidade, habitabilidade e quando totalmente com provada a inexistência de soluções que garantam a preservação dos mesmos;
9. Preservação das cobertas originais e a adequação daquelas cujas tipologias tradicionais foram alteradas, sendo permitida a reparação ou a adaptação quando estritamente necessária à melhoria das condições de salubridade, habitabilidade e quando totalmente comprovada a inexistência de soluções que garantam a preservação das mesmas;

A NBR 9050/2020, norma que estabelece diretrizes de acessibilidade em projetos arquitetônicos e urbanísticos; logo, no decorrer do documento, é possível identificar

²⁹ São edificações que apresentam características espaciais, estruturais, volumétricas, tipológicas e decorativas preservadas em grande parte ($\geq 80\%$), podendo ser uma APR, APE ou em um SH (Paraíba, 2013).

parâmetros que determinam medidas mínimas e máximas para cada tipo de situação. Tratando-se da circulação horizontal, assim como no código de obras, a NBR 9050 recomenda medida entre 1,20 a 1,50 para o deslocamento seguro para pedestres e pessoas em cadeira de rodas.

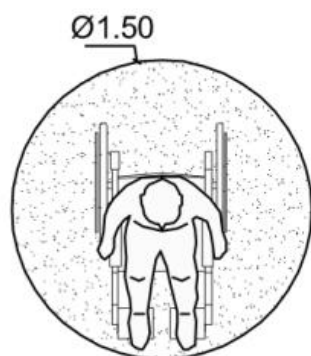
Figura 101 - Vista frontal e superior da circulação horizontal para cadeirantes e pedestres.



Fonte: NBR 9050 (2020)

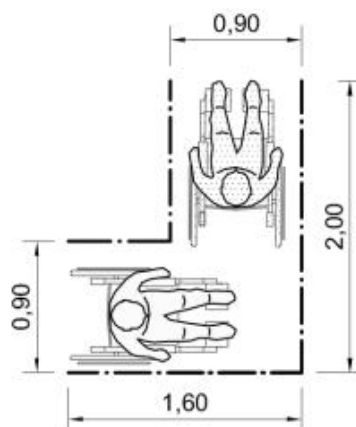
As áreas para manobras sem deslocamento de cadeira de rodas foram consideradas a rotação de 360° com diâmetro de 1.50m; com relação a área de manobra com deslocamento optou-se por utilizar o deslocamento de 90° de acordo com a figura 103, nos locais em que seja necessário esse tipo de manobra.

Figura 102 - Área de manobra sem deslocamento, rotação 360°



Fonte: NBR 9050 (2020)

Figura 103 - Área de manobra com deslocamento de 90°



Fonte: NBR 9050 (2020)

Com relação as rampas de acessibilidades, o dimensionamento desses elementos utilizados no projeto seguiram com base na equação: $i = h \times 100 / c$, onde: i = inclinação

expressa em porcentagem; h = a altura do desnível; e c = comprimento da projeção horizontal. Ainda de acordo com a norma, a inclinação deve seguir os parâmetros estabelecidos na tabela abaixo:

Figura 104 - Dimensionamento de rampas de acessibilidade.

Desníveis máximos de cada segmento de rampa h m	Inclinação admissível em cada segmento de rampa i %	Número máximo de segmentos de rampa
1,50	5,00 (1:20)	Sem limite
1,00	$5,00 (1:20) < i \leq 6,25 (1:16)$	Sem limite
0,80	$6,25 (1:16) < i \leq 8,33 (1:12)$	15

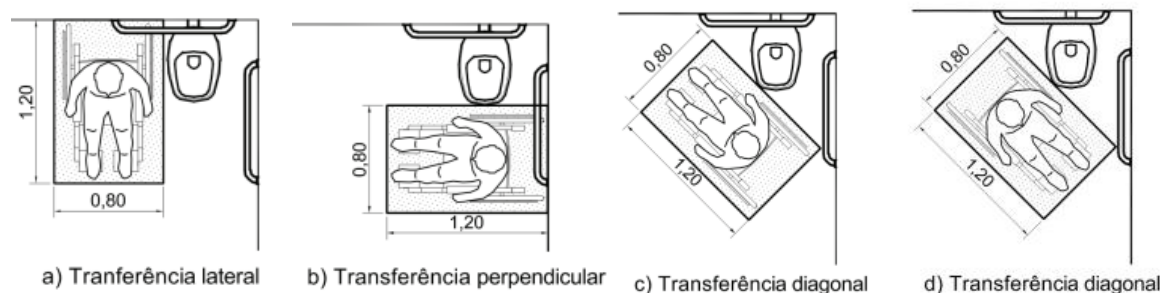
Fonte: NBR 9050 (2020)

Para a proposta de intervenção, a rampa deve alcançar uma altura de +0,44 cm, sendo assim, de acordo com a imagem acima, a inclinação da rampa deve ser entre 6,25 e 8,33, optando por utilizar o percentual de 8,33%. Assim, para atender ergonomicamente os usuários, o comprimento da rampa de acessibilidade resultou em 5,30m.

$$8,33 = 0,44 \times 100 / c \rightarrow C = 0,44 \times 100 / 0,0833 \rightarrow C = 5,28 \cong 5,30 \text{ m}$$

As áreas molhadas projetadas, mais especificamente os sanitários, também devem estar inclusas nos parâmetros de acessibilidades, com dimensões adequadas para receber pessoas em cadeira de rodas ou com mobilidade reduzida, sendo assim para que o banheiro esteja dentro da norma e capaz de atender satisfatoriamente os usuários daquele espaço, o ambiente deve dispor de espaço suficiente para que o cadeirante possa realizar o giro de 360°, próximo a bacia sanitária deve ser considerado o espaço livre denominado área de transferência para que o usuário possa se deslocar da cadeira para o acento do vaso sanitário, seja posicionado ao lado, a frente ou perpendicular (figura 105).

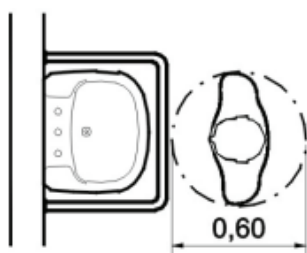
Figura 105 - Área de transferência para bacia sanitária.



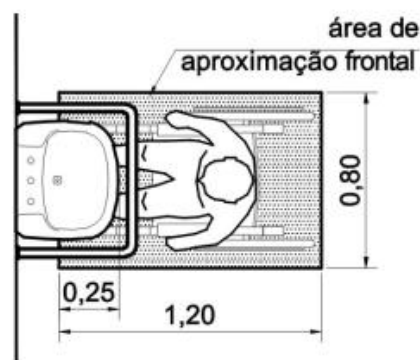
Fonte: NBR 9050 (2020)

Ademais, é recomendado a utilização de barras verticais e horizontais próximas a bacia sanitária, com altura de 0,75m do piso até o eixo do elemento e comprimento mínimo de 0,80m; o acionamento de descarga deve estar a uma distância máxima de 1,00 m do piso até o seu eixo, o lavatório deve estar com altura de no máximo 0,80 quando há cubas de embutir, em casos em que há outros tipos de cubas sejam elas de sobrepor, semi encaixe ou de apoio, a altura deve ser determinada do piso até a parte superior da cuba. A área inferior do lavatório deve estar totalmente livre sem nenhum tipo de mobiliário, possibilitando ao cadeirante encaixar a cadeira facilitando o acesso até a cuba, denominado de área de aproximação (0,80x1,20m).

Figura 106 - Área de aproximação para P.M.R. Figura 107 - Área de aproximação para P.C.R



Fonte: NBR 9050 (2020)

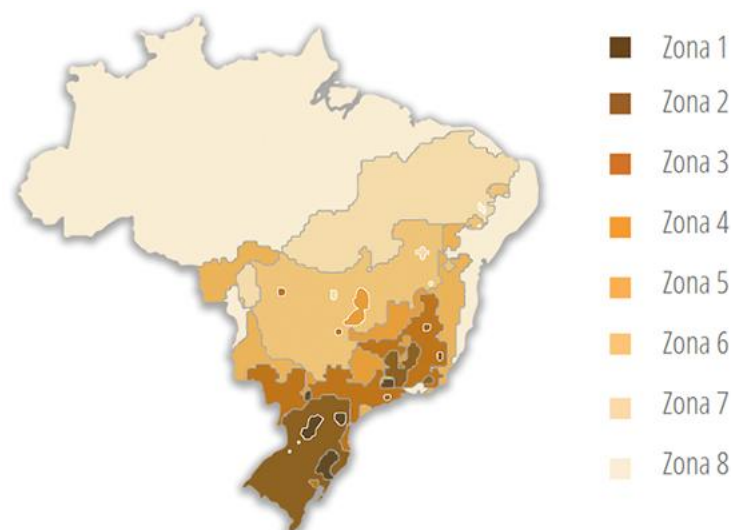


Fonte: NBR 9050 (2020).

Em parques e praças recomenda-se no mínimo 5%, do total de mesas para jogos ou refeições e que pelo menos 10% sejam adaptáveis para acessibilidade. A altura livre das mesas deve ser no mínimo 0,73m e profundidade livre com no mínimo 0,50 m; em locais com características ambientais/arquitetônicas preservadas, é necessário atender o máximo possível de acessibilidade intervindo o mínimo possível no meio ambiente.

Por tratar-se de uma região com clima elevado, é necessário o uso de estratégias bioclimática, afim de reduzir os problemas causados pelas altas temperaturas nas edificações e seus usuários, dessa forma foi utilizado a NBR 15220-3 (ABNT, 2024) que identifica a zona bioclimática ao qual o projeto está inserido, assim como indicações de estratégias para as edificações da região, de acordo com a norma a cidade de Patos está inserida na zona 07 (figura 108).

Figura 108 - Zoneamento bioclimático no Brasil



Fonte: Portal R3e (2016)

Para se construir nessa região e evitar os problemas decorrentes do clima, recomenda-se seguir os parâmetros indicados pela norma, para a superestrutura das edificações é recomendado utilizar paredes externas pesadas em razão de sua alta absorção de calor ao longo do dia reduzindo a sensação térmica nos espaços, sobre as aberturas existentes nas edificações, a NBR 15220-3 recomenda que essas sejam pequenas e que haja sombreamento dessas aberturas.

O Projeteee (Projetando Edificações Energeticamente Eficientes, 2025), assim como a norma mencionada anteriormente, recomenda que para as construções realizadas em Patos, deve-se utilizar a proteção solar através de elementos que possibilitem o sombreamento, priorizar a ventilação natural, e por fim, o resfriamento evaporativo; para este trabalho optou-se por utilizar vegetação natural como barreira natural dos raios solares, posicionar ambientes de permanência prolongada em regiões que não sejam afetadas pela insolação e inércia térmica, empregando o de materiais termoacústicos e nas áreas de ampliação externas, foram adotadas paredes de drywall com estrutura do tipo stell frame.

8.3 Proposta de Intervenção

A concepção do anteprojeto adotou princípios que visam valorizar o patrimônio edificado, assim como as memórias que o rodeiam, trazendo o conjunto ferroviário de volta as dinâmicas sociais da população patoense. Ao avaliar os possíveis usos para as edificações, notou-se a necessidade em evidenciar outro elemento de grande importância

para a cidade de Patos, o artesanato, dessa forma o projeto tem como objetivo unir o patrimônio material com o imaterial, buscando reintegrar o local como ponto turístico da cidade.

Entre as edificações trabalhadas e seus novos usos estão: a estação ferroviária como centro comercial de artesanato, incluindo ao projeto sala de exposição/ memorial do complexo ferroviário e áreas de vendas; ao lado, no depósito, optou-se por utilizar o espaço como a área administrativa do conjunto ferroviário; e por último, a antiga oficina, que agora passar a exercer a função como centro de formação através de salas de oficinas, que buscam oferecer cursos voltados para a área de artesanato.

Ao analisar as edificações, o seu entorno e as necessidades acerca dos novos usos, foi possível criar o programa de necessidades das edificações:

Quadro 1 - Programa de necessidades do conjunto ferroviário e da Praça

Programa de necessidades: Estação ferroviária e Área Administrativa	
Ambientes	Pré-Dimensionamento (m²)
Banheiro PCD Masculino e Feminino	3,50
Sala de Administração e WC	7,50
Área de Exposição sobre o conjunto ferroviário	28,50
Área de Vendas para gastronomia artesanal	22,00
Áreas de vendas de produtos artesanais em geral	55,60
Recepção	10,50
Paisagismo	-

Programa de necessidades: Centro de Formação	
Ambientes	Pré-Dimensionamento (m²)
Salas para oficinas de artesanato	27,50
Banheiros de uso coletivo	7,50
Banheiro acessível	4,20
Recepção	12,00
Depósito de materiais	5,00
Estacionamento	3 Vagas (1 vaga acessível)

Paisagismo	-
-------------------	---

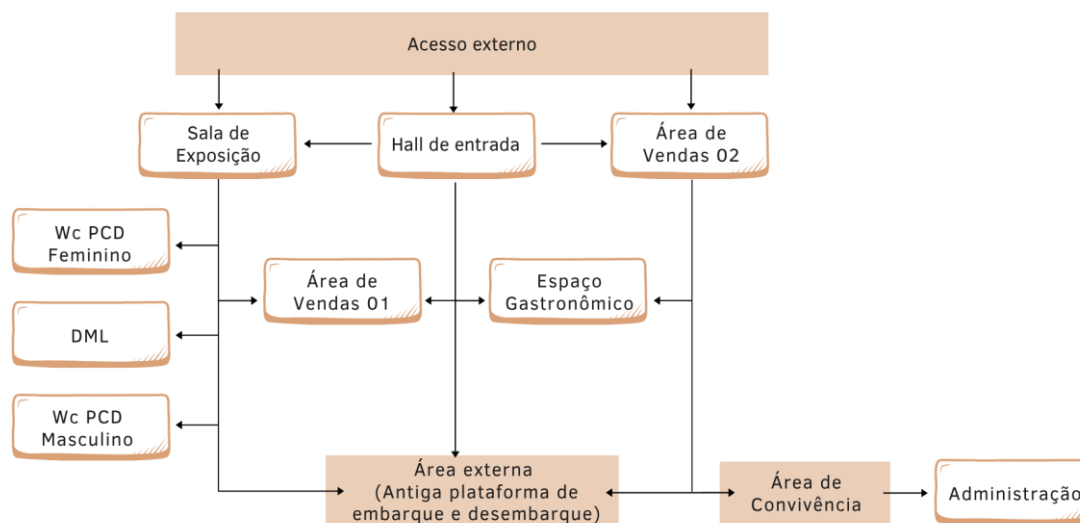
Programa de necessidades: Tarcísio Meira César	
Ambientes	Pré-Dimensionamento (m²)
Acessibilidade	-
Espaço Kids	35,50
Paginação de Piso Fluido	155,00
Área de exposição para elemento da ferrovia	5,00
Área de Jogos	26,50
Academia Pública	45,00
Paisagismo	-

Fonte: Autoria própria (2025)

O fluxograma do anteprojeto foi pensado afim de garantir fluxos acessíveis e práticos, criando conexões seguras dos ambientes entre si, como também com a área externa, possibilitando aos usuários utilizarem o espaço como um todo e não apenas “uma parte”; iniciando com a estação ferroviária, onde os ambientes são facilmente acessados internamente assim como externamente por meio dos acessos presentes entre as salas e na área externa.

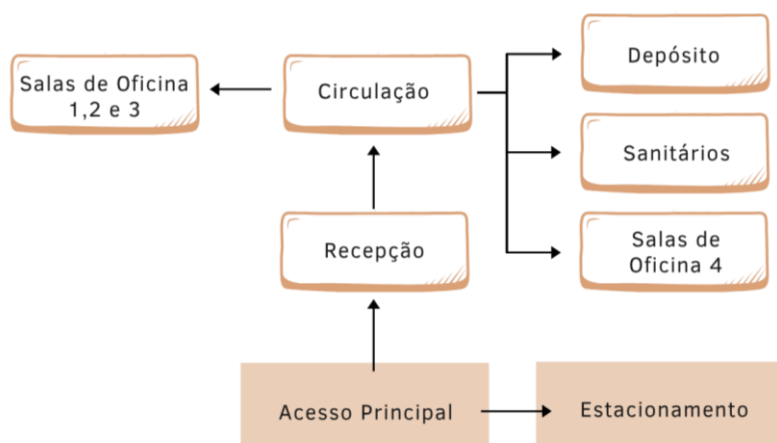
Ao lado, encontra-se a área de convivência, situada entre a estação ferroviária e o novo setor administrativo do complexo, o espaço apresenta fluxo interativo e de fácil acesso seja através das edificações do seu entorno, até mesmo por acessos derivados das vias coletoras adjacentes. No que diz respeito as áreas externas (espaço adjacente a edificação e a praça), foram pensadas com foco em ambientes de convivência, como também espaço para descanso para os usuários que estiverem transitando próximo ao local.

Figura 109 - Fluxograma da estação ferroviária e setor administrativo



Fonte: Autoria própria (2025)

Figura 110 - Fluxograma do Centro de formação saberes do sertão



Fonte: Autoria própria (2025)

8.3.1 Entre formas e usos: a concepção do projeto arquitetônico

O anteprojeto apresentado abaixo tem como proposta recuperar as edificações do seu estado de abandono e degradação, requalificando também o seu entorno imediato, de forma que possa abranger dois aspectos considerados indispensáveis para a composição do projeto de intervenção, sendo eles: o **uso**, adequando as edificações e as áreas livres as necessidades contemporânea da comunidade; e a **memória**, resgatando a identidade e memória do lugar, alterando o mínimo possível da estrutura e características originais das edificações trabalhadas.

Através da verificação observacional e crítica da área de intervenção e seu

entorno, bem como a leitura das diretrizes projetuais, a proposta foi definida buscando soluções reaproveitando antigos espaços, mas também a criação de novos ambientes de convivência. Ademais, neste subtópico serão apresentados o partido arquitetônico, plantas técnicas, sistemas construtivos adotados, materiais e a integração do paisagismo ao local.

Por meio da implantação do projeto (figura 109), é possível notar que a área de intervenção está disposta de forma contínua, ou seja, as edificações e a praça seguem sem linha reta, uma após a outra, esta disposição possibilitou aos bairros circundantes ao projeto, terem acesso aos locais tratando-se principalmente da praça pública, permitindo a reconexão do local ao contexto urbano. Em todo o projeto é priorizado a acessibilidade, garantindo um fluxo seguro e eficiente para os usuários.

Figura 111 - Implantação da área de intervenção: Estação ferroviária, Centro de formação e Praça Tarcísio Meira César



Fonte: Autoria própria (2025)

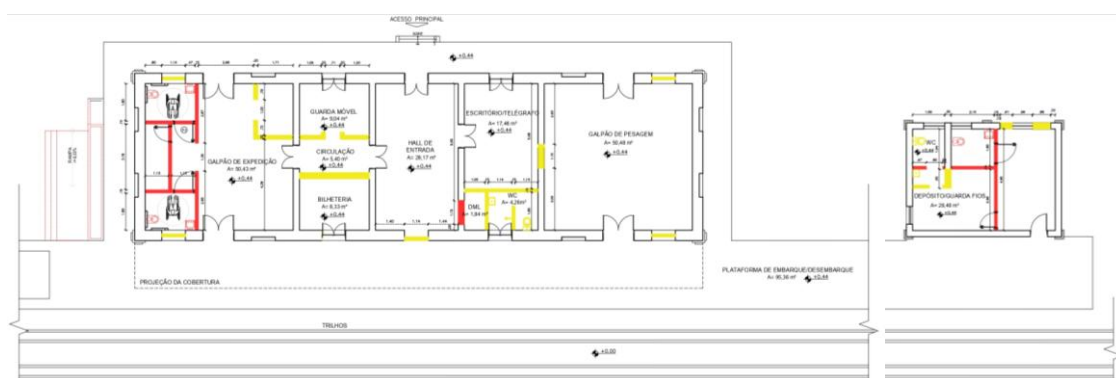
Como mencionado anteriormente, a proposta de projeto foi pensada em alterar o mínimo possível nas edificações, sendo realizadas modificações pontuais como mostra a planta de reforma (figura 112), com exceção da antiga oficina – agora centro de formação para novos artesãos – em que foram adicionados novos elementos internos e externos, conforme a figura 113. A escolha do material utilizado para as novas isenções do complexo ferroviário deu-se através da análise de possíveis materiais de fácil aplicação e remoção sem danificar a estrutura original das edificações, dessa forma optou-se por utilizar drywall para a vedação das paredes internas e externas das edificações, como também o steel frame como material para a estrutura da vedação externa.

A nova paleta de cores utilizadas nas edificações foi escolhida com base na necessidade de promover a valorização visual e simbólica da edificação, seguindo as recomendações do IPHAEP e IPHAN. A alvenaria que anteriormente apresentava cor branca e desgastada deu lugar a um tom verde terroso, denominado “verde pinheiro”, que tem como objetivo estabelecer uma relação de solidez, harmonia e permanência. As

molduras e frisos brancos da fachada frontal foram mantidos enquanto que na fachada posterior a cor clara substituiu o azul, essa proposta teve como foco destacar os elementos arquitetônicos originais e favorecer a leitura das fachadas. As esquadrias permaneceram com sua cor original, resgatando a identidade original da edificação.

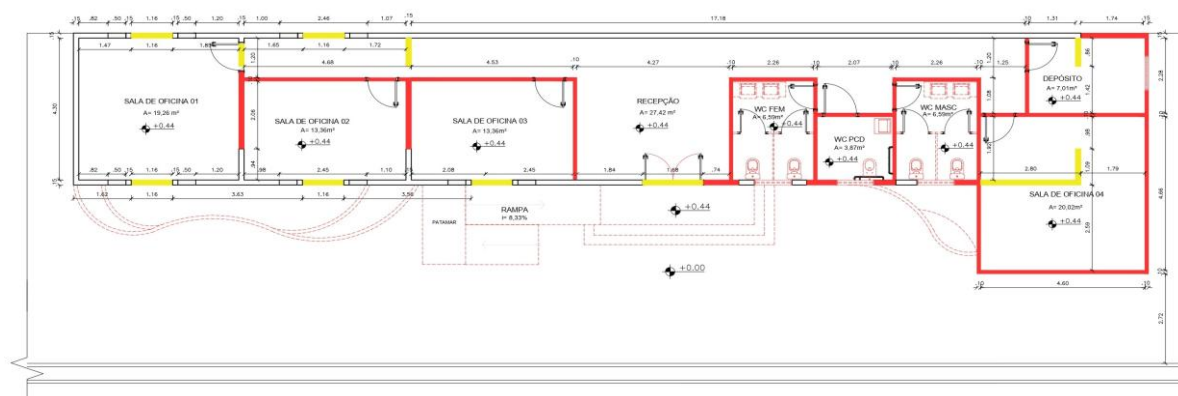
Essa nova composição de cores confere nova vitalidade ao conjunto ferroviário sem descaracterizá-lo, possibilitando uma intervenção sensível, que tem como foco o respeito a autenticidade e a materialidade do patrimônio, em que há um diálogo com o passado, mas com o olhar para o futuro.

Figura 112 - Planta de reforma da estação ferroviária e depósito (apêndice 04).



Fonte: Autoria própria (2025)

Figura 113 - Planta de reforma da antiga oficina (apêndice 05).

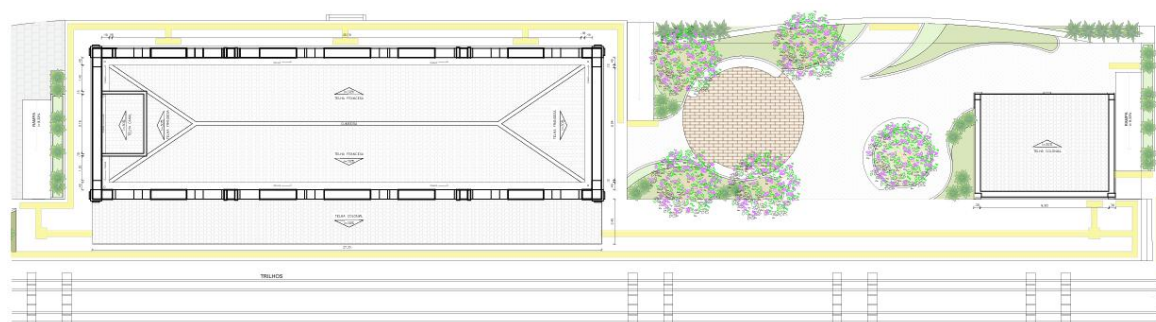


Fonte: Autoria própria (2025)

De acordo com o decreto nº 33.816/2013 do IPHAEP, para cobertura dos edifícios recomenda-se a manutenção do material original, neste caso telhas do tipo canal. Assim planta de cobertura das edificações evidenciam a configuração adotada, permanecendo a mesma para a estação ferroviária, repondo as telhas cerâmicas do tipo canal em quatro águas na cobertura principal, assim como no alpendre e caixa d'água – meia água – dimensionada para que fique imperceptível na fachada da edificação. Assim como no

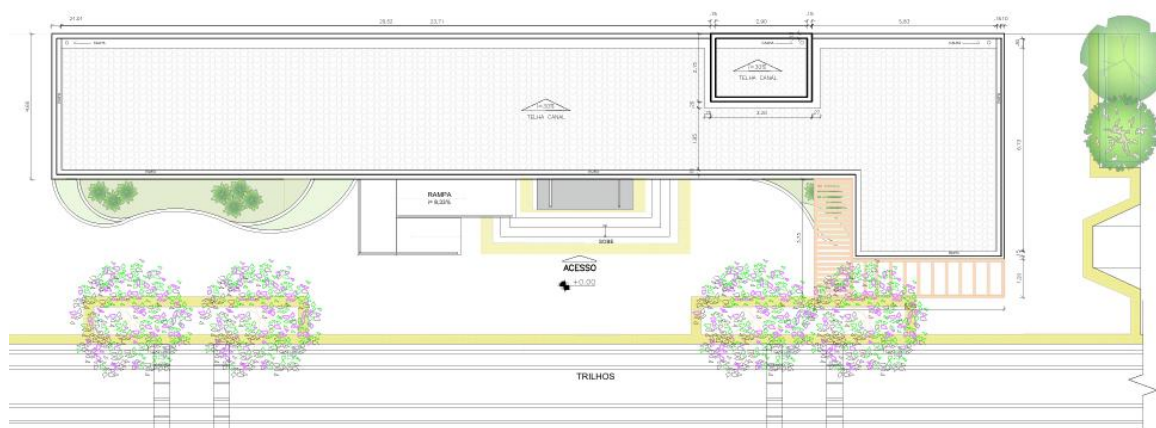
prédio principal, o setor administrativo (antigo depósito) e o centro de formação (outrora oficina) permaneceram com o mesmo tipo de telhado e caimento original: canal e meia água, respectivamente.

Figura 114 - Planta de cobertura da estação ferroviária e do setor administrativo (apêndice 07).



Fonte: Autoria própria (2025)

Figura 115 - Planta de cobertura do centro de formação (apêndice 10)



Fonte: Autoria própria (2025)

A planta baixa da estação ferroviária evidencia poucas modificações; nesta foram acrescentados os banheiros, alocação e ampliação do DML, ocasionando na ampliação de uma das salas. Agora com o novo projeto, os ambientes possuem novos usos, iniciando pela sala de exposição (antigo galpão de expedição), em seguida encontra-se a primeira área de vendas do centro de artesanato, seguido pelo hall de entrada, em frente a área para vendas de produtos artesanais gastronômicos, e por fim, no ultimo espaço, a segunda área de vendas de produtos artesanais, neste ambiente foi proposta a abertura na alvenaria para acesso interno a edificação; totalizando, dessa forma, sete ambientes no projeto arquitetônico da estação ferroviária, para atender o público de forma organizada.

O setor administrativo do complexo sofreu modificações significativas, o banheiro

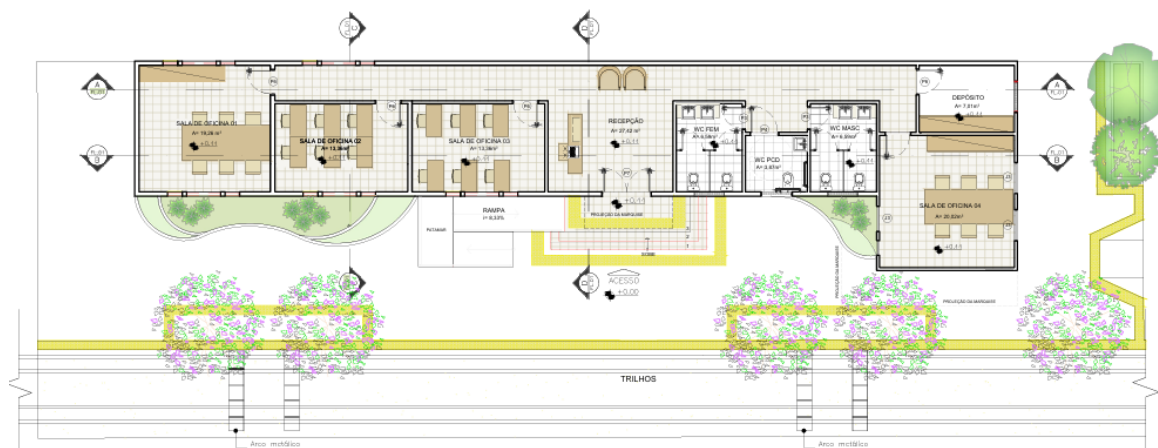
vazados, permitindo o acesso da ventilação aos ambientes que possuíam poucas aberturas.

Figura 117 - Deslocamento dos ventos de acordo com a organização da vegetação



Fonte: De olho na engenharia (2025)

Figura 118 - Planta de layout do Centro de formação (apêndice 10).



Fonte: Autoria própria (2025)

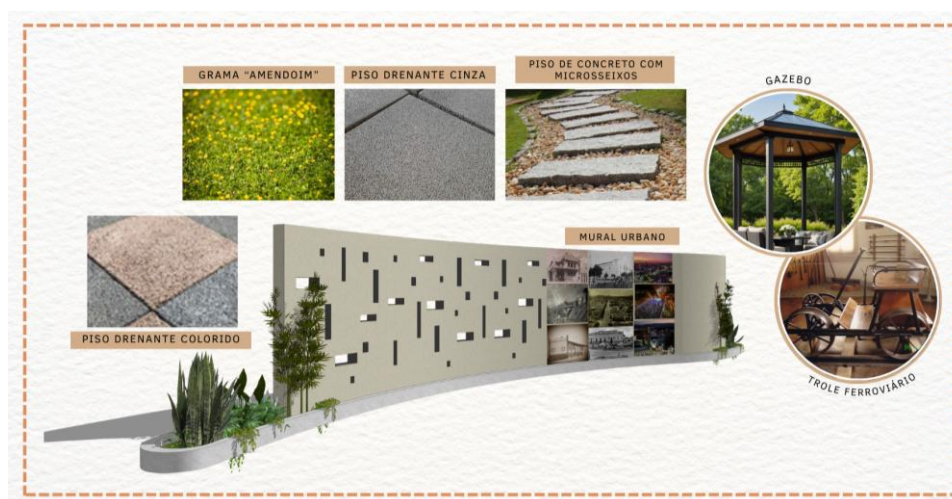
A praça “Tarcísio Meira César” apresenta configurações semelhantes a área de convivência próximo à estação ferroviária, valorizando o desenho orgânico do piso e criando percursos que influenciem o uso contínuo do espaço evitando áreas abandonadas. Para iniciar o projeto, foi necessário compreender a topografia do local, visto que a área se constitui apenas do terreno em si. A proposta para o local é de que seja um ambiente direcionado para todas as idades, com áreas voltadas para jogos, assim como espaços para descanso, exercícios físicos e playground, a acessibilidade também está presente no projeto através dos acessos acessíveis, sinalizações de piso tátil e acesso para cadeirantes na área de jogos.

Ademais, a proposta prioriza o uso do paisagismo na composição das áreas verdes e pisos drenantes, como forma de lidar com as características climáticas da cidade, sendo necessário espaços arborizados e ventilados, sendo esses dispostos de maneira estratégica como forma de distribuir essas áreas ao longo do terreno. A área de convivência através

de seu formato fluído e arborizado permite aos usuários fluxo seguro e passível de descanso.

No local foram pensados em elementos que ligassem o espaço ao conjunto ferroviário assim como a sua história, assim, no espaço há um local para exposição do “troller” – elemento utilizado como transporte para auxiliar nas manutenções das locomotivas – encontrado no antigo depósito do conjunto ferroviário. Na área kids, o caminho que atravessa o espaço utilizando degraus de concreto e micro seixos fazem analogia aos “dormentes” dos trilhos das ferrovias; e por fim, um mural urbano com imagens históricas da estação ferroviária e da cidade de Patos.

Figura 119 - Elementos que fazem parte da praça Tarcísio Meira César



Fonte: Autoria própria (2025)

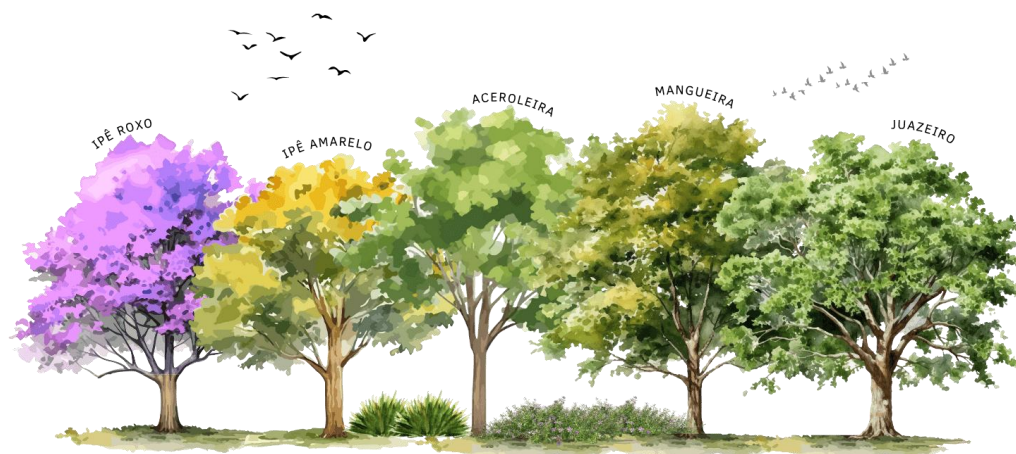
Figura 120 - Planta de layout da Praça Tarcísio Meira César



Fonte: Autoria própria (2025)

O paisagismo das áreas foi pensado para trazer uma nova identidade ao local através de vegetações pouco utilizadas na cidade, mas que são nativas ou adaptadas ao bioma caatinga, ou seja, com baixo consumo hídrico e resistentes ao clima; o intuito é possibilitar uma nova composição visual para área trazendo elementos que oferecem variações de tipos, cores e escalas, articulando espaços urbanos sensíveis, acolhedores, e com menos poluição sonora, em especial, as áreas próximas à circulação viária; o local é composto das espécies ornamentais e arbóreas como é o caso do ipê roxo, ipê amarelo, acerola, mangueira e o juazeiro. Dito isso, o paisagismo não se resume a um complemento/acessório visual, mas um elemento de grande importância para a proposta arquitetônica, em vista de priorizar o conforto dos usuários seja ele visual, sonoro e principalmente o conforto térmico.

Figura 121 - Vegetações inseridas



Fonte: Autoria própria (2025)

Logo, ao analisarmos a proposta de intervenção percebe-se a transformação de um espaço considerado “morto” e hostil em uma área com novos arranjos e possibilidades, redefinindo o local utilizando de estratégias que convidam a comunidade a fazer uso das edificações e das áreas externas; oferecendo novas possibilidades para que o conjunto ferroviário retome o seu papel como marco na cidade. Ao longo do processo projetual, buscou-se o equilíbrio entre o passado e o presente, a preservação e a modernidade, servindo como incentivo a proteção e preservação por parte da população com as demais edificações históricas do município.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve como proposta requalificar o conjunto ferroviário da cidade de Patos e o seu entorno, visando buscar soluções acerca da preservação do patrimônio histórico inserido-o no contexto urbano contemporâneo, através do remanejamento de suas atividades por meio do artesanato, assim, a ideia central gira em torno da união do patrimônio material e imaterial do município patoense, visto que em ambos os casos há uma desvalorização recorrente por parte da comunidade.

No decorrer do trabalho foi possível compreender a função e a importância dos espaços públicos na dinâmica urbana e o conhecimento acerca de temas como preservação, memória coletiva e intervenções em edificações históricas, auxiliando em cada etapa do processo projetual fundamentando a proposta de intervenção que teve como objetivo ressignificar espaços e memórias antes esquecidas, em elementos fomentadores do espaço urbano.

Ao final deste projeto é possível notar espaços promotores de memórias, identidades e de reestruturação, proporcionando reflexões sobre o papel da arquitetura na urbe e seus efeitos na comunidade. Este projeto não se trata apenas de uma proposta projetual, mas uma forma de reflexão sobre a desvalorização do patrimônio material e imaterial, em especial os bens ferroviários e os saberes periféricos.

Sendo assim, a pesquisa juntamente com a proposta de intervenção buscou não apenas uma solução para requalificação dos espaços físicos do conjunto ferroviário patoense, mas também propor uma abordagem multidisciplinar, abordando de forma sensível o contexto histórico, social e cultural do município de Patos. Através deste trabalho, podemos compreender que é possível alinhar preservação patrimonial e funcionalidade urbana contemporânea sem descaracterizar os valores históricos do lugar; ao introduzir o artesanato como novo uso para as edificações, reforça o papel do fazer cultural como estratégia de ativação do espaço e principalmente a valorização dos saberes locais.

Por fim, a arquitetura reafirma-se como tendo papel fundamental enquanto ferramenta de transformação social e de preservação da memória; a valorização por parte da comunidade para com esses bens, assim como a memória e identidade local, são elementos que buscam romper com a lógica do abandono. Ao contemplar o patrimônio como um todo, observa-se que o desafio não é apenas na conservação física, mas nas atribuições dos significados aos espaços e suas conexões com o passado, presente e futuro.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, U, P; ALBUQUERQUE, M, P; GOMES, R. Trilhos pelo Nordeste: Conjunto arquitetônico ferroviário de Patos/PB. In: **Encontro da associação nacional de pesquisa e pós-graduação em arquitetura e urbanismo**, Brasília-DF, 6º Edição, 2020. Disponível em: <<https://enanparq2020.s3.amazonaws.com/MT/22236.pdf>>. Acesso em: 02 dez 2024.

ALMEIDA, Samuel. **Progredir preservando**: desenvolvimento urbano e patrimônio. Universidade Federal de Ouro Preto, 28 jun. 2023. Disponível em: <<https://ufop.br/noticias/em-discussao/progredir-preservando-desenvolvimento-urbano-e-patrimonio-0>>. Acesso em: 7 mai. 2025.

ALVES, E. G. de C.; RAMOS, R. B. da S.; SILVA, C. R. **Transporte ferroviário no Brasil**: Desafios e oportunidades. Revista Conecta, São Paulo, Brasil, v. 3, p. 15–27, 2020. Disponível em: <<https://fatecrl.edu.br/revistaconecta/index.php/rc/article/view/18>>. Acesso em: 09 fev 2025.

ANJOS, A, R; TORRES, A, M, P; SILVEIRA, M, B, N. **Artesanato paraibano**: um estudo sobre identidade e território em Associações de Artesãs da Paraíba. *DATJournal*, v. 6, n. 1, 2021. Disponível em: <<https://datjournal.anhembib.com.br/dat/article/download/335/255/987>> Acesso em: 18 fev 2025.

AP ARQUITETOS. **Sesc Mogi das Cruzes** - Conceito. Disponível em: <<https://www.aparquitetos.com.br/case/sesc-mogi-das-cruzes/#conceito>>. Acesso em: 10 mai. 2025.

ARANTES, A.V.C; BAETA, R.E. **A questão do uso e do reuso em alguns juízos teórico-críticos sobre o restauro**, Arquitectos, n. 246.07, Vitruvius, nov. 2020. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitectos/21.246/7958>. Acesso em: 11 jul. 2025.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 15220-02**: Desempenho térmico de edificações – Parte 2: Métodos de cálculo da transmitância térmica, da capacidade térmica, do atraso térmico e do fator solar de elementos e componentes de edificações. Rio de Janeiro: ABNT, 2022.

AZEVEDO, Lusângela. A morada do Sol. A União, 2023. Disponível em: <<https://encurtador.com.br/N6nQa>>. Acesso em: 02 Maio. 2025.

AZEVEDO, Mirandulina Maria Moreira. **Da arte do encontro do novo e do antigo**: a filologia em arquitetura, de Giovannoni. PosFAUUSP, São Paulo, Brasil, v. 20, n. 34, p. 273–277, 2013. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/81057>> Acesso em: 19 fev. 2025.

AZEVEDO, Mirandulina Maria Moreira. Valor de antiguidade, conservação e restauro. *Pós: Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, São Paulo, v. 19, n. 32, dez. 2012. Disponível em: <

<https://www.revistas.usp.br/posfau/article/download/52454/56446>> Acesso em: 18 fev 2025.

AZEVEDO, Yan Fábio Leite de. **Linhas férreas e o vazio: costurando lacunas na cidade de Patos**. 2022. 159 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2022.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). **Com apoio do BNDES, antiga estação ferroviária de Caruaru vira museu a céu aberto: o Estação Criativa**. 2024. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/Com-apoio-do-BNDES-antiga-estacao-Ferroviaria-de-Caruaru-vira-museu-a-ceu-aberto-o-Estacao-Criativa/>>. Acesso em: 13 mai. 2025.

BARRETO FILHO, Boanerges de Freitas. (2023). **A experiência do ferroviarismo e a ferrovia Mossoró, RN-Sousa, PB**. *Politeia - História e Sociedade*, v. 21, p. 164-182. Disponível em: <<https://doi.org/10.22481/politeia.v21i2.10991>> Acesso em: 09 fev 2025.

BARTHEL, C.; LINS, M.; PESTANA, F. O papel do mapa de danos na conservação do patrimônio arquitetônico. In: **CONGRESO IBEROAMERICANO; JORNADA "TÉCNICAS DE RESTAURAÇÃO E CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO"**, 1.; 8., 2009, La Plata, Buenos Aires. *Anais...* La Plata: Fundarpe, 2009. p. 1-19

BEZERRA, Angélica Jéssica Alves. **Dinâmica para além dos trilhos: estudos para a requalificação arquitetônica e urbanística da Estação Ferroviária de Caruaru-PE**. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba, 2015. Disponível em: <<https://encurtador.com.br/qyQ8D>>. Acesso em: 13 mai. 2025.

BEZERRA, Juliana. Século XIX. **Significados**. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/seculo-xix/>> Acesso em: 28 dez 2024

BORGES, DANNIELY ALVES BENÍCIO. **Arborização na cidade de patos/pb: diagnóstico, benefícios térmicos da vegetação urbana e potencialidades paisagísticas de espécies nativas da caatinga**. 2019. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2019.

BOSI, Ecléa e BARBOSA, João Alexandre Costa e CHAUÍ, Marilena de Souza. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015. Acesso em: 17 fev. 2025.

BRAGA, Márcia (Org.). **Conservação e restauro: arquitetura brasileira**. Rio de Janeiro: Ed. Rio, 2003.

BRANDI, Cesare. Teoria da Restauração. Apresentação por Giovanni Carbonara e tradução por Beatriz Mugayar Kühl. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004. Coleção Artes & Ofícios, n. 5.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. *Diário Oficial da União*, Brasília, 06 dez. 1937.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 33.816**, 05 de abril de 2013. Homologa a Deliberação nº 0009/2012, do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais - CONPEC, Órgão de

Deliberação Superior do IPHAEP, aprova as normativas técnicas para as áreas sob proteção do IPHAEP, exceto no município de João Pessoa. *Diário Oficial*, Paraíba, 06 de abril de 2013.

BRASIL. Ministério do Turismo. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria IPHAN nº 17, de 29 de abril de 2022. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. *Diário Oficial da União: seção 1*, Brasília, DF, 2 maio 2022, n. 81, p. 217

BRASIL. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização das ferrovias e dá outras providências. *Diário Oficial da União: seção 1*, Brasília, DF. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm> Acesso em: 06 fev 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei Estadual nº 12.418**, de 14 de outubro de 2022. Reconhece a cidade de Patos como a capitã do sertão da Paraíba. *Diário Oficial da União, Paraíba*, 15 Outubro.2022. Disponível em: <<https://auniao.pb.gov.br/servicos/doe/2022/outubro/diario-oficial-15-10-2022.pdf>> acesso em: 14 abril 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS – Rádio Câmara. Ferrovias Brasileiras – Declínio das ferrovias [programa de rádio]. Brasília: Rádio Câmara, 12 maio 2005. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/radio/programas/256566-ferrovias-brasileiras-declinio-das-ferrovias-06-01/>>. Acesso em: 28 jun. 2025.

CANDAU, Joel. **Memória e identidade**. 9. ed. São Paulo: Contexto, 2023. 223 p.

CARVALHO, Rafaela da Silva; CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha. **Segregação socioespacial na mobilidade urbana de Patos – PB**. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ANPUR). Encontro Nacional da ANPUR, nº XVIII., 2019, Natal. Anais do XVIII Enanpur. Natal: ANPUR, 2019. ISSN 1984-8781. Disponível em: <<https://xviiienanpur.anpur.org.br/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1430>>. Acesso em: 12 mai. 2025.

CARVALHO, Rafaela da Silva. **Evolução urbana, acesso ao solo urbano e segregação socioespacial**: estudo de caso da cidade de patos, paraíba, brasil. 2018. 83 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Educacional de Ensino Superior Faculdades Integradas de Patos, Patos, 2018.

CENTRO CULTURAL DE ARARAS, São Paulo. **Concursos de Projeto**, 28 out. 2009. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>>. Acesso em: 9 mai. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Transporte & Economia – O Sistema Ferroviário Brasileiro. Brasília: CNT, 2013

COUTO, Bruna. CG está entre as 10 cidades do Brasil que mais atraem estudantes para ensino superior. **Jornal da Paraíba**, 2020. Disponível em: <<https://jornaldaparaiba.com.br/cotidiano/vidaurbana/campina-grande-esta-entre-10-cidades-brasil-para-onde-estudantes-mais-se-deslocam-em-busca-ensino-superior>> Acesso

em: 19 Mai 2025.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo, PINI, 1990.

DNIT. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Histórico**, 2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/historico>>. Acesso em: 03 dez. 2024.

EMBRAPA. **Espécies florestais brasileiras – Clima**. Embrapa Florestas. Disponível em: <<https://www.cnpf.embrapa.br/pesquisa/efb/clima.htm>>. Acesso em: 10 mai. 2025.

Estação das Artes / Carvalho Araújo. **ArchDaily Brasil**, 2023. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/999428/estacao-das-artes-carvalho-araujo>>. Acesso em: 9 mai. 2025.

FARIAS, C. F; SILVA, P. J; MACIEL, S, P. **Entre a forma e a memória**. Curitiba: Appis Editora, v. 01, 61 a 72, 2021. Disponível em: <<https://www.caupb.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/Entre-a-forma-e-a-memoria-analise-e-mapeamento-do-patrimonio-edificado-da-cidade-de-Patos-Paraiba.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2024.

FERNANDES, Adriana Patrícia; “Um novo artesanato brasileiro: a busca por uma identidade cultural e social”, p. 163-182. **Design e Inovação Social - Vol. 2** . São Paulo: Blucher, 2017. Disponível em: < <https://openaccess.blucher.com.br/article-details/09-20519/>> Acesso em: 19 fev 2025.

FERNANDES, Flávio Sátiro. **Na rota do tempo** – datas, fatos e curiosidades da história de Patos/Paraíba. João Pessoa: Impreel, 2003

FLÁVIO, Mário. Projeto de requalificação da Estação Ferroviária de Caruaru é aprovado pelo Iphan. **Política de A a Z**, 2019. Disponível em: <<https://encurtador.com.br/WROj3>> Acesso em: 06 jul. 2025.

FRANCISCO, Paulo Roberto Megna; SANTOS, Djail. **Climatologia do Estado da Paraíba**. 1. ed. Campina Grande: EDUEFCG, 2017. Disponível em: <<https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/573985/2/Climatologia%20do%20Estado%20da%20Paraiba.pdf>>. Acesso em: 28 mai. 2025.

FRANCISCO, P. R. M; NETO, J.M.M; SILVA, V.F; RIBEIRO, G.N; SANTOS, D; AYRES, G.D.J. **Dinâmica temporal da cobertura e uso das terras de região semiárida**. 1. ed. Campina Grande: EPTEC, 2022. 50 f. (E-book). ISBN 978-65-00-51399-8. Acesso em: 28 mai. 2025.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estação Ferroviária de Caruaru, PE. **Estações Ferroviárias do Brasil**, São Paulo, 2022. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/caruaru.htm> Acesso em: 01 jun. 2025.

GOMIDE, H, J; SILVA, R, P; BRAGA, M, S. **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural**. Brasília: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta,. (Programa Monumenta, Cadernos Técnicos, v.1) 76 p, 2005. Disponível em: <

http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/CadTec1_Manual_de_Elaboracao_de_Projetos_m.pdf> Acesso em: 22 fev 2025.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Laurent Léon Schaffter. 2. ed. original: *La mémoire collective*, Presses Universitaires de France, Paris, 1968. São Paulo: Edições Vértice; Editora Revista dos Tribunais, 1990. Disponível em: <https://www.academia.edu/36730153/A_Memoria_Coletiva_Maurice_Halbwachs> Acesso em: 20 de fev 2025.

HEPNER, Alexandre. **Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na Marginal do Rio Pinheiros**. 2010. 334 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

HERCULANO, Daniel. Governo do Estado entrega Complexo Cultural Estação das Artes Belchior após obras de restauro e modernização. **SECULT**, Ceará, 2022. Disponível em: <<https://encurtador.com.br/cmNLE>> Acesso em: 9 mai. 2025.

ICOMOS. **Declaração de Québec sobre a preservação do “Spiritu loci”**. Québec, Canadá, 4 de outubro de 2008.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. IPHAN. **Cartas Patrimoniais**. Carta de Atenas (1933). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 12 jan 2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. IPHAN. **Cartas Patrimoniais**. Carta de Veneza (1964). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>> . Acesso em: 12 jan 2025.

KON, Nelson. **Centro Cultural de Araras, DMDV Arquitetos – Araras/SP, 2009**. Disponível em: <<https://www.nelsonkon.com.br/centro-cultural-de-araras-2/>>. Acesso em: 9 mai. 2025.

KÜHL, B. M. História e ética na conservação e na restauração de monumentos históricos. **Revista CPC**, v.1, p.16-40, (2006). Disponível em: <<https://revistas.usp.br/cpc/article/view/15579>> Acesso em: 08 fev 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Restauração hoje: método, projeto e criatividade**. *Desígnio*, n. 6, p. 19-34, 2006. Acesso em: 08 fev 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar (Org). VIOLLET-LE-DUC, Eugène. *Restauração* . Artes & Ofícios, Cotia SP, Ateliê Editorial, 2000. Acesso em: 08 fev 2005

LANZA, João Felipe Rodrigues. **Desafios e perspectivas do setor ferroviário brasileiro**. 1. ed. São Paulo: Labrador, 2022. E-book. Disponível em: <<https://plataforma.bvirtual.com.br>>. Acesso em: 03 dez. 2024

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: um conceito antropológico**. 14. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001. (Antropologia Social).

LEMOES, Carlos Alberto Cerqueira. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 2010. Disponível em:

<https://www.academia.edu/31896429/LEMOES_A_C_Carlos_O_que_%C3%A9_Patrim%C3%B4nio_Hist%C3%B3rico_1981_Editora_Brasiliense> Acesso em: 17 fev 2025.

LUCENA, Damião. **Patos de todos os tempos. A capital do sertão da Paraíba**. 1. ed. João Pessoa: A União, 2015

MAGRO JUNIOR, José Carlos; LANDIM, Paula da Cruz. Entre nostalgia e modernidade: eclético e Déco no Brasil. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, São Carlos, Brasil, v. 19, p. 1–15, 2021. DOI: 10.11606/1984-4506.risco.2021.171061. Disponível em: <https://revistas.usp.br/risco/article/view/171061>. Acesso em: 15 abr. 2025.

MATOS, Lucina. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 28, p. 1–21, 2020. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/anaismp/article/view/164805>>. Acesso em: 13 fev 2025.

MELO, Alcília Afonso. **Notas sobre métodos para a pesquisa arquitetônica patrimonial**. Revista Projetar - Projeto e Percepção do Ambiente, [S. l.], v. 4, n. 3, p. 54370, 2019. DOI: 10.21680/2448-296X.2019v4n3ID18778. Disponível <<https://periodicos.ufrn.br/revprojetar/article/view/18778>>. Acesso em: 11 jan. 2025.

METROFOR. **Estações João Felipe e Praça da Estação: conheça a história do berço da ferrovia em Fortaleza**. 24 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.metrofor.ce.gov.br/2018/04/24/%E2%80%8Bestacao-joao-felipe-e-praca-da-estacao-conheca-a-historia-do-berco-da-ferrovia-em-fortaleza/>>. Acesso em: 15 mai. 2025.

Micro Parque Comunidade de Songzhuang / Crossboundaries. ArchDaily Brasil, 30 ago. 2021. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/967566/micro-parque-comunidade-de-songzhuang-crossboundaries>>. Acesso em: 9 mai. 2025. ISSN 0719-8906.

MINISTÉRIO DE INSTRUÇÃO PÚBLICA. ITÁLIA. Carta do Restauro (1972). **Circular nº 117, de 6 de abril de 1972**.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]**. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

MOTA, Hugo. "O que é o Polígono das Secas?"; Brasil Escola. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-poligono-das-secas.htm>>. Acesso em: 25 mai 2025.

NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. ENTRE MEMÓRIA E HISTÓRIA: A PROBLEMÁTICA DOS LUGARES. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, [S. l.], v. 10, 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 18 maio. 2025.

NDIHR, Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional. **HISTÓRIA de Patos: Paraíba 400 anos**. Coedição: Comissão do IV Centenário Prefeitura Municipal de Patos; NDIHR/UFPB. João Pessoa: Grafset, 1985.

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

OLIVEIRA, Júlia Tereza Duarte de. **A urbanização da Paraíba no final do século XIX e início do século XX:** transformações socioeconômicas e espaciais no contexto de modernização. 2024. 20 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Centro de Humanidades, Universidade Estadual da Paraíba, Guarabira, 18 nov. 2024.

PARAÍBA (Estado). Decreto n.º 33.816, de 05 de abril de 2013. Homologa a Deliberação n.º 0009/2012, do Conselho de Proteção dos Bens Históricos Culturais – CONPEC, aprova as normativas técnicas para as áreas sob proteção do IPHAEP, exceto no município de João Pessoa. *Diário Oficial do Estado da Paraíba*, João Pessoa, 05 abr. 2013.

Parque Comunitário de Songzhuang. **ArqXp**, 2021. Disponível em: <<https://arqxp.com/parque-comunitario-de-songzhuang/>>. Acesso em: 10 mai. 2025.

PATOS (Município). Lei nº 1.247, de 20 de julho de 1979. **Dispõe sobre questões de urbanismo no município de Patos.** *Jornal Oficial do Município*, Patos, PB, n. 50, 26 nov. 1979

PATOS (Município). Lei n.º 3.503, de 06 de outubro de 2006. **Define o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Patos e dá outras providências.** Patos, PB: Prefeitura Municipal, 2006

PELEGRINI, Sandra C. A.; FUNARI, Pedro Paulo A. **O que é patrimônio cultural imaterial.** São Paulo: Brasiliense, 2008. (Coleção Primeiros Passos, 331). Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Pedro-Funari/publication/365606683_O_que_e_patrimonio_imaterial/links/637a27ab2f4bca7fd0783316/O-que-e-patrimonio-imaterial.pdf> Acesso em: 17 fev 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS. **Sobre Patos.** [s.d.]. Disponível em: <https://patos.pb.gov.br/governo_e_municipio/cidade>. Acesso em: 22 abr 2025.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RIBEIRO, E. B., & SOUKEF JUNIOR, A. O Art-Déco nas estações ferroviárias brasileiras: o estilo moderno e o modal em declínio (1930-1950). **Risco Revista De Pesquisa Em Arquitetura E Urbanismo (Online)**, v. 21. (2023). Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/194582>> Acesso em: 10 fev 2025.

RIEGL, Alois. O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem. Tradução de Werner Rothschild Davidsohn e Anat Falbel. São Paulo: Perspectiva, 2014.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade.** São Paulo, Martins Fontes, 2001.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano:** teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. 2009. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,

Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11052010-171008/pt-br.php>> Acesso em: 03 fev 2025.

RUSKIN, John. *A lâmpada da memória*. Artes & Ofícios, São Paulo, Ateliê Editorial, 2008.

SESC Mogi das Cruzes – Unidade Transitória / AP Arquitetos. ArchDaily Brasil, 6 set. 2022. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/988562/sesc-mogi-das-cruzes-unidade-transitoria-ap-arquitetos>>. Acesso em: 9 mai. 2025.

SILVA, C. Josinaldo. A estação ferroviária de Patos e as sensibilidades do moderno (1950-1960). In: **ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL, TESTEMUNHOS: HISTÓRIA E POLÍTICA**, Recife - PE, 10ª Edição, 01 a 13, 2010. Disponível em: <<https://www.caupb.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/Entre-a-forma-e-a-memoria-analise-e-mapeamento-do-patrimonio-edificado-da-cidade-d-Patos-Paraiba.pdf>>. Acesso em: 04 dez 2024.

SILVA, L. Ricardo. (2023). Lá vem o trem! Os impactos urbanísticos e a modernidade através da ferrovia no Estado da Paraíba no início do século XX. *Revista InterScientia*, 9(01), 65–77. Disponível em: <<https://periodicos.unipe.br/index.php/interscientia/article/view/1633>> Acesso em: 19 jan 2025.

SIQUEIRA, Tagore V. As primeiras ferrovias do nordeste brasileiro: Processo de implantação e o caso Great Western Railway. In: **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, 2002, V. 9, p. 169-220. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/17000>>. Acesso em: 03 dez 2024.

SOBREIRA, Fabiano. Centro cultural de Araras – São Paulo. **Concurso de Projetos**, 2009. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2009/10/28/centro-cultural-de-araras-sao-paulo/>> Acesso em: 9 mai. 2025.

TINOCO, Jorge Eduardo Lucena. **Mapa de danos – recomendações básicas**. Olinda, 2009. (Textos para Discussão – Série 2: Gestão de Restauro). ISSN 1980-8267.

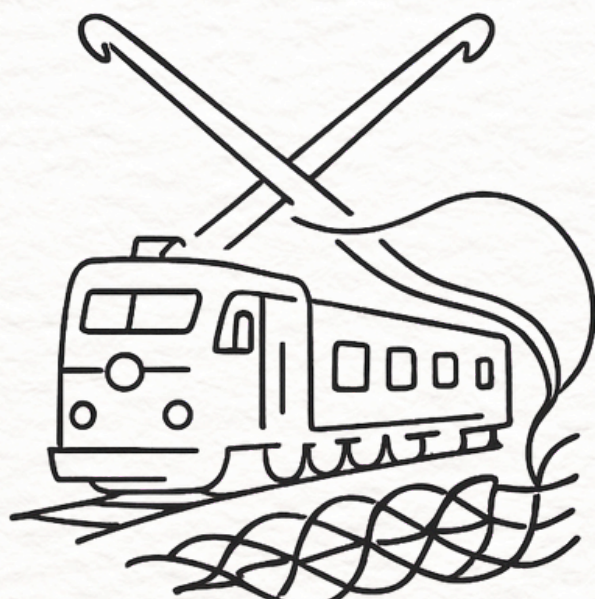
UNESCO; ICCROM; ICOMOS. Declaração de Nara sobre Autenticidade (1994). In: **CONFERÊNCIA DE NARA SOBRE AUTENTICIDADE**, 6 nov. 1994, Nara, Japão.

VIEIRA-DE-ARAÚJO, Natália Miranda. *Posturas intervencionistas contemporâneas e a prática brasileira institucionalizada*. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO – ENANPARQ, 3., 2014, São Paulo. Anais [...]. São Paulo: ANPARQ, 2014.

VILLELA, A. T. C. **Técnicas retrospectivas, restauração e patrimônio histórico**. 1. ed. São Paulo: Editora e Distribuidora Educacional S A, 2017. v. 1. 200p.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emanuel. **Restauração/Eugène Emanuel Violet-le-Duc**. 4. ed. São Paulo. Ateliê Editorial, 2019.

APÊNDICES



PROPOSTA

de intervenção



Conjunto Ferroviário



Conjunto Ferroviário



Conjunto Ferroviário



Conjunto Ferroviário



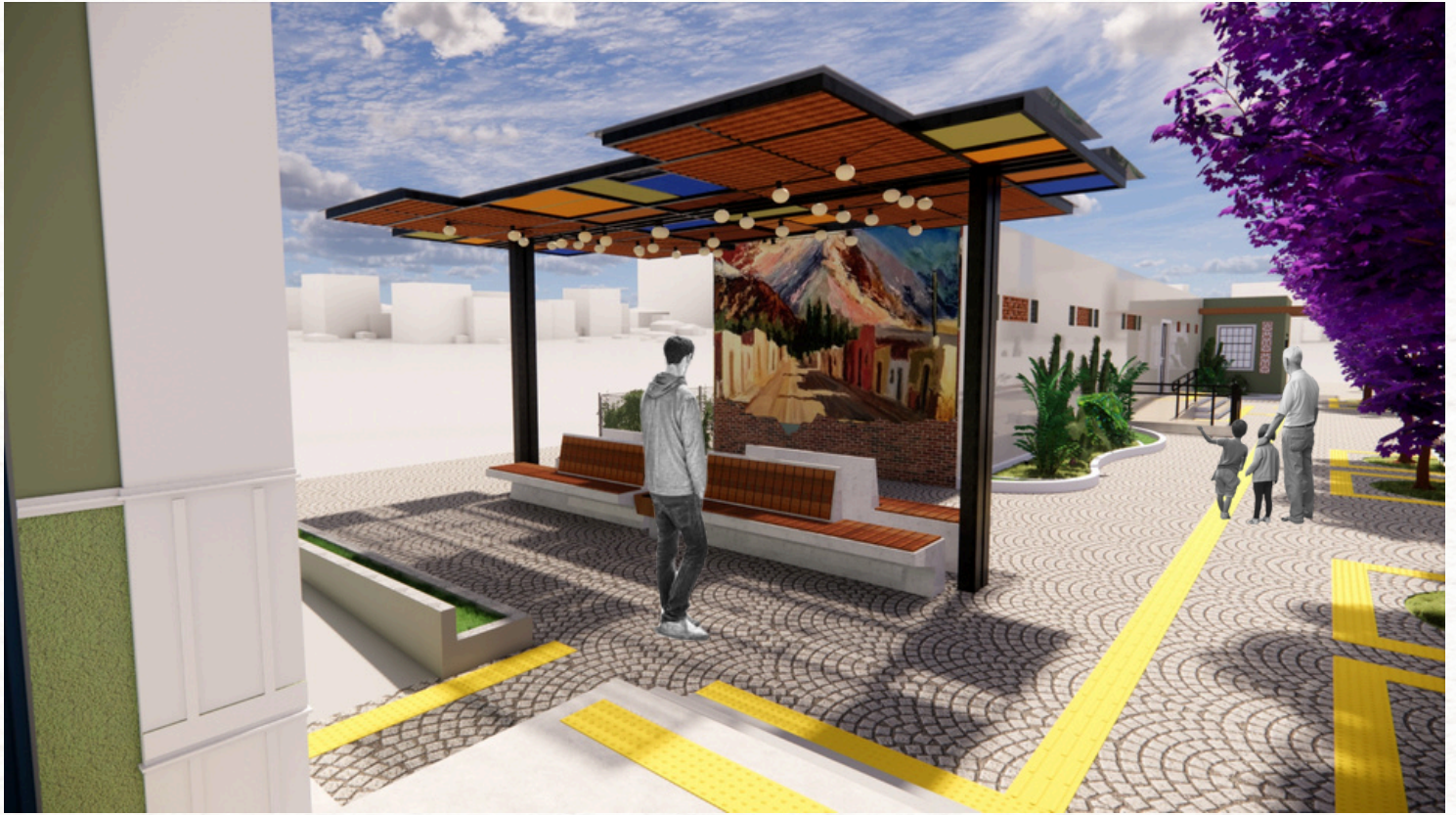
Conjunto Ferroviário



Conjunto Ferroviário



Conjunto Ferroviário



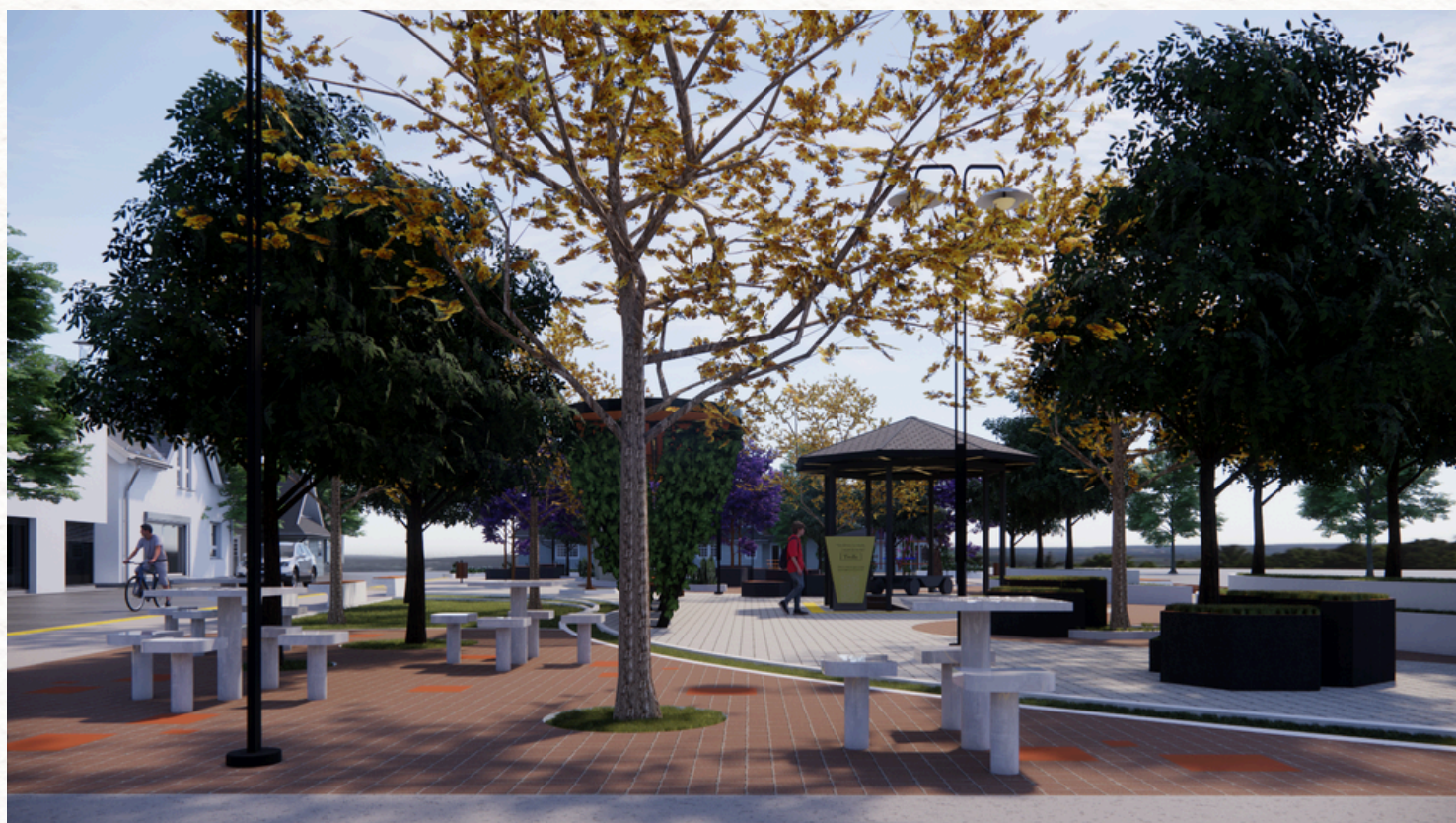
Praca Tarcisio Meira César



Praca Tarcísio Meira César

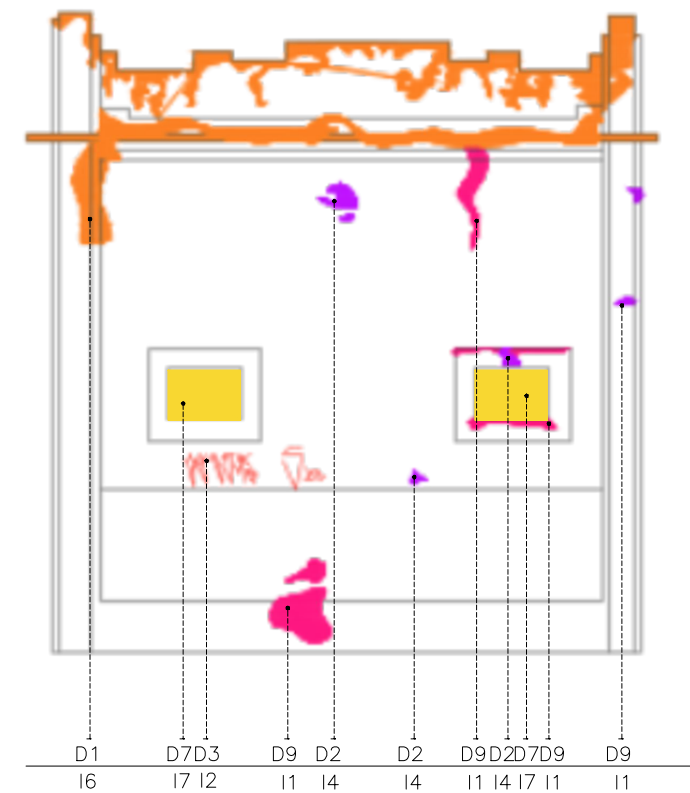
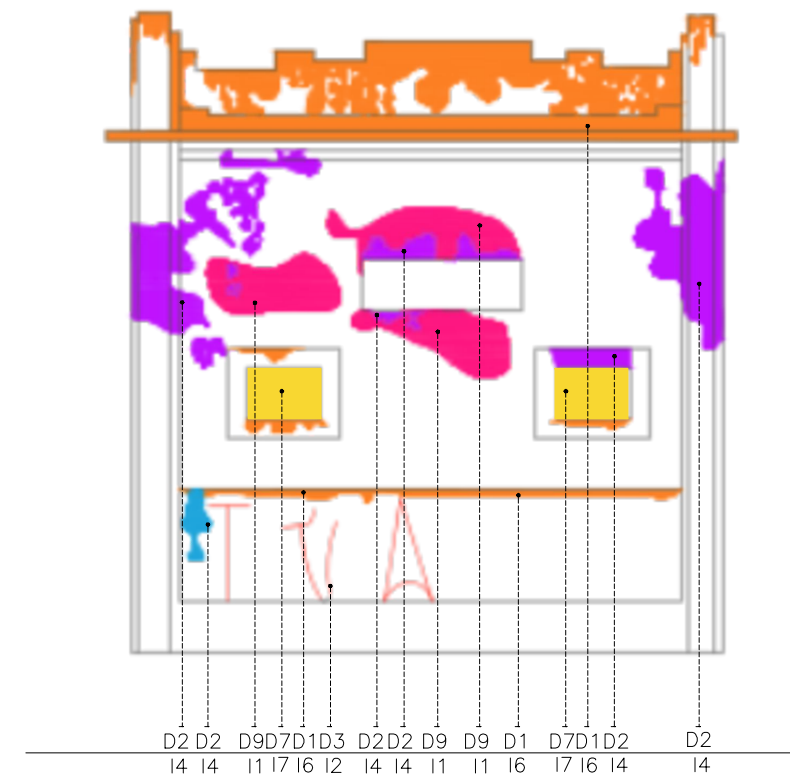
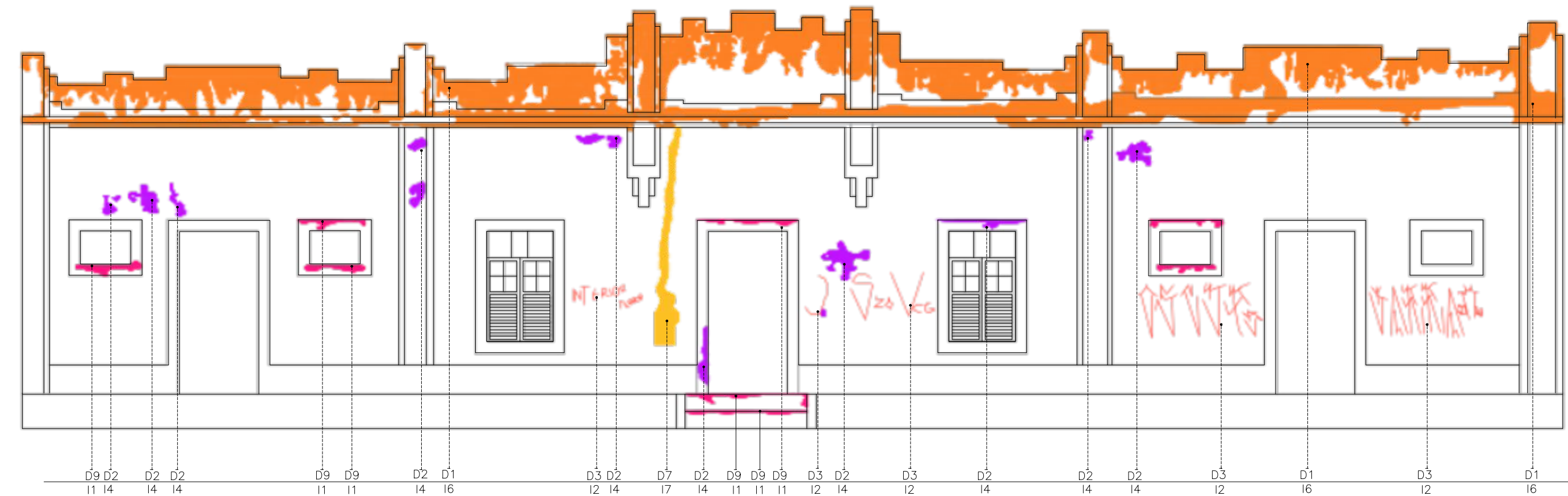
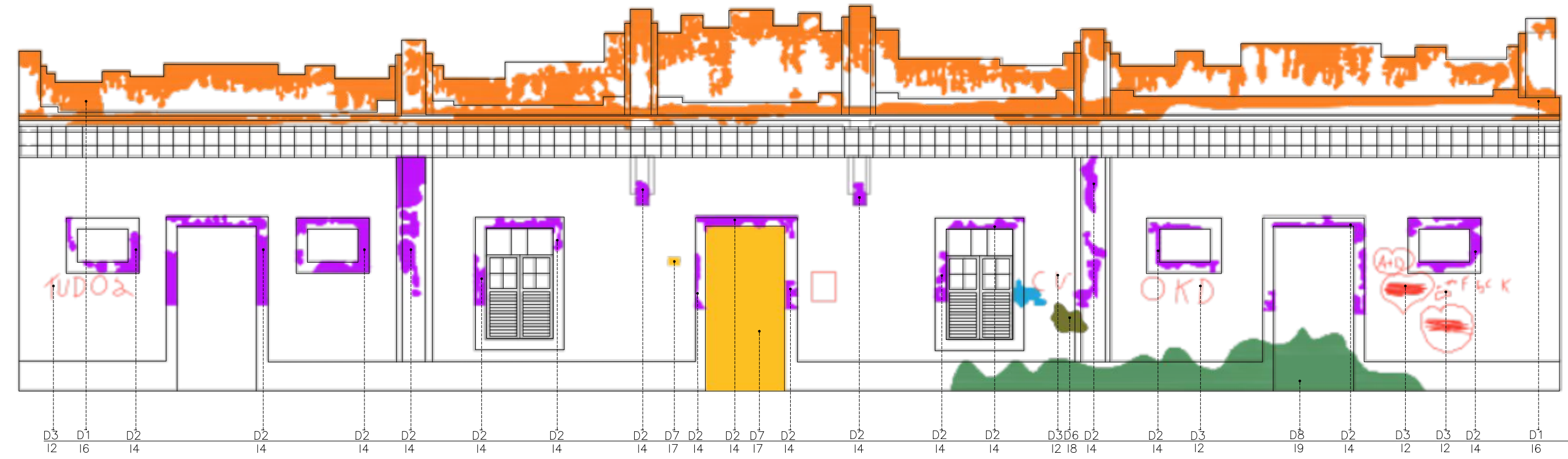


Praca Tarcísio Meira César



Praca Tarcísio Meira César



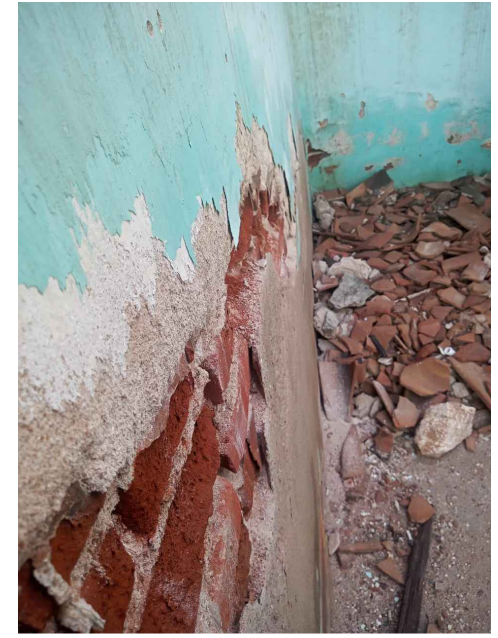


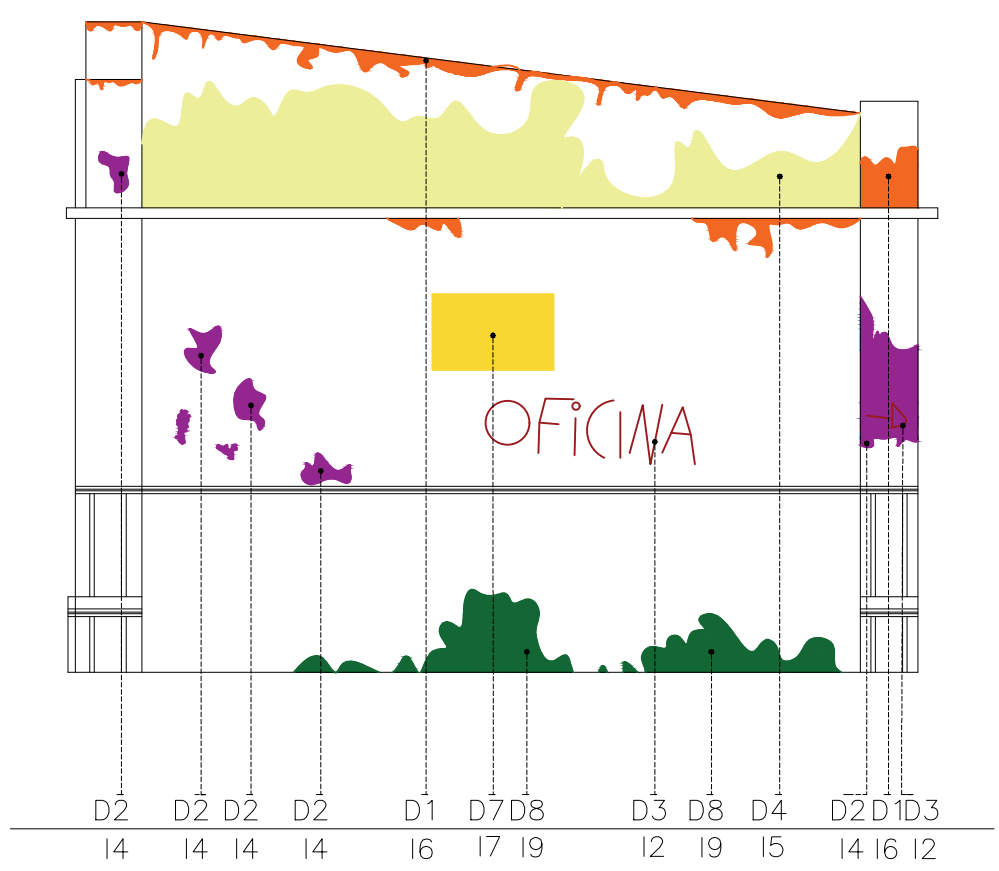
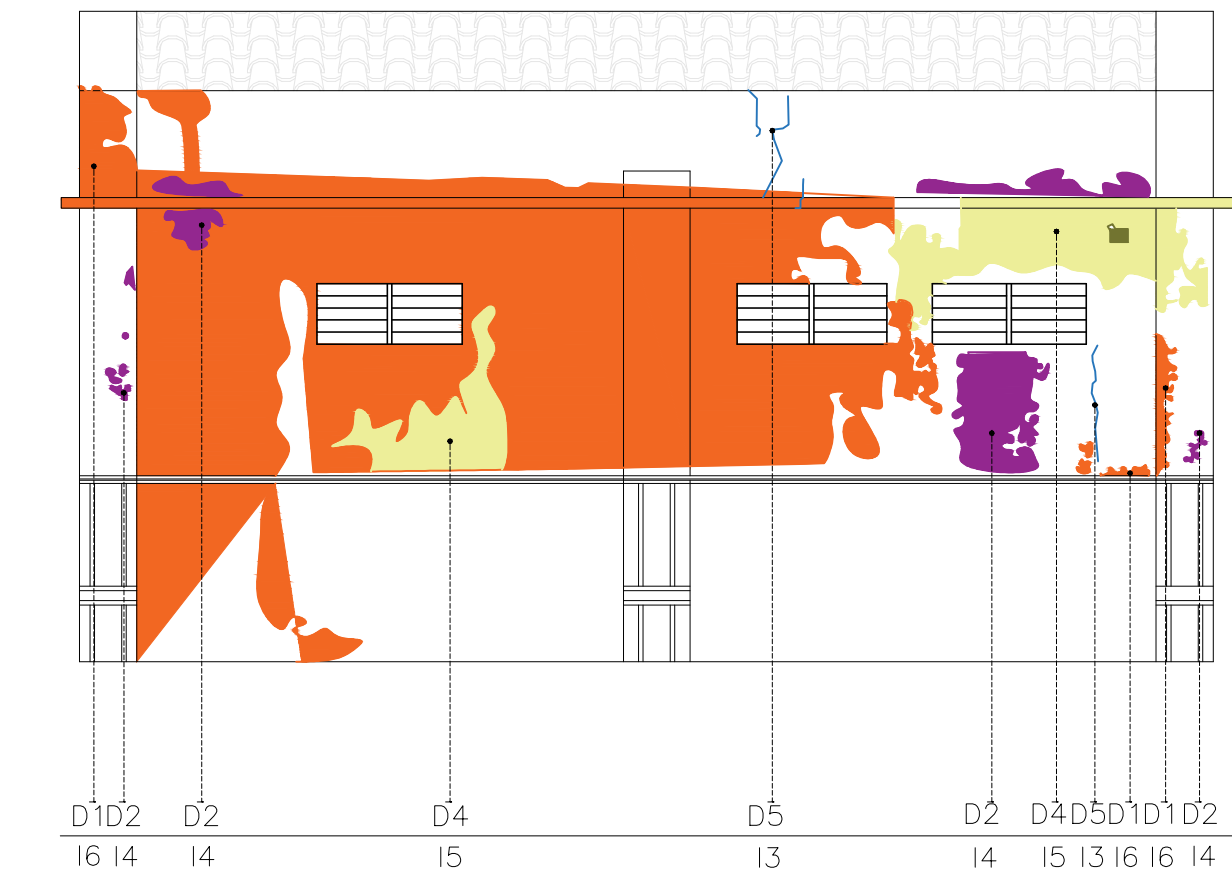
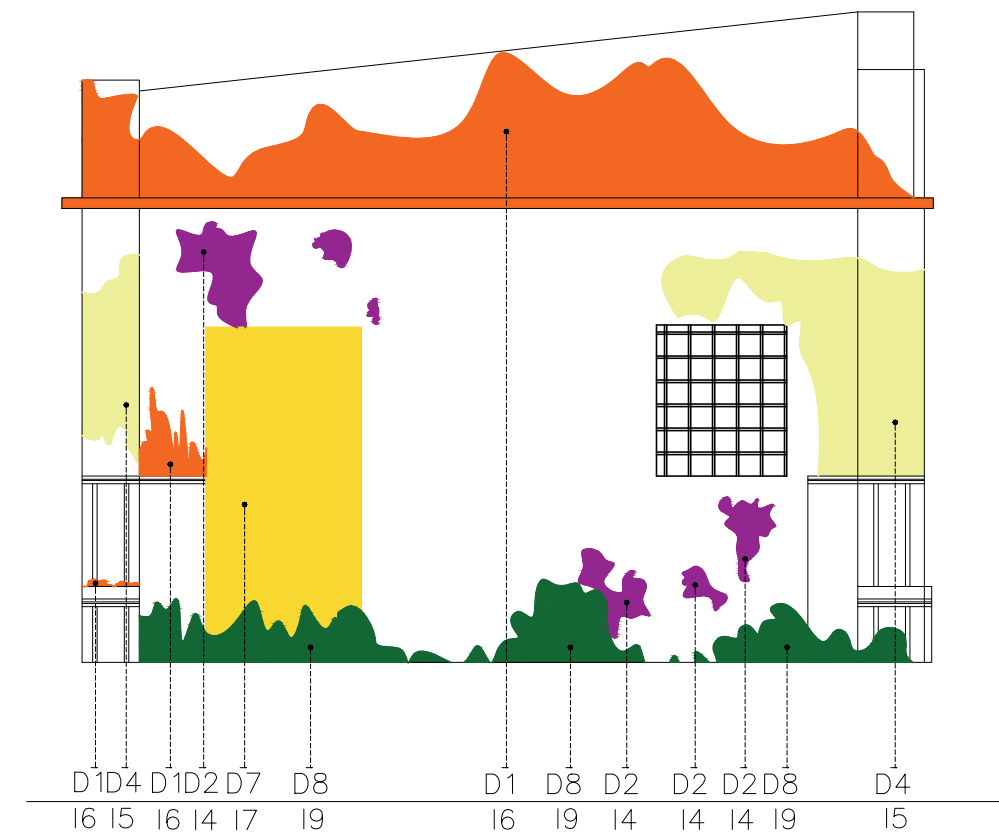
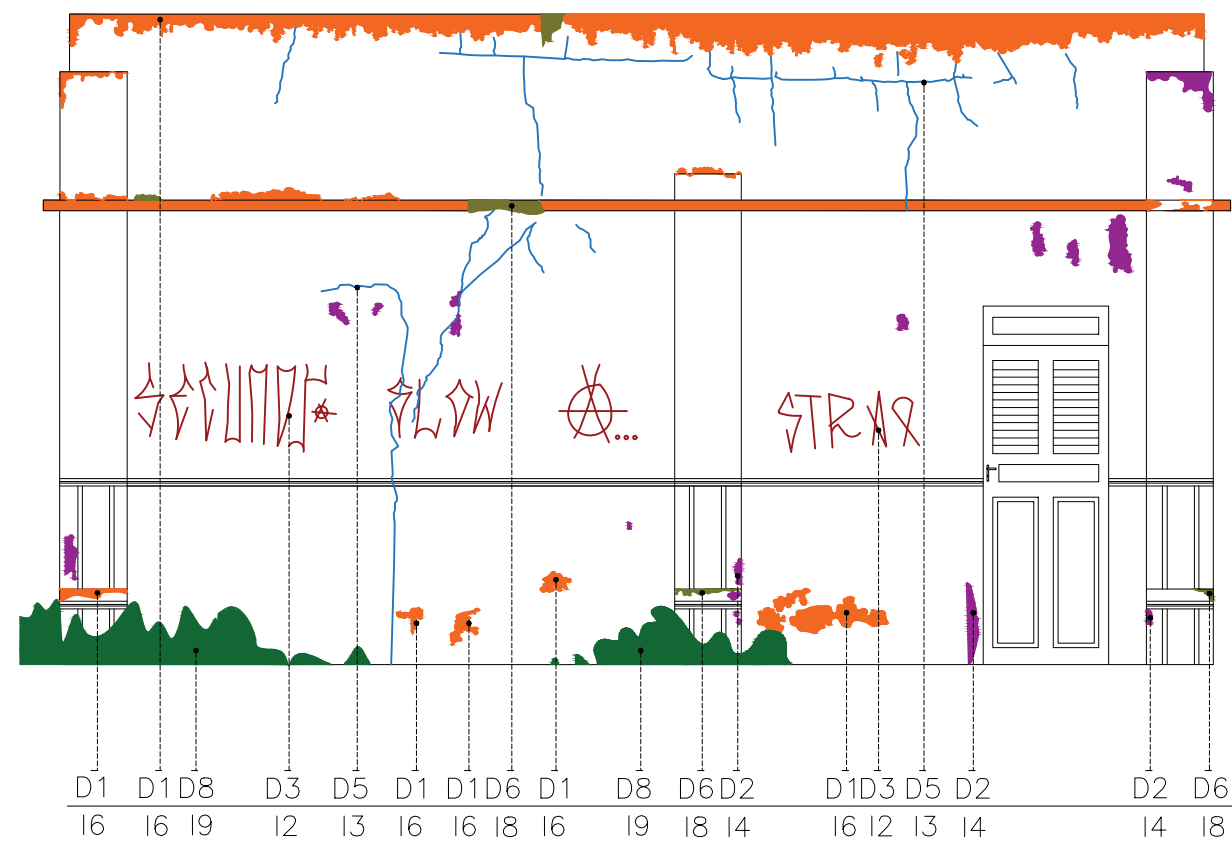
LEGENDA DE PATOLOGIAS

- D-1 BOLÔ (MOFO)
- D-2 PLUVIROLÊNCIA
- D-3 VANDALISMO
- D-4 EFLORESCÊNCIA
- D-5 FISSURA
- D-6 DESAGREGAÇÃO
- D-7 EMPAREDAMENTO
- D-8 VEGETAÇÃO
- D-9 SUJIDADE
- D-10 AUSÊNCIA DE TELHADOS

LISTA DE INTERVENÇÕES

- I-1 LIMPEZA
- I-2 PINTURA
- I-3 ABRIR SULCO E APLICAR MATERIAL VEDANTE
- I-4 REMOÇÃO DA ÁREA AFETADA E APLICAÇÃO DE PRODUTO NEUTRALIZANTE
- I-5 ELIMINAR O FOCO DE INFILTRAÇÕES, HIGIENIZAR E PINTAR
- I-6 LIMPEZA DA ÁREA, IMPERMEABILIZAÇÃO E APLICAÇÃO DE TINTA ANTI MOFO
- I-7 REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ADICIONADOS DE ACORDO COM O PROJETO ARQUITETÔNICO
- I-8 REMOÇÃO DO CONCRETO DETERIORADO, LIMPEZA DO LOCAL E APLICAÇÃO DE ARGAMASSA DE REPARO
- I-9 RETIRADA DS ELEMENTOS E APLICAÇÃO DE HERBICIDICA
- I-10 INSERÇÃO DA COBERTURA FALTANTE



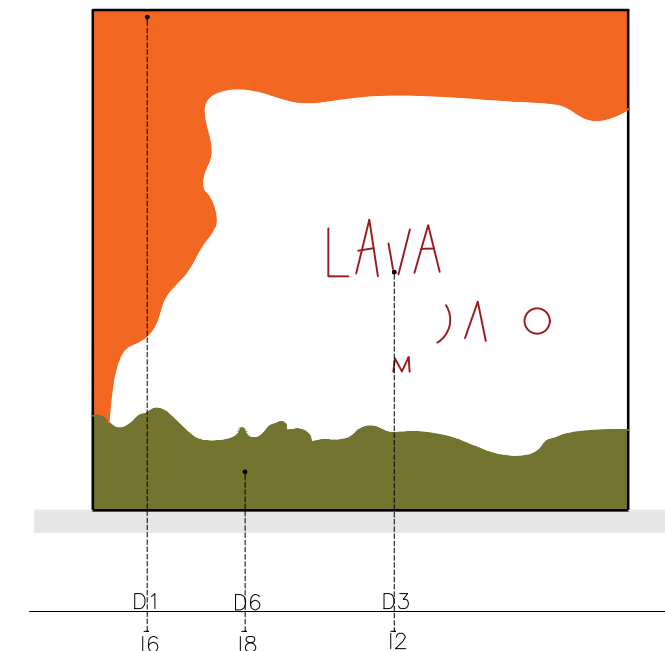
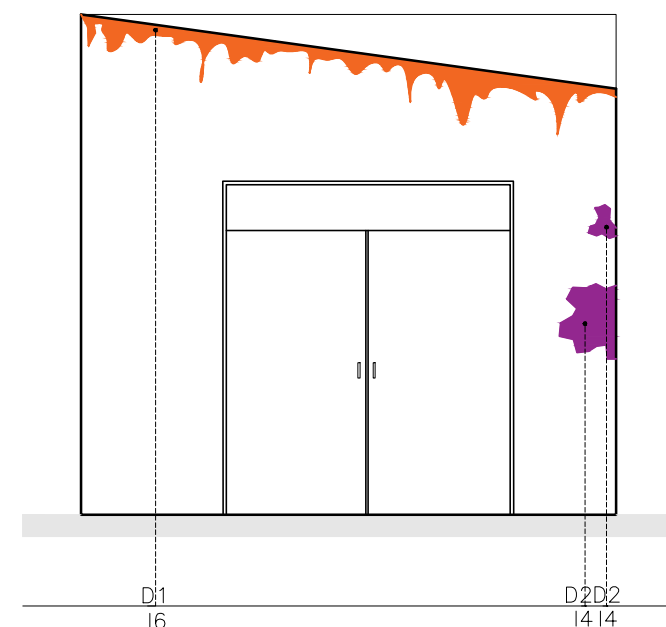
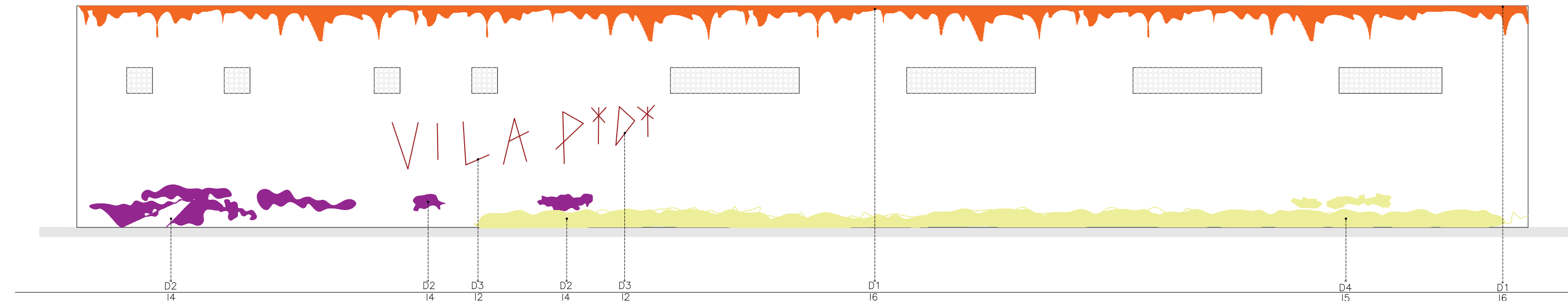


LEGENDA DE PATOLOGIAS

- D-1 BOLÔ (MOFO)
- D-2 PLUVEROLÊNCIA
- D-3 VANDALISMO
- D-4 EFLORESCÊNCIA
- D-5 FISSURA
- D-6 DESAGREGAÇÃO
- D-7 EMPAREDAMENTO
- D-8 VEGETAÇÃO
- D-9 SUJIDADE
- D-10 AUSÊNCIA DE TELHADOS

LISTA DE INTERVENÇÕES

- I-1 LIMPEZA
- I-2 PINTURA
- I-3 ABRIR SULCO E APLICAR MATERIAL VEDANTE
- I-4 REMOÇÃO DA ÁREA AFETADA E APLICAÇÃO DE PRODUTO NEUTRALIZANTE
- I-5 ELIMINAR O FOCO DE INFILTRAÇÕES, HIGIENIZAR E PINTAR
- I-6 LIMPEZA DA ÁREA, IMPERMEABILIZAÇÃO E APLICAÇÃO DE TINTA ANTI MOFO
- I-7 REMOÇÃO DOS ELEMENTOS ADICIONADOS DE ACORDO COM O PROJETO ARQUITETÔNICO
- I-8 REMOÇÃO DO CONCRETO DETERIORADO, LIMPEZA DO LOCAL E APLICAÇÃO DE ARGAMASSA DE REPARO
- I-9 RETIRADA DS ELEMENTOS E APLICAÇÃO DE HERBICIDICA
- I-10 INSERÇÃO DA COBERTURA FALTANTE



PROJETO: Restaura e Requalificação do Conjunto ferroviário
LOCALIZAÇÃO: Patos, PB – Brasil
CONTEÚDO: Mapa de Danos – Depósito e antiga oficina
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

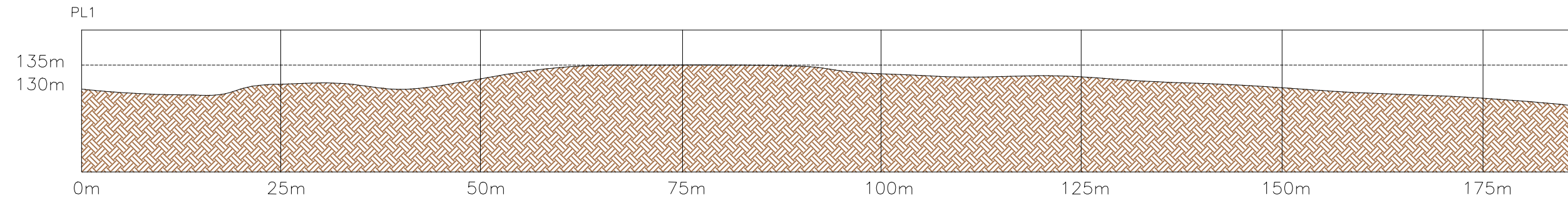
UNIVERSIDADE: Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hylia Bezerra dos Santos



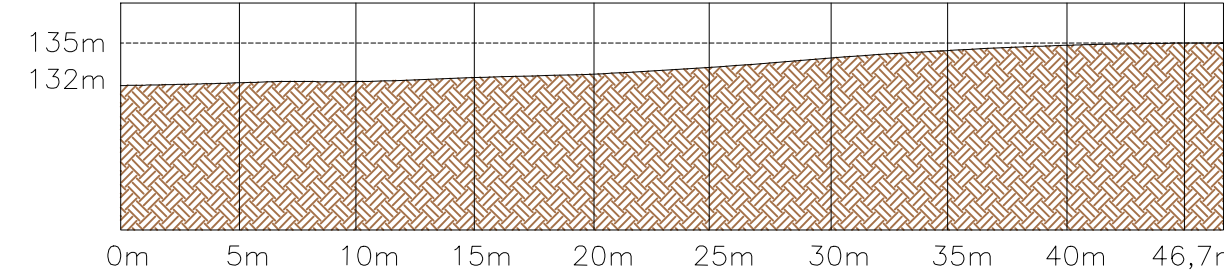
PLANTA TOPOGRÁFICA
ESC: 1:700



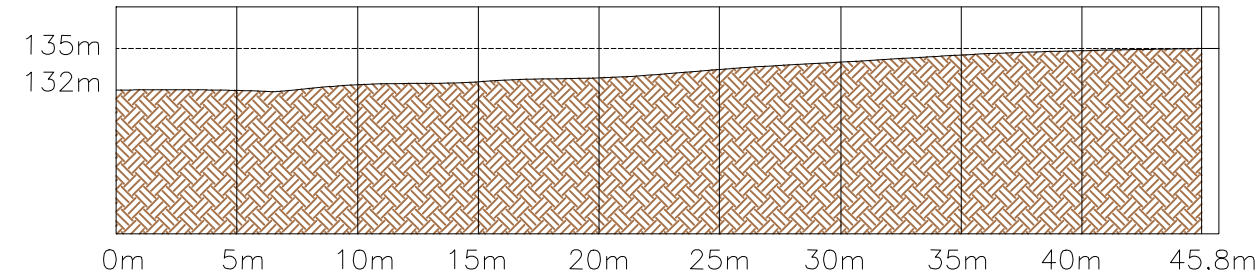
PLANTA TOPOGRÁFICA
ESC: 1:250



PERFIL LONGITUDINAL
ESC: 1:500



PERFIL TRANSVERSAL 01 (T1)
ESC: 1:550



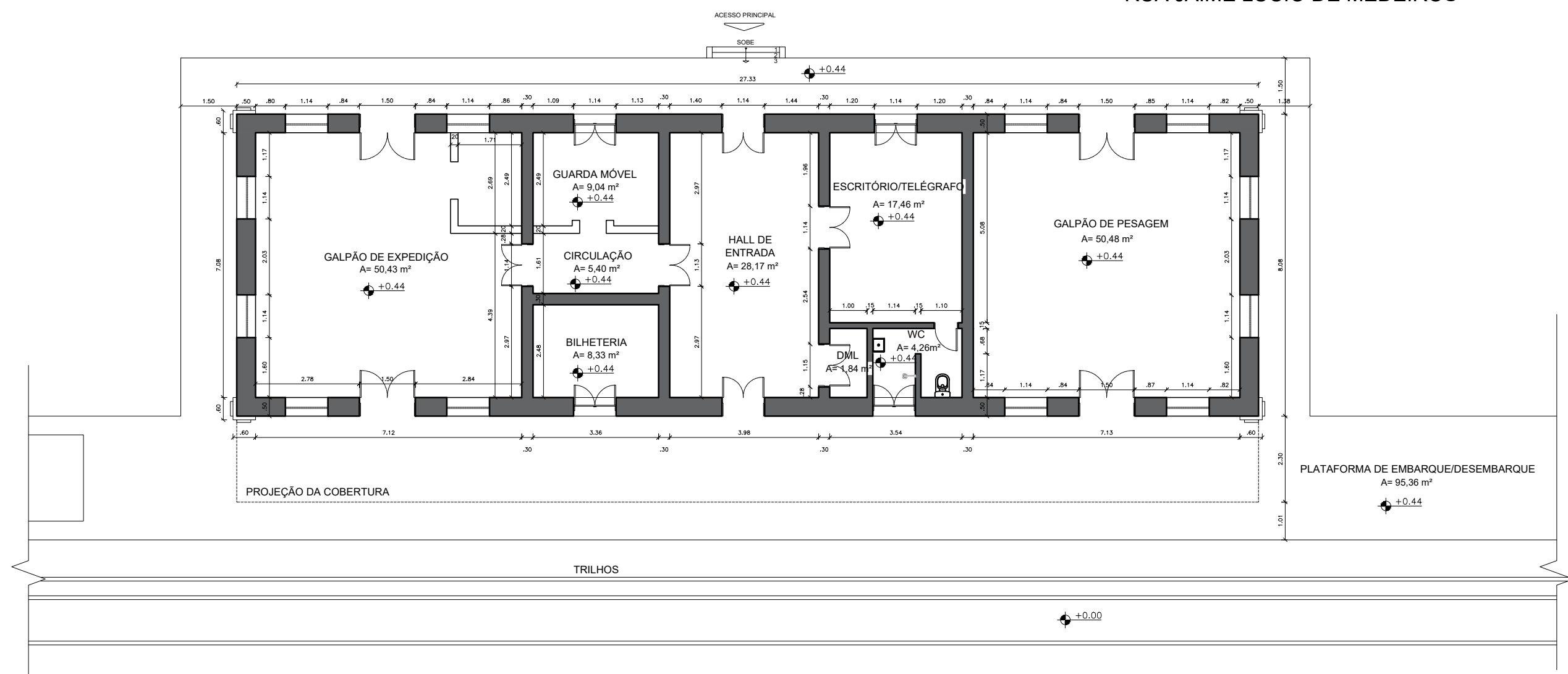
PERFIL TRANSVERSAL 02 (T2)
ESC: 1:550



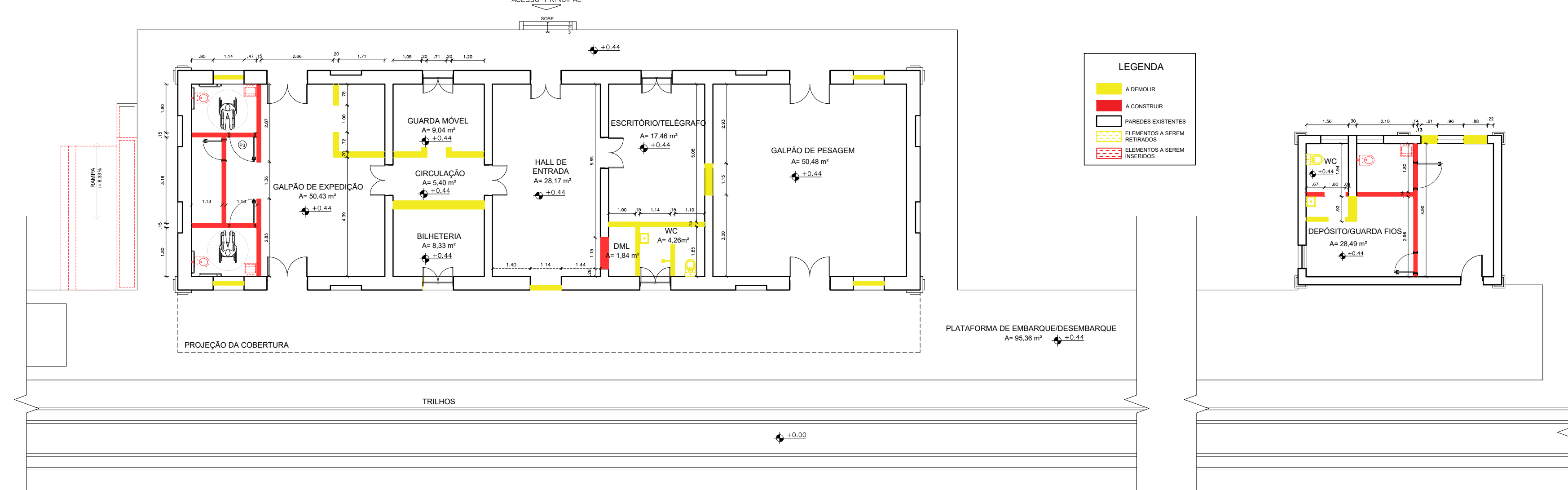
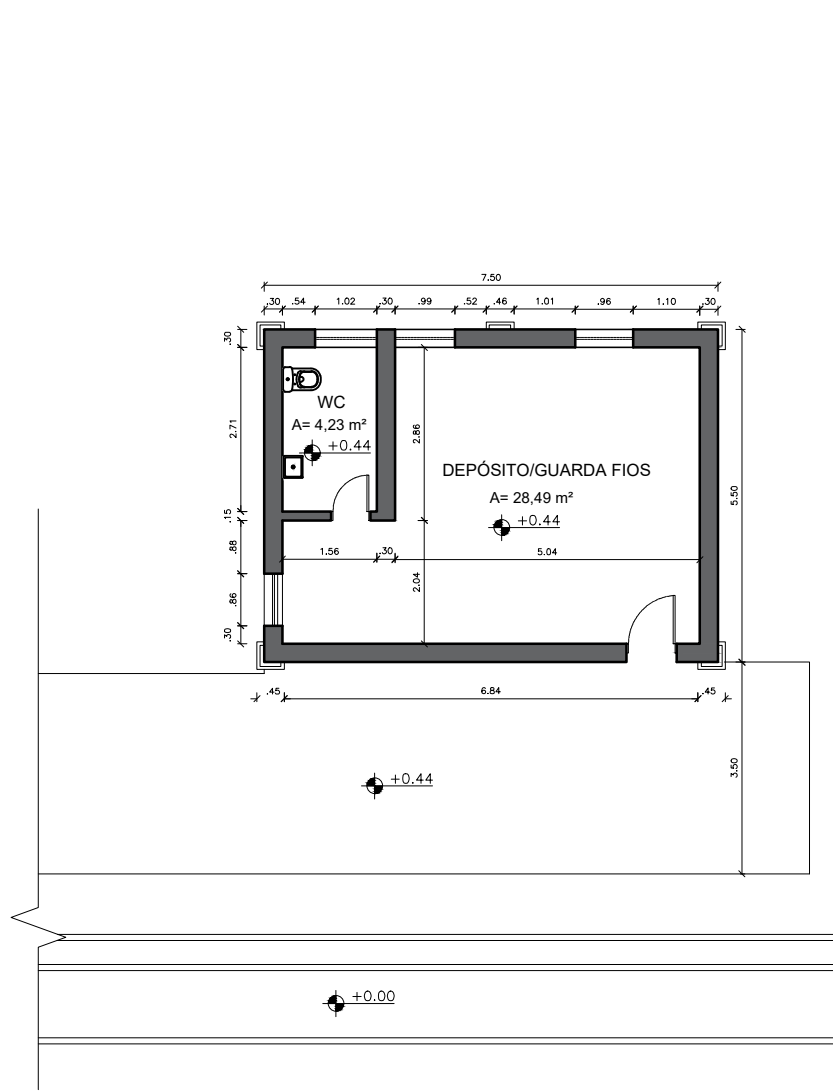
UNIVERSIDADE: Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hyria Bezerra dos Santos

PROJETO: Restauo e Requalificação do Conjunto ferroviário
LOCALIZAÇÃO: Patos,PB – Brasil
ESCALA: Indicada
DATA: Julho, 2025

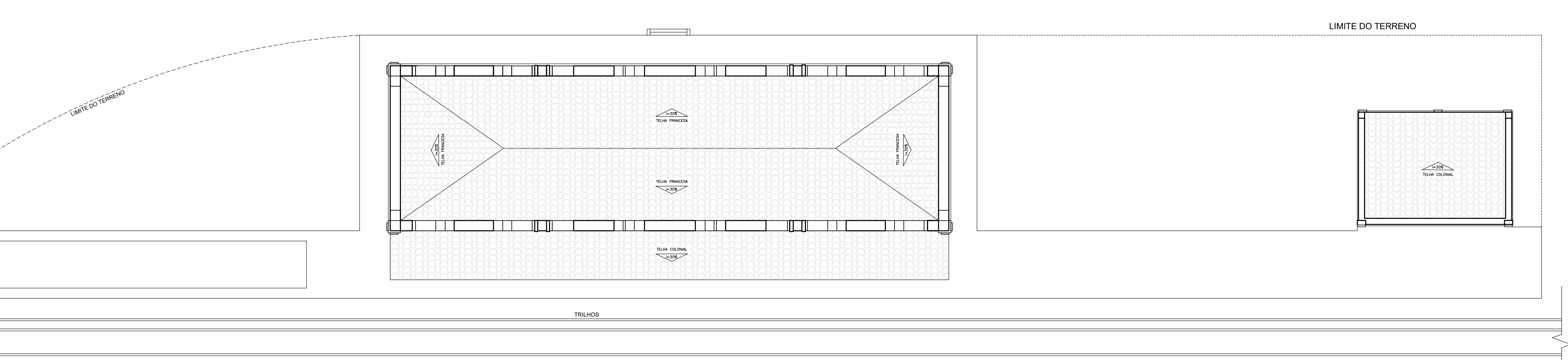
CONTEÚDO: Planta topográfica e Planta de implantação
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros



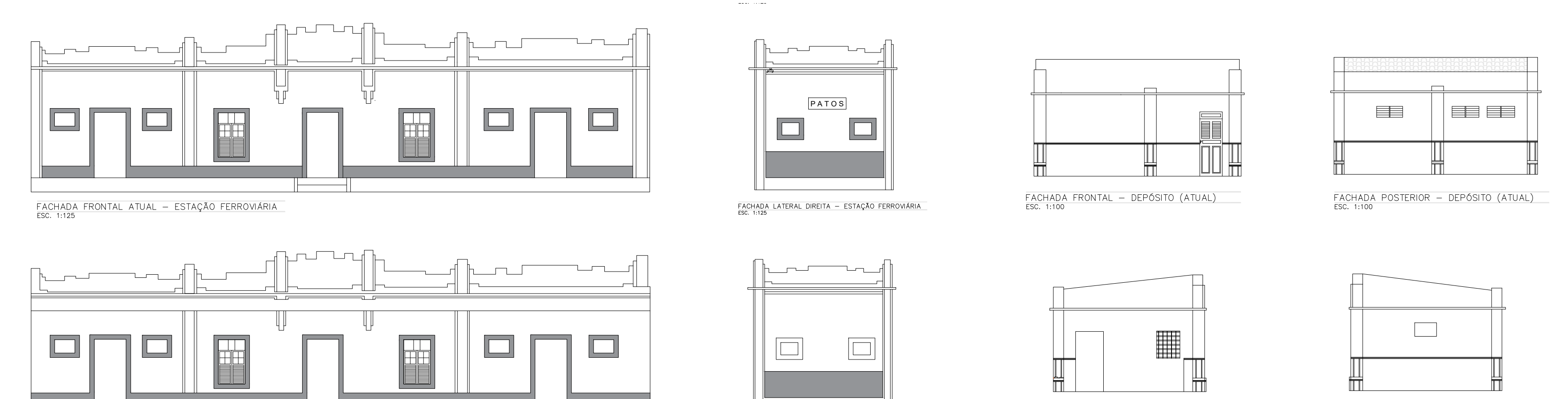
PLANTA BAIXA ATUAL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DEPÓSITO/GUARDA FIOS
SEM ESCALA



PLANTA DE REFORMA – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DEPÓSITO
ESC. 1:100



PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTURA ATUAL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DEPÓSITO
ESC. 1:150



FACHADA FRONTAL ATUAL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
ESC. 1:125

FACHADA LATERAL DIREITA – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
ESC. 1:125

FACHADA POSTERIOR ATUAL – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
ESC. 1:125

FACHADA LATERAL DIREITA – DEPÓSITO (ATUAL)
ESC. 1:100

FACHADA LATERAL D – DEPÓSITO (ATUAL)
ESC. 1:100

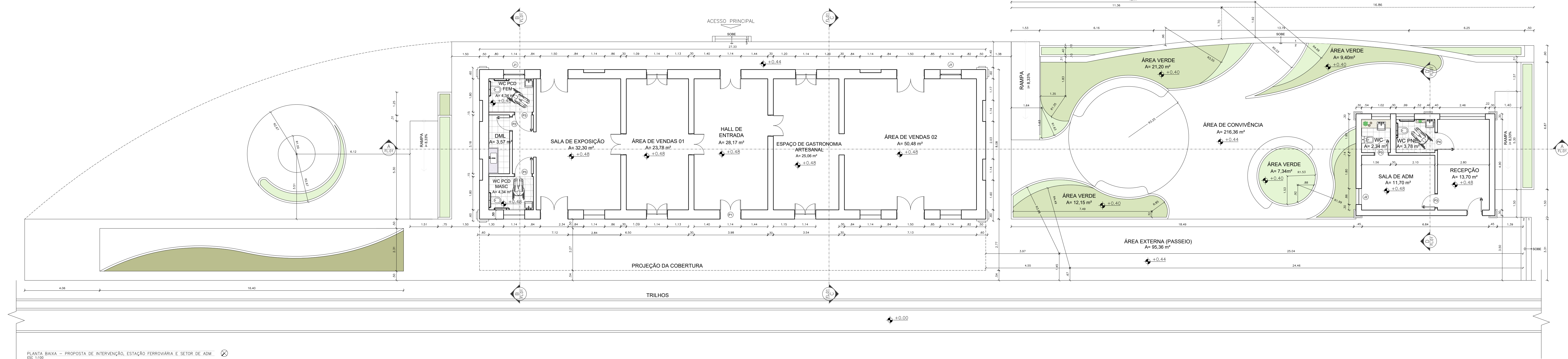
FACHADA LATERAL E – DEPÓSITO (ATUAL)
ESC. 1:100



Restauração e Requalificação do Conjunto ferroviário
Patos, PB – Brasil
Planta baixa, de reforma e fachadas atuais
Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

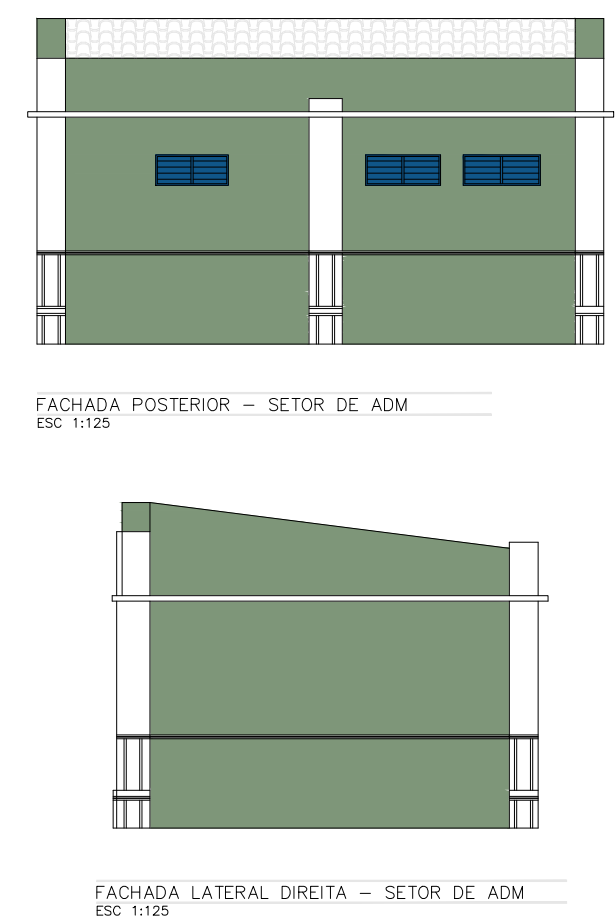
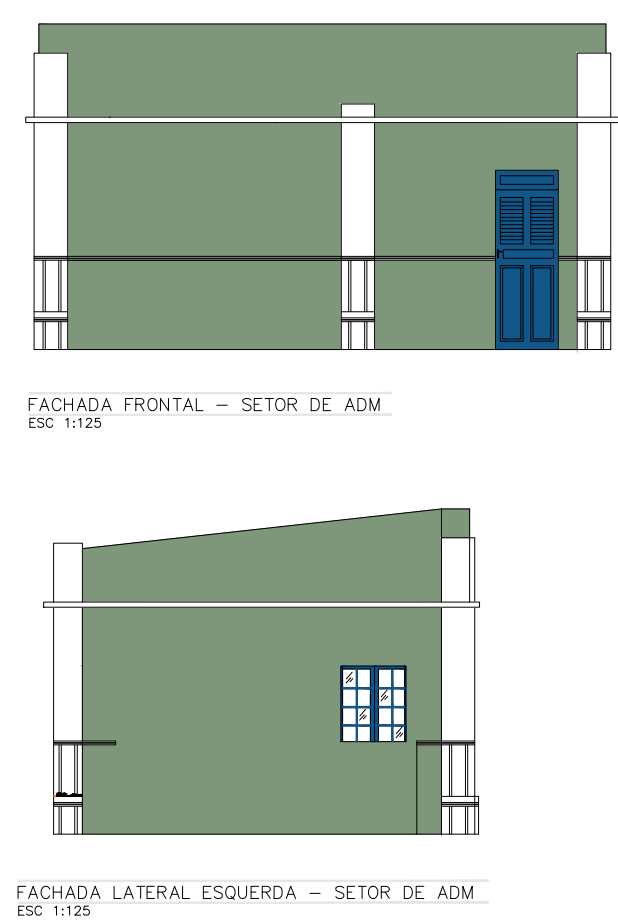
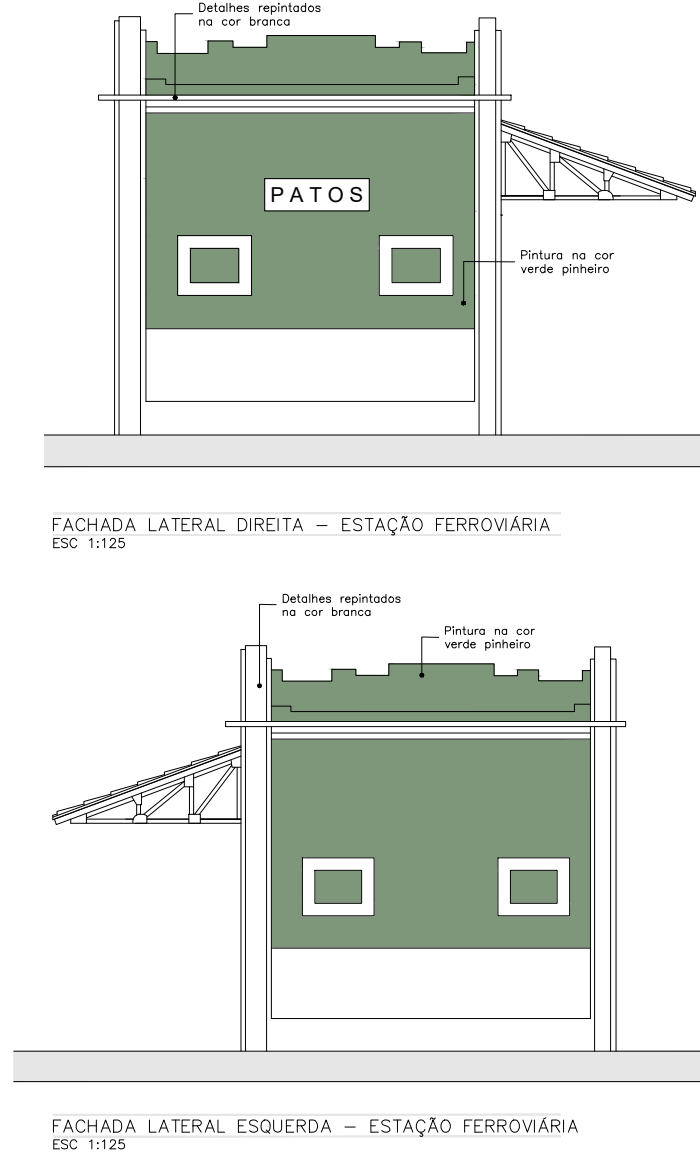
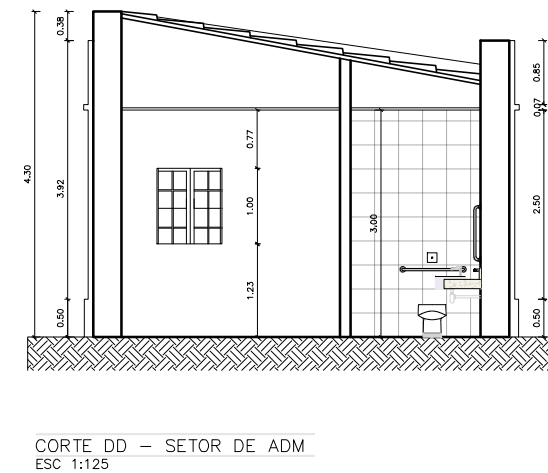
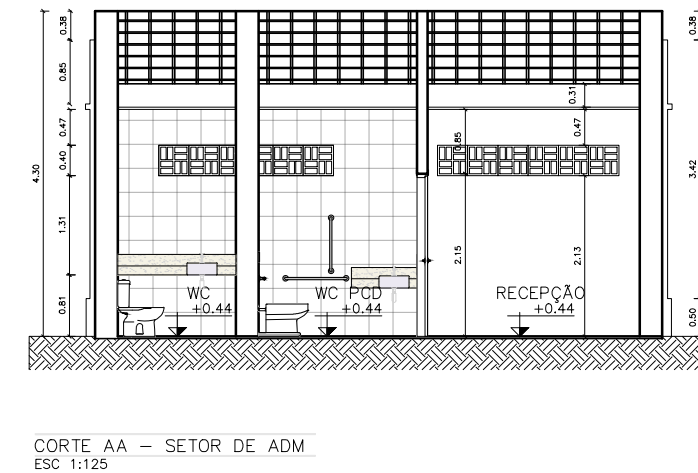
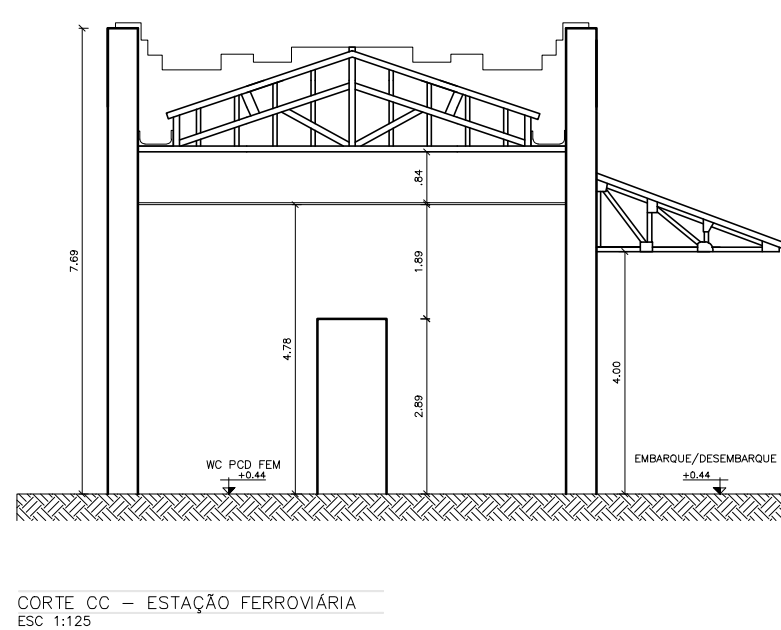
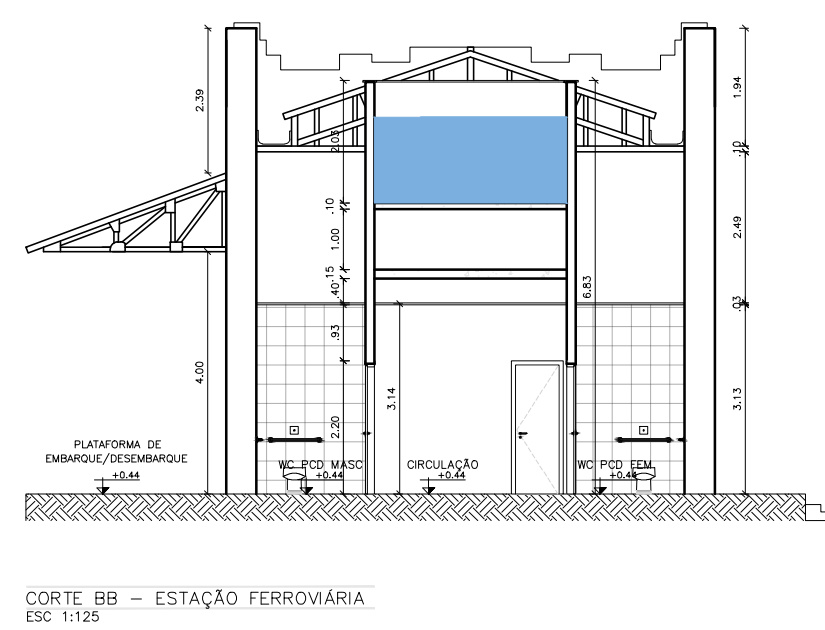
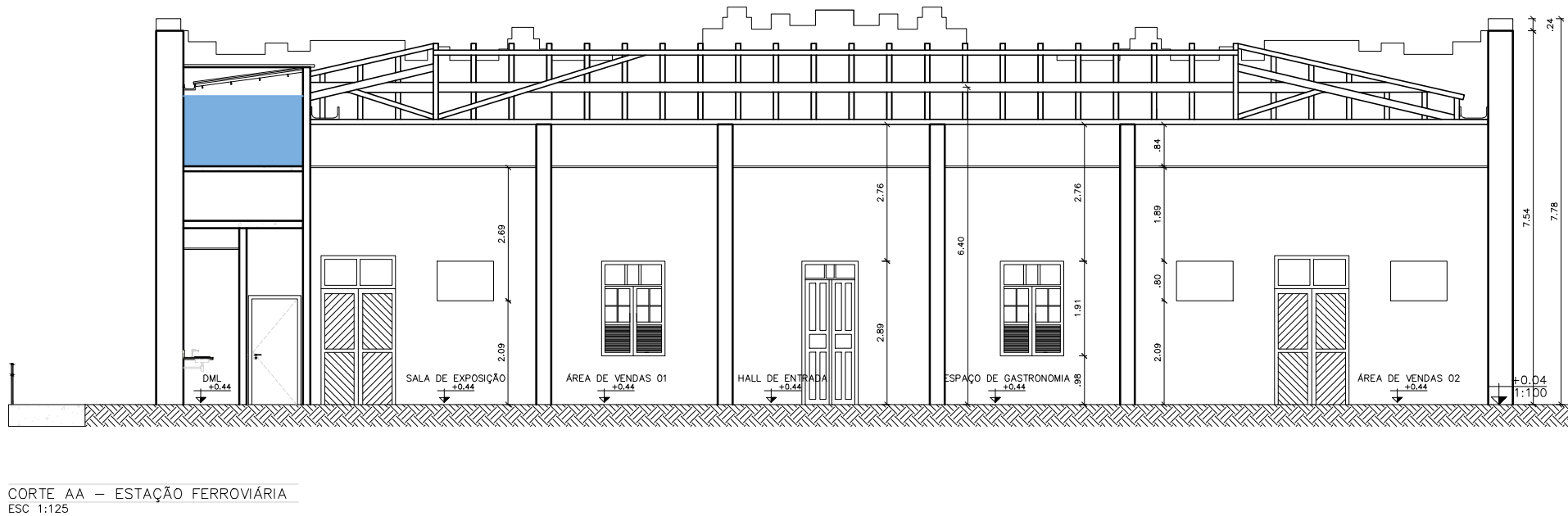
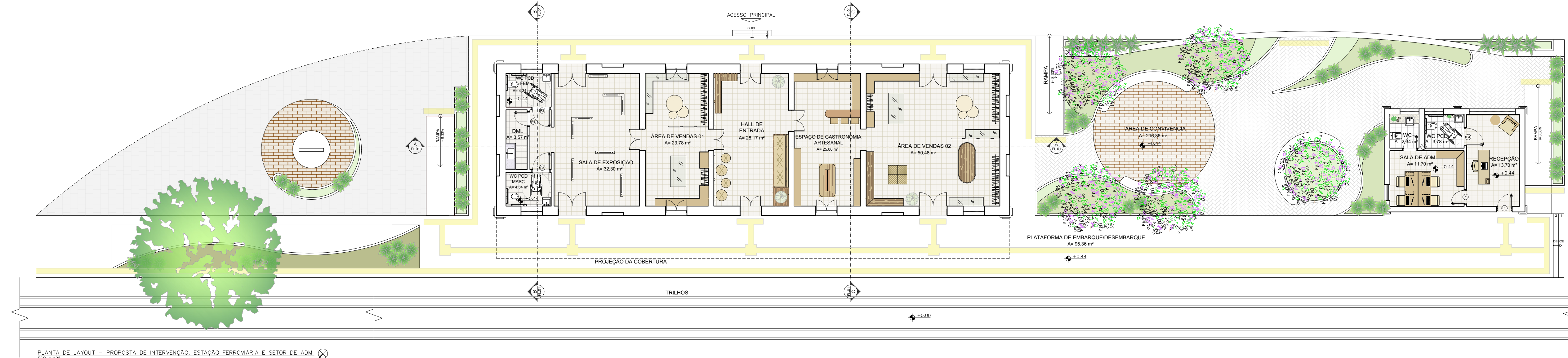
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hyrla Bezerra dos Santos

DATA: Julho, 2025
ESCALA: Indicada



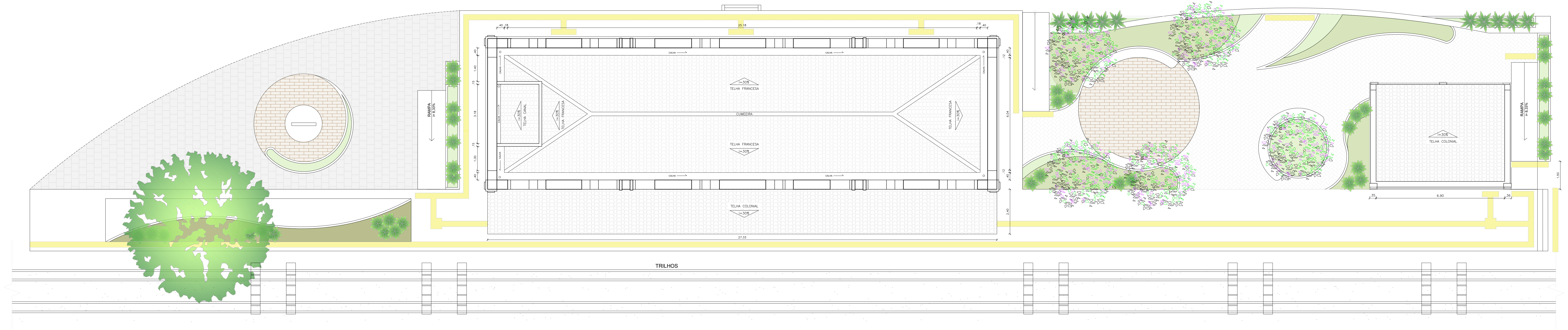
PLANTA BAIXA – PROPOSTA DE INTERVENÇÃO, ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SETOR DE ADM.
ESC 1:100



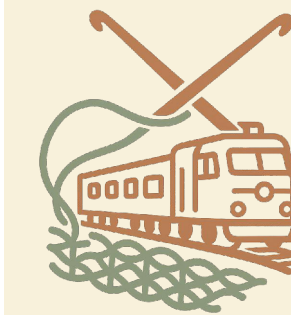


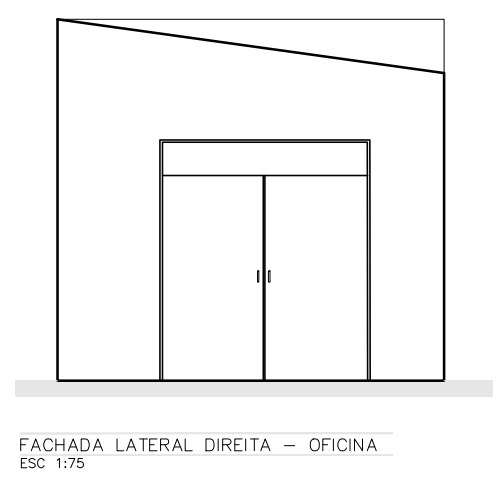
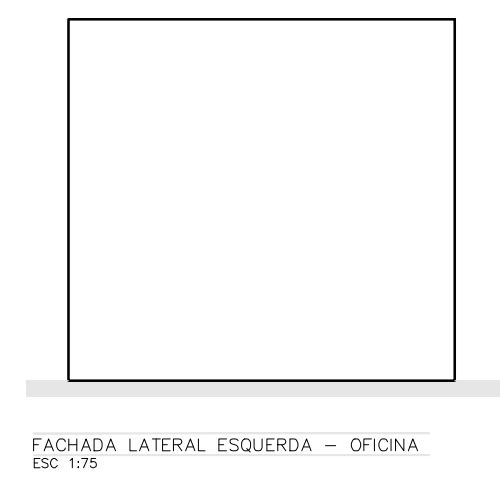
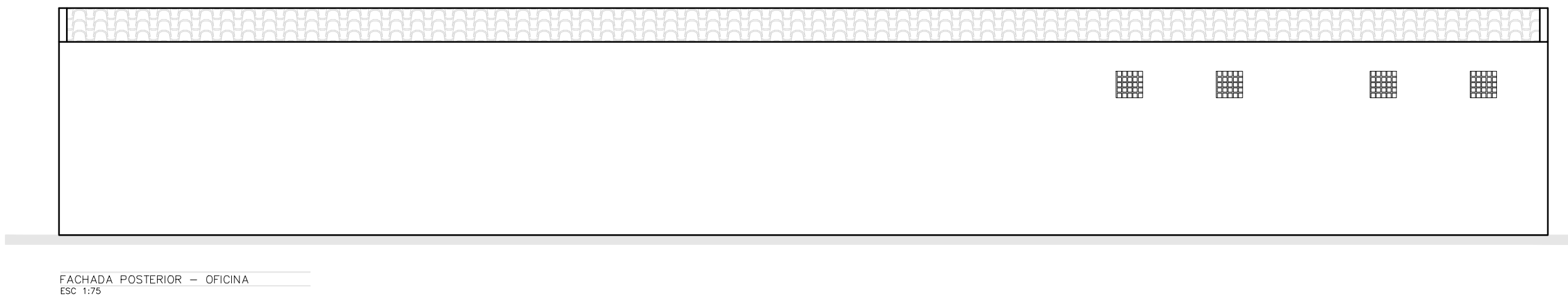
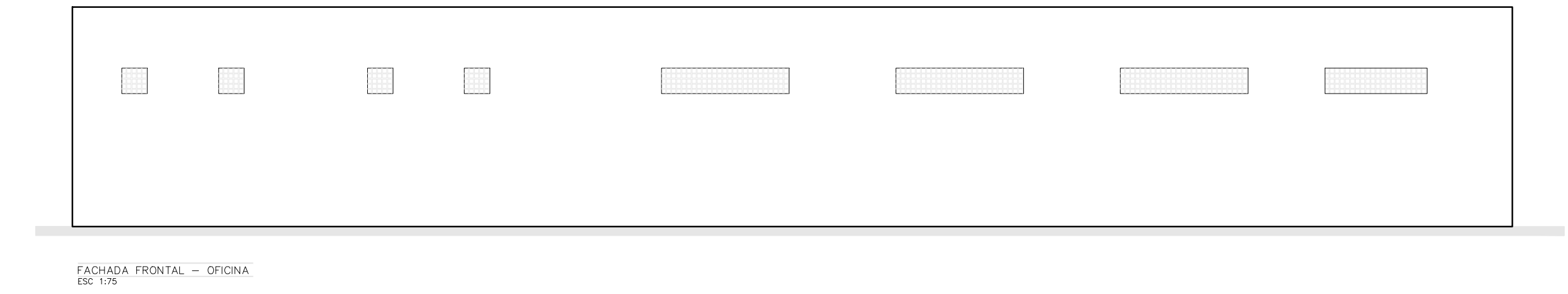
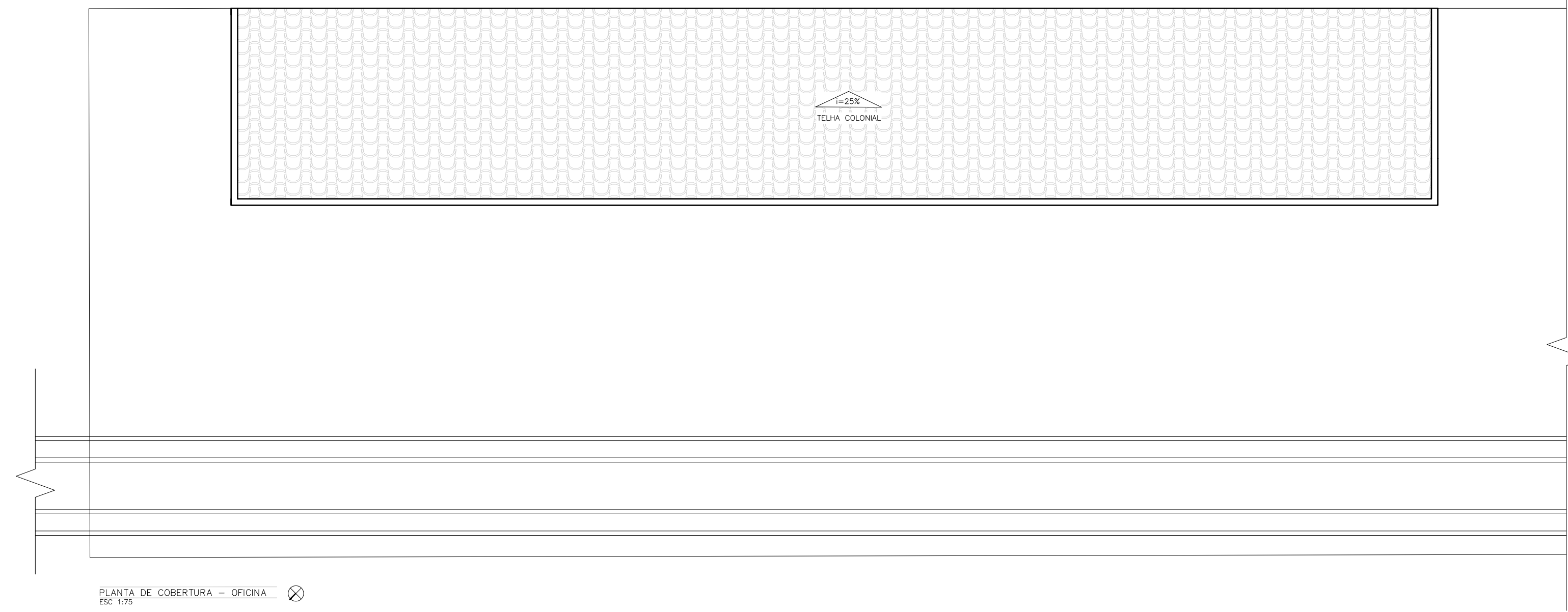
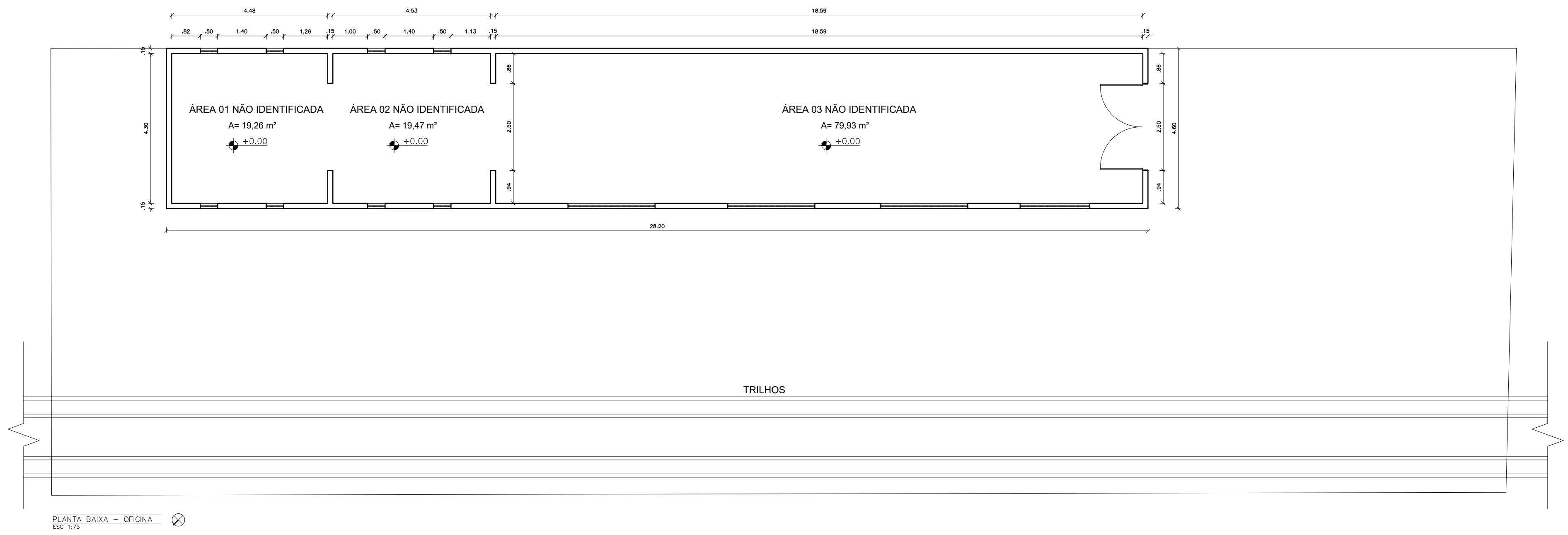
Restauração e Requalificação do Conjunto ferroviário
LOCALIZAÇÃO: Patos, PB – Brasil
CONTEÚDO: Planta de Layout, cortes e fachadas
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hyrla Bezerra dos Santos



PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTURA – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E SETOR DE ADM.
ESC. 1:100

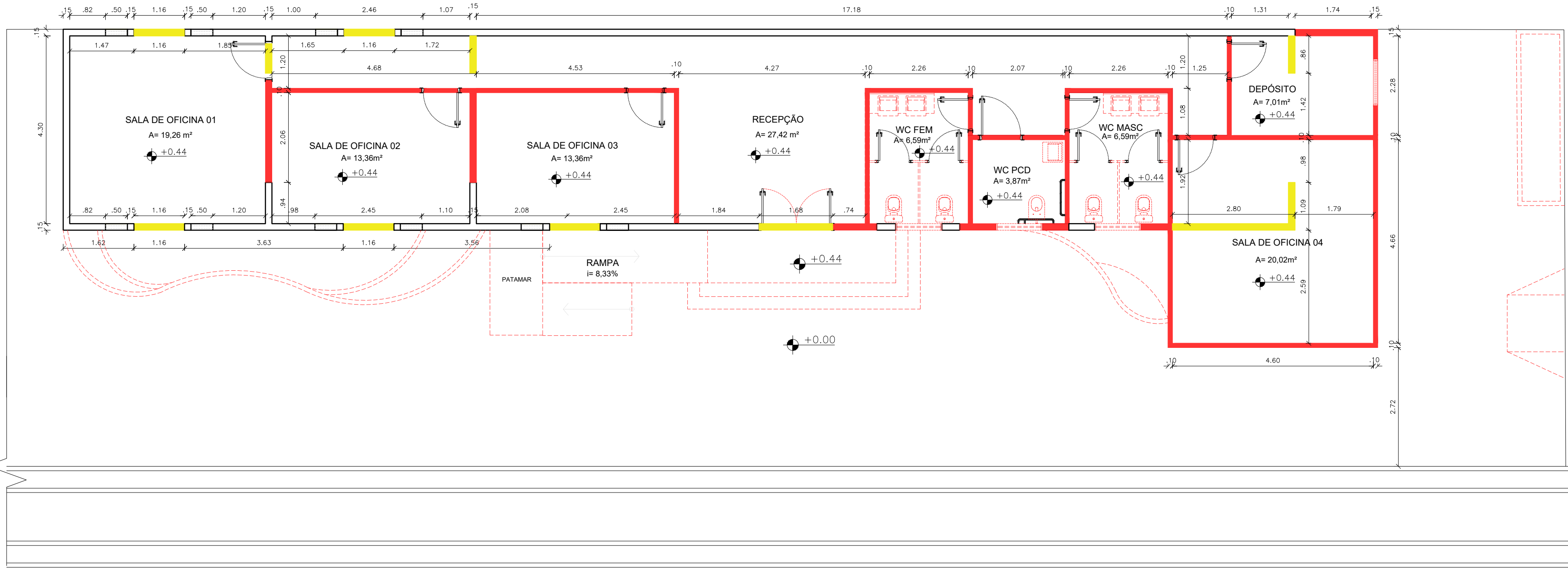




Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hylla Bezerra dos Santos

Restauração e Requalificação do Conjunto ferroviário
LOCALIZAÇÃO: Patos, PB — Brasil
CONTEÚDO: Planta baixa, Cobertura e fachadas atuais — oficina
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

DATA: Julho, 2025
ESCALA: Indicada



PLANTA DE REFORMA – CENTRO DE FORMAÇÃO
ESC 1:75

LEGENDA

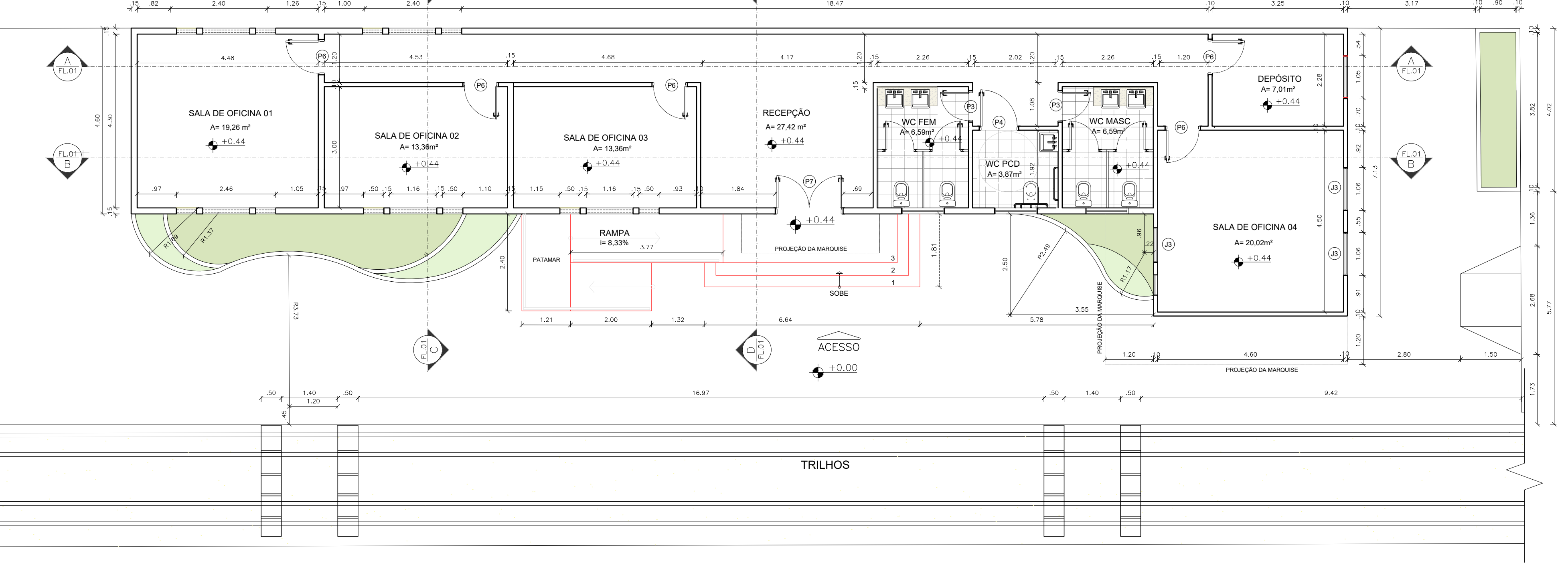
A DEMOLIR

A CONSTRUIR

PAREDES EXISTENTES

ELEMENTOS A SEREM RETIRADOS

ELEMENTOS A SEREM INSERIDOS



PLANTA BAIXA – PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO CENTRO DE FORMAÇÃO
ESC 1:75



Restauração e Requalificação do Conjunto ferroviário

CURSO:

Arquitetura e Urbanismo

ASSUNTO:

Trabalho de Conclusão de Curso

AUTORA:

Hyrla Bezerra dos Santos

LOCALIZAÇÃO:

Patos,PB – Brasil

ESCALA:

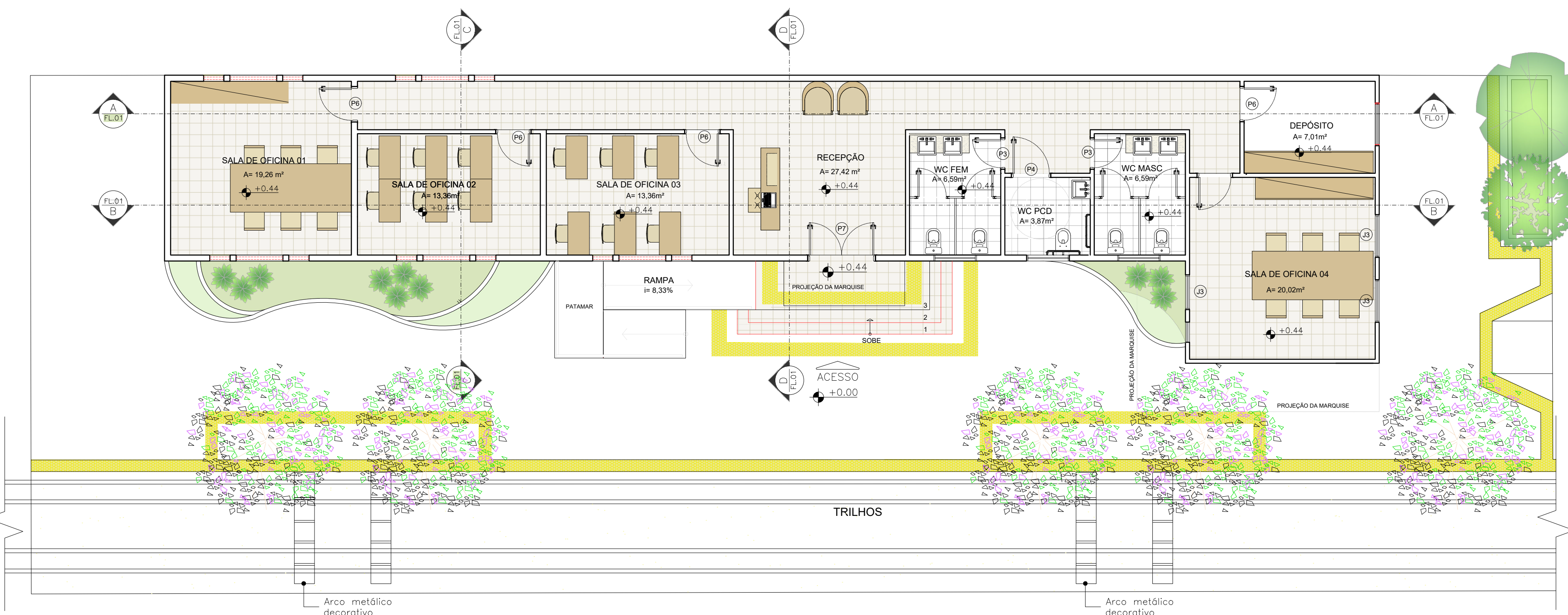
Indicada

DATA:

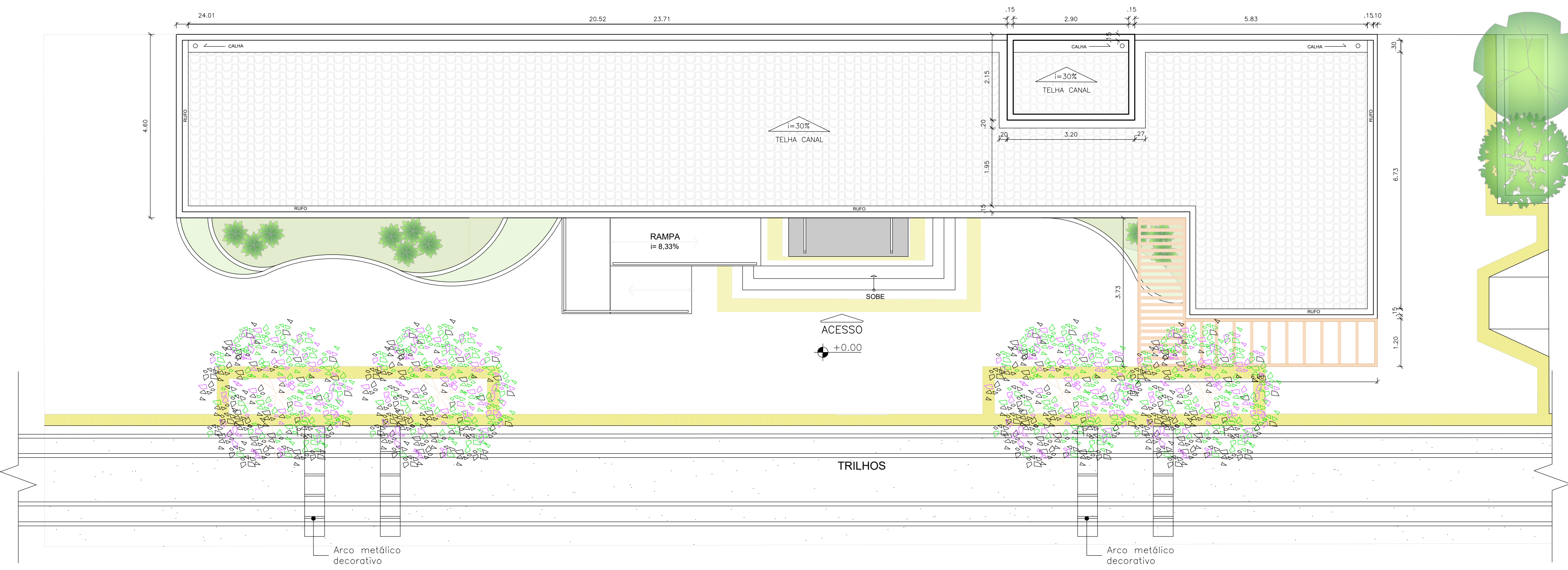
Julho, 2025

CONTEÚDO:

Planta de reforma e Planta baixa da proposta de intervenção – Centro de Formação Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

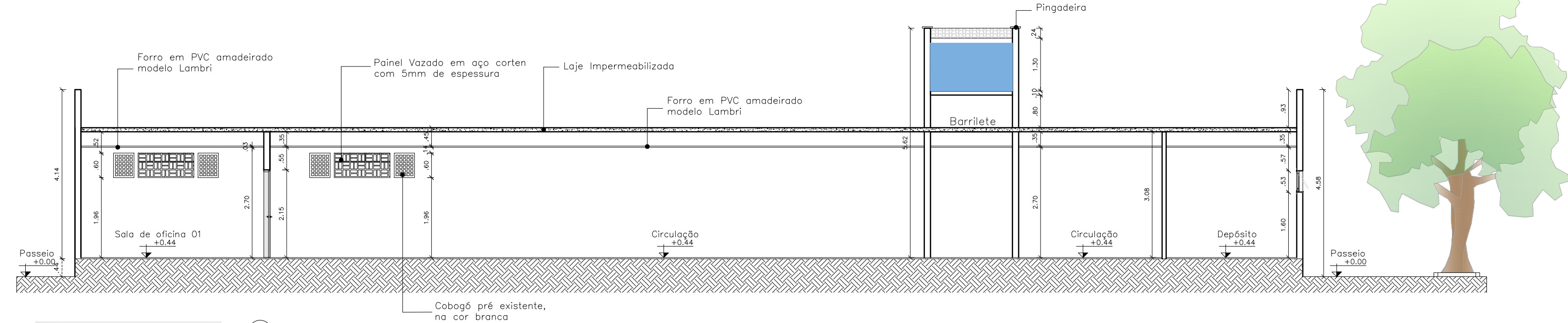


PLANTA DE LAYOUT – CENTRO DE FORMAÇÃO
ESC: 1/75

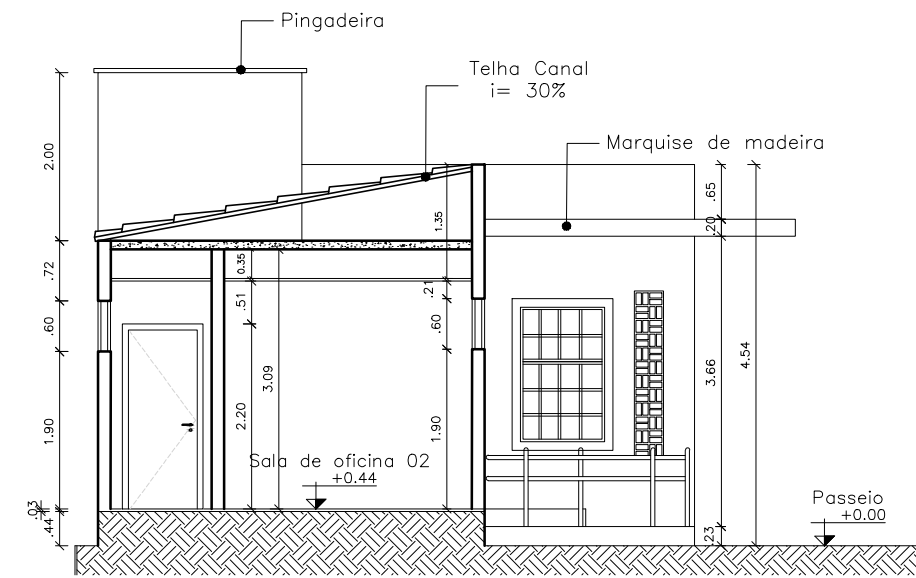


PLANTA DE LOCAÇÃO E COBERTURA – CENTRO DE FORMAÇÃO
ESC: 1/75

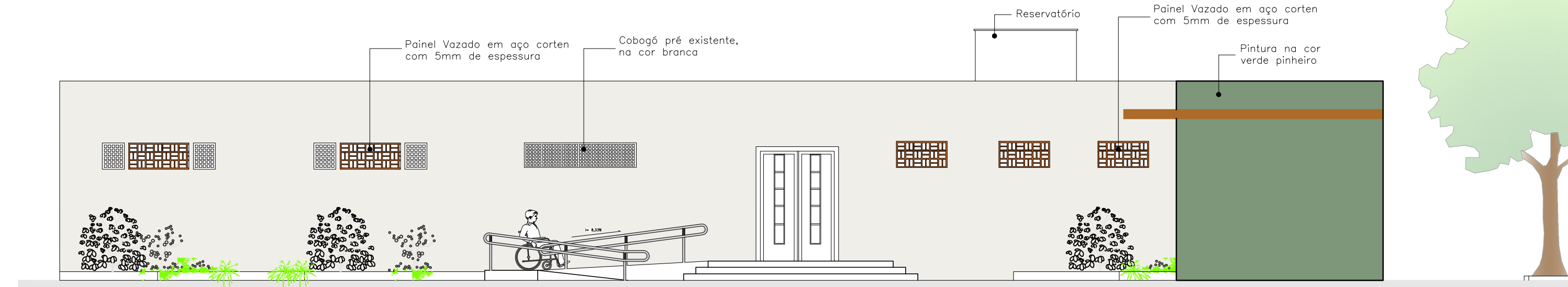




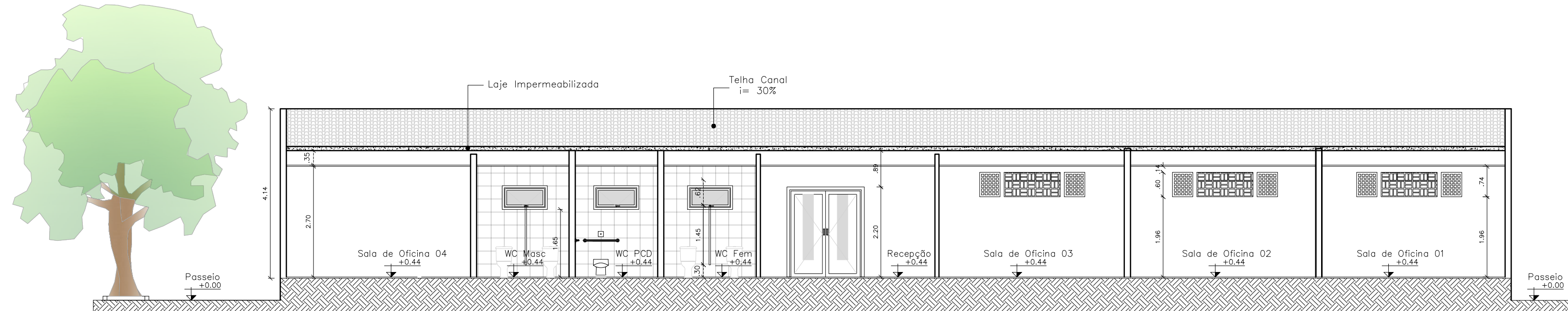
CORTE AA – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100



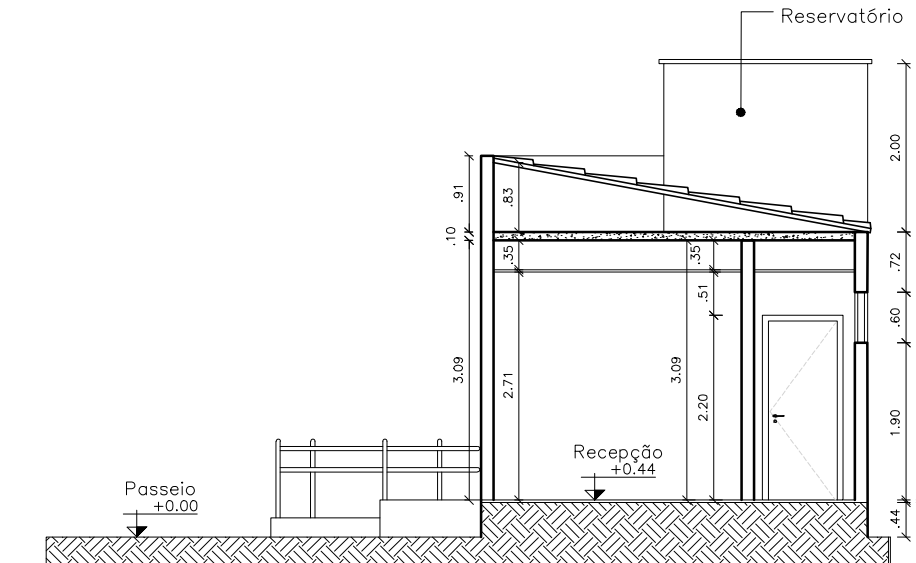
CORTE CC – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100



PLANTA FRONTAL – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100



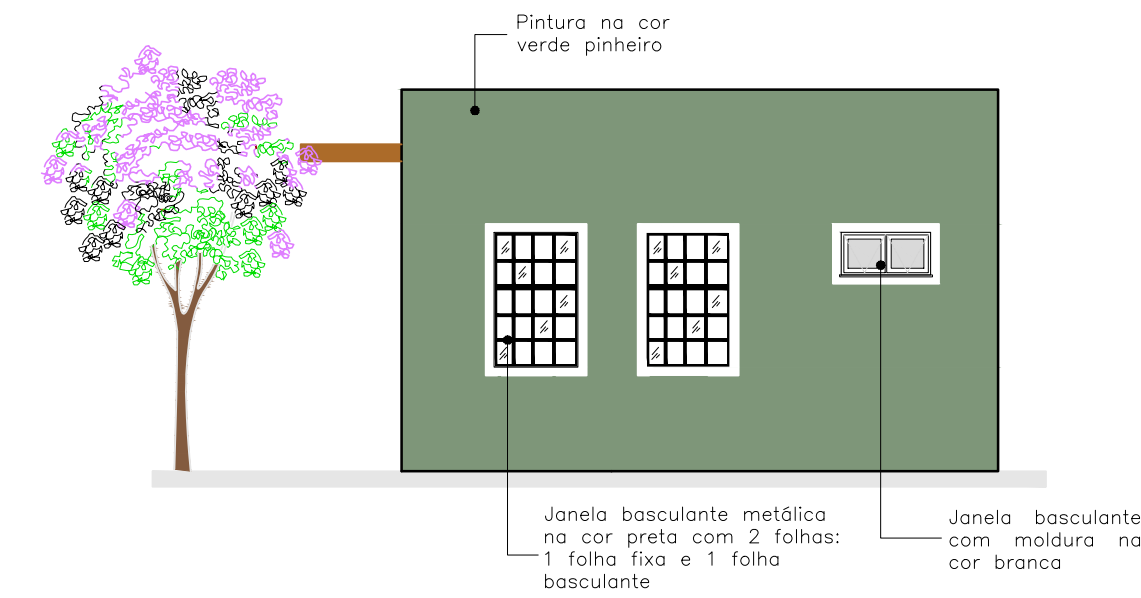
CORTE BB – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100



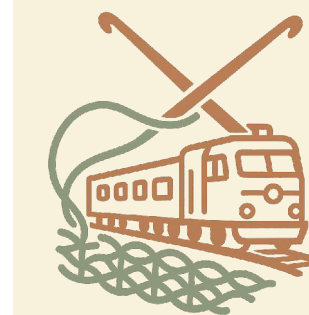
CORTE DD – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:75



PLANTA LATERAL ESQUERDA – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100

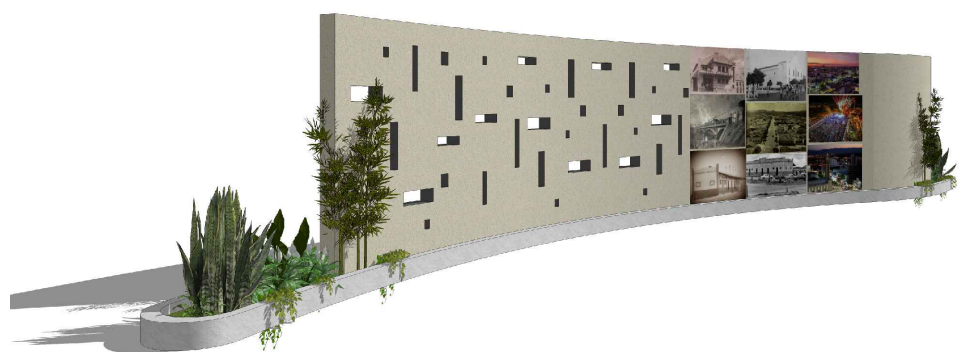
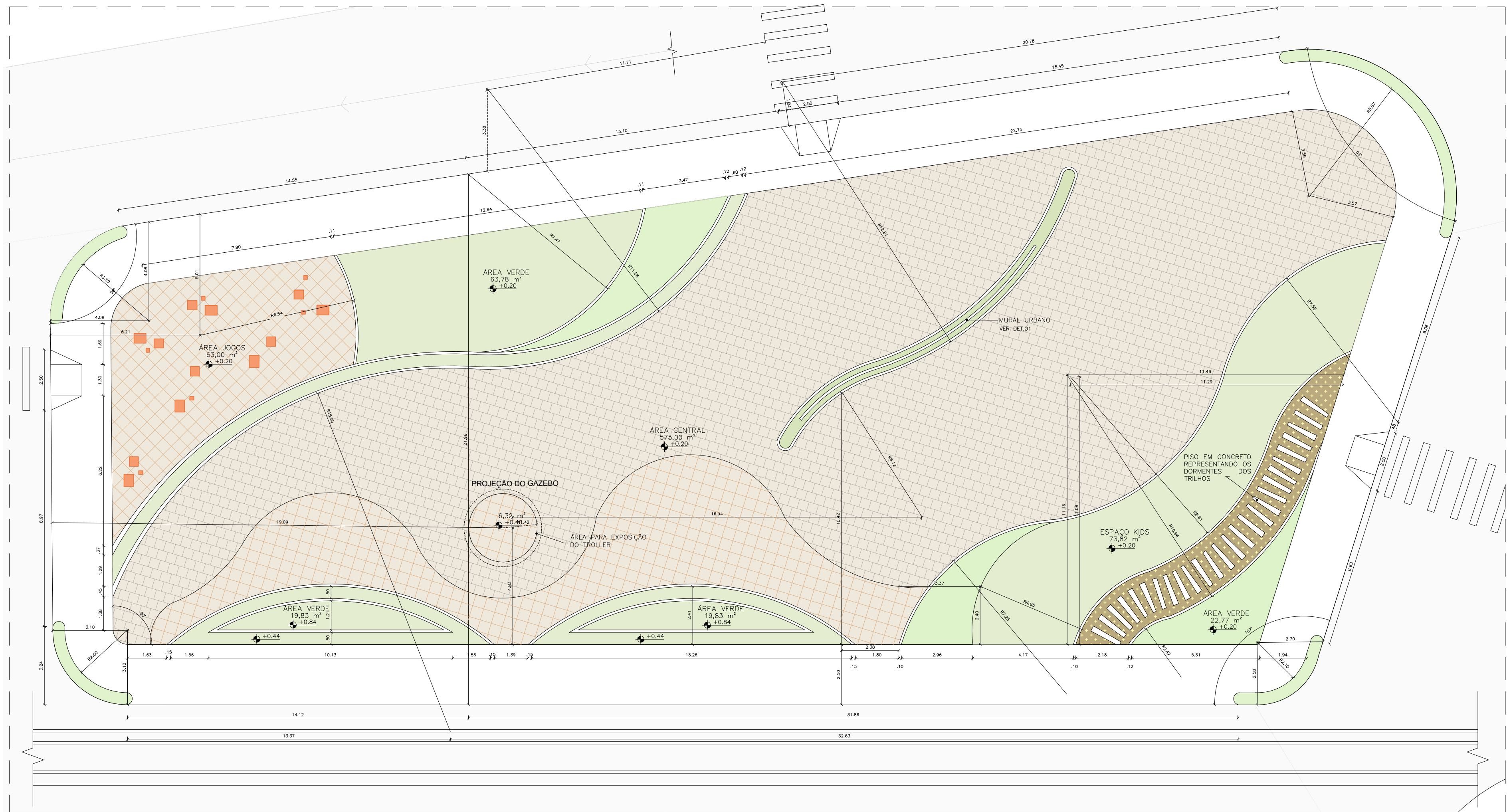


PLANTA LATERAL DIREITA – CENTRO DE FORMAÇÃO
Esc: 1:100

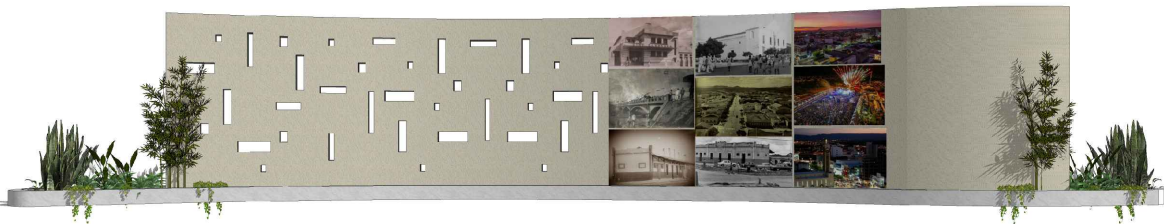


Restauração e Requalificação do Conjunto ferroviário
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
LOCALIZAÇÃO: Patos, PB – Brasil
DATA: Julho, 2025
CONTEÚDO: Cortes e Fachadas – Centro de Formação
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

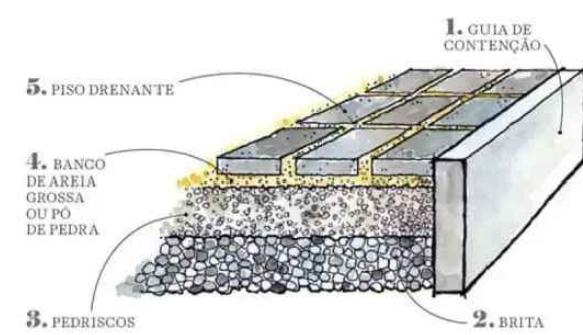
Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hylia Bezerra dos Santos



Perspectiva e vista frontal do mural urbano com imagens da história de Patos



Recomenda-se a instalação do piso drenante conforme a indicação ao lado.



Micro Seixos e placas de concreto



Grama Amendoim "Arachis repens"

Piso drenante cinza e colorido



PROJETO: Restauro e Requalificação do Conjunto ferroviário
LOCALIZAÇÃO: Patos, PB – Brasil
CONTEÚDO: Proposta de intervenção –Praça Tarcísio Meira
ORIENTADOR: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros

UNIVERSIDADE: Universidade Federal Rural do Semi-Árido
CURSO: Arquitetura e Urbanismo
ASSUNTO: Trabalho de Conclusão de Curso
AUTORA: Hyrla Bezerra dos Santos