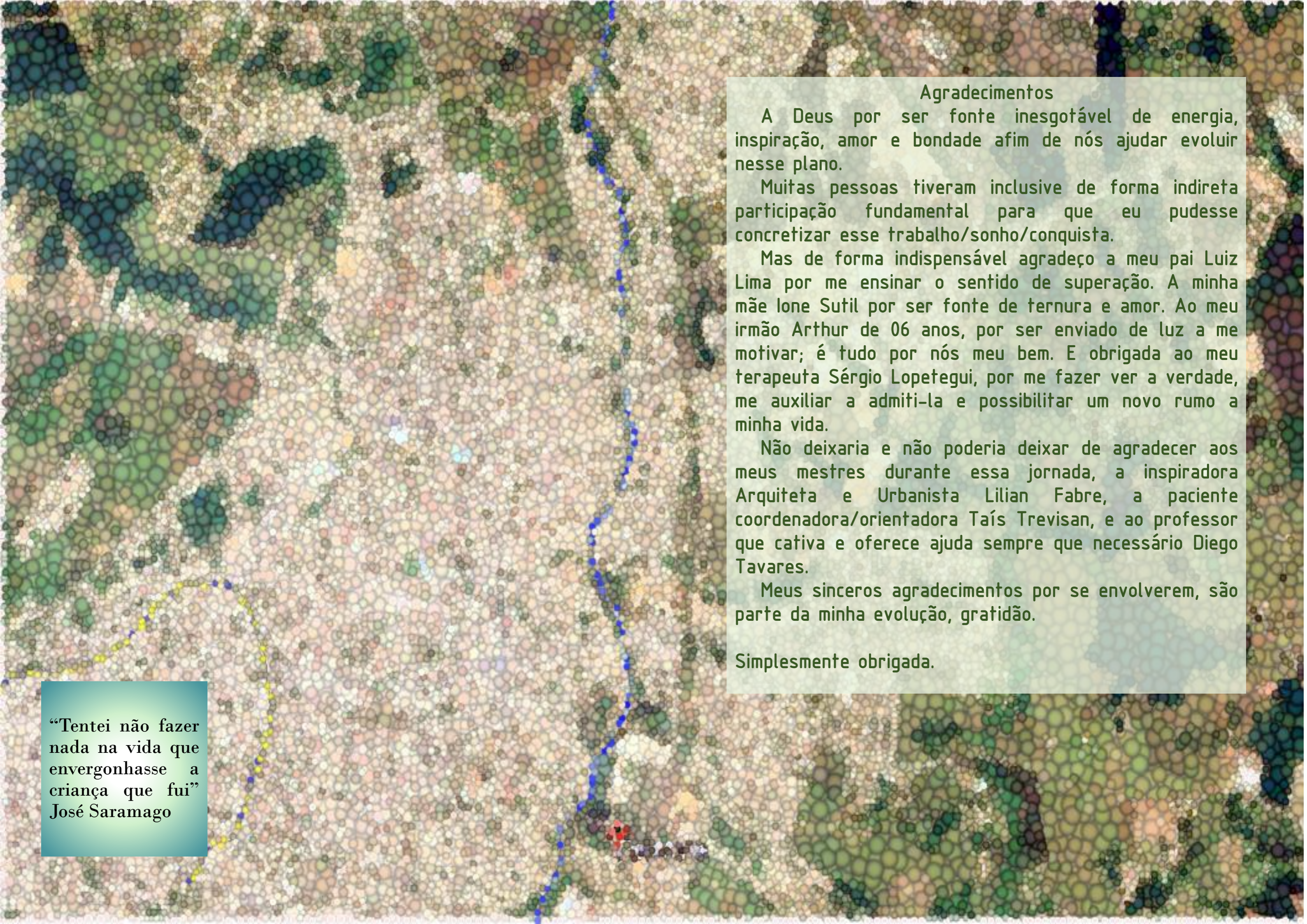


# PARQUE LINEAR URBANO FERROVIÁRIO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL



LAGES/SC

Andréia Sutil de Lima  
TCC I – Monografia – Lages/SC  
Orientadora: Prof.ª Coord. Ma. Taís Trevisan  
01/2018



### Agradecimentos

A Deus por ser fonte inesgotável de energia, inspiração, amor e bondade afim de nós ajudar evoluir nesse plano.

Muitas pessoas tiveram inclusive de forma indireta participação fundamental para que eu pudesse concretizar esse trabalho/sonho/conquista.

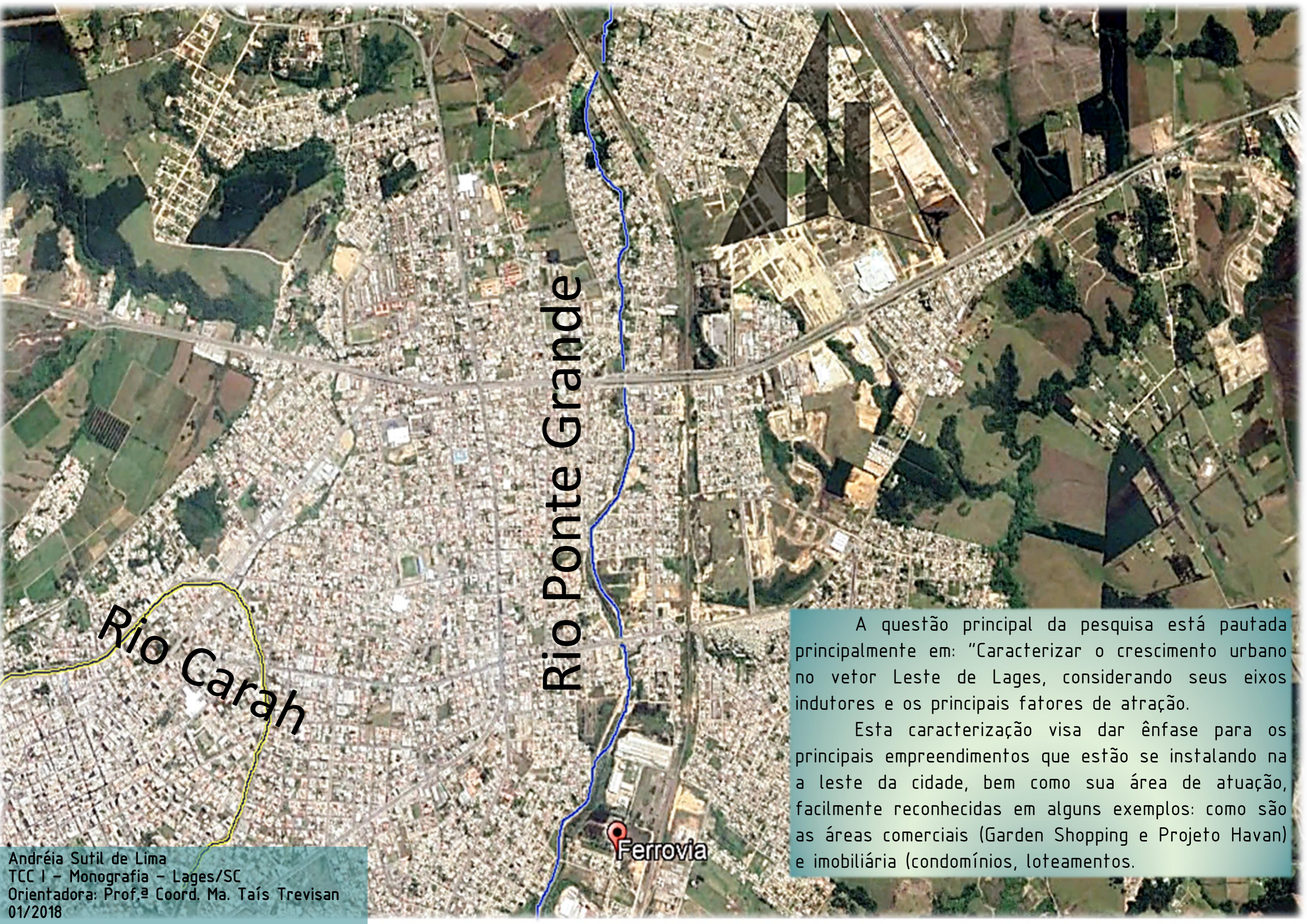
Mas de forma indispensável agradeço a meu pai Luiz Lima por me ensinar o sentido de superação. A minha mãe Ione Sutil por ser fonte de ternura e amor. Ao meu irmão Arthur de 06 anos, por ser enviado de luz a me motivar; é tudo por nós meu bem. E obrigada ao meu terapeuta Sérgio Lopetegui, por me fazer ver a verdade, me auxiliar a admiti-la e possibilitar um novo rumo a minha vida.

Não deixaria e não poderia deixar de agradecer aos meus mestres durante essa jornada, a inspiradora Arquiteta e Urbanista Lilian Fabre, a paciente coordenadora/orientadora Taís Trevisan, e ao professor que cativa e oferece ajuda sempre que necessário Diego Tavares.

Meus sinceros agradecimentos por se envolverem, são parte da minha evolução, gratidão.

Simplesmente obrigada.

“Tentei não fazer nada na vida que envergonhasse a criança que fui”  
José Saramago



Rio Carah

Rio Ponte Grande

Ferrovia

A questão principal da pesquisa está pautada principalmente em: "Caracterizar o crescimento urbano no vetor Leste de Lages, considerando seus eixos indutores e os principais fatores de atração.

Esta caracterização visa dar ênfase para os principais empreendimentos que estão se instalando na a leste da cidade, bem como sua área de atuação, facilmente reconhecidas em alguns exemplos: como são as áreas comerciais (Garden Shopping e Projeto Havan) e imobiliária (condomínios, loteamentos).

# SUMÁRIO

## 1

### INTRODUÇÃO: ESTRUTURA DA PESQUISA

Resumo.....	01
1.0 Introdução ao tema.....	01
1.1 Delimitação do Tema.....	02
1.1.1 Objetivos.....	03
1.1.2 Objetivos Específicos.....	03
1.2 Justificativa.....	04

## 2

### CAPTURE DE REFERENCIAIS TEÓRICOS

1.3 Breve Histórico de contextualização.....	05
1.3.1 Atualmente a linha.....	06
1.3.1 Atualmente a linha.....	07
1.4 Revitalização Urbana, o conceito.....	08
1.4.1 Revitalização urbana como palimpsesto cultural....	08
1.4.2 Revitalização urbana: O valor da paisagem.....	08
1.4.3 Entendendo o que é patrimônio cultural.....	09
1.4.4 Trabalhando o patrimônio ferroviário.....	09
1.4.5 Contribuição dos valores do bem a sociedade.....	10
1.4.6 Legislação tema de Pat. Ferroviário.....	11
1.4.7 O que é um Parque Linear.....	12
1.4.8 Inf. Urbana de um Parque Linear a Cidade.....	12

## 3

### DIAGNÓSTICO: ESPAÇO E PROBLEMÁTICAS

1.5 Dados Gerais.....	13
1.5.1 Localização.....	13
1.6 Zoneamento de usos do plano diretor.....	14
1.6.1 Identificação de áreas de intervenção.....	15
1.6.2 Identificação de áreas de intervenção.....	16
1.6.3 Condicionantes físicas e climáticas.....	17
1.6.4 A matriz CDP.....	18
1.6.5 Novos usos do Terreno.....	19

## 4

### REFERENCIAIS PROGRAMÁTICOS

1.7 O Gleisdreieck.....	20
1.7.1 Emscher Park.....	21
1.7.2 Zhongshan Shipyard.....	21

## 5

### DESENVOLVIMENTO: DIRETRIZES DA PROPOSTA

1.8 Referenciais Volumétricos.....	22
1.9 Estudo de Volumetria.....	23
2.0 Programa de necessidades.....	24
2.1 Organograma.....	25
2.1.2 Fluxograma.....	25
2.2 Estudo Preliminar.....	26
2.3 Zoneamentos de fluxos e circulação.....	27
2.4 Hierarquia viária.....	28
2.5 Mapa ciclo-viário.....	29
2.6 Levantamento fotográfico do local.....	30
2.7 Implantação, terreno e entorno.....	31
2.8 Corte geral esquemático.....	32

## 6

### CONCLUSÃO: FONTES

3.0 Bibliografia.....	33
-----------------------	----

## RESUMO

Este trabalho consiste em revitalizar<sup>1</sup> a área ferroviária de Lages-SC através de um projeto urbano, bem como proteger o patrimônio cultural e valorização da história deste espaço.

Um marco no desenvolvimento da cidade, com uma paisagem natural que favorece o criando assim um ponto nodal para a cidade, e um local para lazer como prevê o estatuto das cidades: direito a lazer e espaços verdes. Proposta visando também desenvolvimento comercial e exploração do turismo no espaço.

Palavras-chaves: revitalizar, urbano, patrimônio, Desenvolvimento, turismo.

<sup>1</sup> A revitalização consiste na refuncionalização estratégica de áreas dotadas de patrimônio, ou seja, de objetos antigos que permaneceram inalterados no processo de transformação do espaço urbano, de forma a promover uma nova dinâmica urbana baseada na diversidade econômica e social (MOURA et al., 2006).

## 1.0 INTRODUÇÃO AO TEMA

O presente trabalho tem o intuito de revitalização urbana no bairro Ferrovia em Lages SC. A partir das pesquisas e dados do bairro são claras as deficiências como áreas que sofrem com alagamento e potencialidades do espaço urbano.

O bairro possui um marco que é a praça 585 onde fica localizada a estação ferroviária de Lages. Mesmo sem o devido planejamento, o espaço da praça é utilizado para lazer dos moradores e como referência de localização inclusive, possui uma questão admirável de paisagem urbana, formada pela praça, estação, trilhos e o morro do prudente que é um grande potencial para Lages na questão de desenvolvimento para o local e a sociedade como um todo.

Dentro do aspecto econômico da cidade de Lages, observamos a importância do ramo madeireiro, esse pilar de desenvolvimento da cidade conseguiu impulsionar seus passos através da chegada da ferroviária em 1965. Através de entrevista com moradores comprovou-se a importância para muitas famílias que trabalharam na ferrovia, estação e o apreço que sentem ao falar sobre isso.

De acordo com a reflexão crítica de autoria do Professor emérito da FFLCH/USP- Conselheiro do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, Ulpiano Toledo Bezzera de Meneses, o bem escolhido para tombamento e preservação formado pelo conjunto ferroviário: praça 585, estação ferroviária de Lages, e trecho dos trilhos (que compreende o bairro ferrovia e o loteamento ponte grande (várzea) se enquadra nas seguintes categorias descritas a seguir:

Valores cognitivos	Valores afetivos	Valores pragmáticos	Valores éticos
Oportunidade relevante de Conhecimento	Oportunidade de Vivenciar uma memória	Valores de uso percebidos como qualidades	As interações sociais, diversificadas culturalmente

*[...] como compatibilizar preservação com desenvolvimento? Nós não queremos ver as nossas cidades mortas, paradas no tempo; os nossos são países cuja trajetória apenas se inicia. Como vamos proteger os componentes do passado, do nosso passado também recente, do progresso da cidade? Eu acho que nós, do sistema patrimonial, não devemos assumir a atitude terrível que, ao meu ver, deveria ser evitada a qualquer custo: a de sermos uma estrutura policialesca. Não pode fazer! Não tem direito de fazer! Não mexa na sua janela! Não faça mais um quarto! Diminua a sua família! Isto em nome do Patrimônio. Parece-me uma coisa absolutamente fora de propósito [...] como resolver esse problema? Como guardar, preservar e não cercear a dinâmica de vida própria de uma comunidade nova? Este é um desafio imenso, é uma coisa que deve fazer parte das nossas discussões: encontrar os mecanismos que permitam essa adequação entre a postura de preservar e a postura de mudar, crescer. (MAGALHÃES, [1980] 1997, p.92-93)*

## 1.1 DEFINIÇÃO DO TEMA

O tema a ser desenvolvido no presente trabalho é um Parque Linear Ferroviário e Preservação<sup>1</sup> do Patrimônio Cultural. Esse estudo compreende o que diz respeito ao entorno da área escolhida, e a necessidade de preservar o patrimônio da nossa cidade, com a preocupação do que a cidade pretende expressar, a preocupação com as pessoas ou com as indústrias, por exemplo. Nesse contexto o trabalho irá explorar usos irregulares, áreas de alagamento e o anteprojeto com a proposta urbanística para a valorização e requalificação<sup>2</sup> da área.

<sup>1</sup> – Um conjunto de ações que constituem o que, atualmente, se denomina “processo de patrimonialização”, o qual tem início com a atribuição de valor a determinados objetos, construtos, obras da natureza, paisagens, saberes e práticas e se completa com ações concretas que visam mantê-los ou lhes dar continuidade. (Dicionário do Iphan)

<sup>2</sup> – A “requalificação urbana é um processo social e político de intervenção no território que visa essencialmente (re)criar qualidade de vida urbana, através de uma maior equidade nas formas de produção (urbana), de um acentuado equilíbrio no uso e ocupação dos espaços e na própria capacidade criativa e de inovação dos agentes envolvidos nesses processos” FERREIRA, LUCAS, e GATO (1999, citado por MOREIRA, 2007, p. 124)



“A certeza de que estamos sempre começando, a certeza de que é preciso continuar, e a certeza de que podemos ser interrompidos antes de continuarmos. Fazer da interrupção um caminho novo, da queda um passo de dança, do medo uma escada, do sonho uma ponte, da procura um encontro”. (Fernando Sabino)



## 1.1.1 OBJETIVOS

Este trabalho tem por objetivo geral desenvolver um anteprojeto de um Parque Linear Urbano Ferroviário e a preservação do patrimônio cultural ferroviário através da medida de tombamento, bem como a requalificação de seu entorno.

## 1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- \*Realizar o tombamento do **conjunto ferroviário** formado a partir: da estação ferroviária, praça 585 onde esta situa-se e também trecho ferroviário que compreenderá o parque linear;
- \*Propiciar a cidade de Lages e usuários, a criação de um novo ponto nodal a partir de uma área explorada industrialmente;
- \*Explorar potencial turístico enorme devolvendo no projeto urbano sustentável o dialogo entre o novo, e a preservação do patrimônio cultural ferroviário.



## 1.2 JUSTIFICATIVA

Este trabalho de conclusão de curso irá trabalhar com a **requalificação urbana** através do processo de **revitalização**, unindo a renovação do espaço com a preservação da história ali existente, visando o estímulo do **lazer**, da consciência de **patrimônio cultural** e da importância da sustentabilidade.

Entrando na questão da preservação, o IPHAN trabalha a preservação ferroviária a partir da formação de conjuntos ferroviários, no caso de Lages seria estipulada essa formação pela praça 585, estação, e trecho ferroviário, que cabem a tombamento pela sua importância histórica à cidade e a seus cidadãos. Ao nos referirmos do conjunto ferroviário estamos nos remetendo a história da cidade e por isso a importância de sua preservação e consciência social do quão influente foi para o desenvolvimento da região. Além da preservação de um espaço e sua revitalização, a propiciação de novas histórias.

Com a criação de um espaço público para lazer, atividades ao ar livre, esportes e o despertar sustentável através do parque linear ferroviário, surge uma proposta de urbanismo em uma zona industrial consolidada, onde há degradação do meio ambiente e poluição do rio, tratando assim a cidade como um organismo que precisa de tratamento contínuo.

A área do bairro ferrovia sofre com alagamentos, com questões de infraestrutura, não há arborização no espaço destinado a lazer, e a cada dia há mais a depreciação dos componentes que entregam o espaço. As questões viárias encontram-se em péssimo estado, a mobilidade urbana foi deixada completamente de lado neste espaço e a população têm o desejo de ter uma área mais privilegiada pelo poder público. A questões das indústrias no entorno são negativas à população local, uma vez que a partir de entrevistas realizadas com moradores consegue-se perceber que não são eles que ocupam as vagas nessas indústrias (por não serem qualificados e não receberem qualificação por parte destas indústrias), ou seja, o único retorno são os ruídos e a poluição ambiental.

## CONCEITO PALETA DE CORES E LAYOUT



Símbolo em turquesa  
Do 2º batalhão ferroviário  
Responsável pela construção do  
trecho de Lages do tronco-sul  
e da Estação Ferroviária

O verde surge com o intuito  
sustentável que é de revitalização  
urbana, ou seja a devolução da vida  
do espaço com o apelo ambiental



O uso do marrom é no  
apelo a memória coletiva  
que teve impulso a Lages  
através do ramo madeireiro

O uso cinza é em tom de  
crítica a poluição da área  
consolidada industrial, tanto no  
que diz respeito a resíduos  
quanto ruídos





### 1.3 BREVE HISTÓRICO DA LINHA FERROVIÁRIA

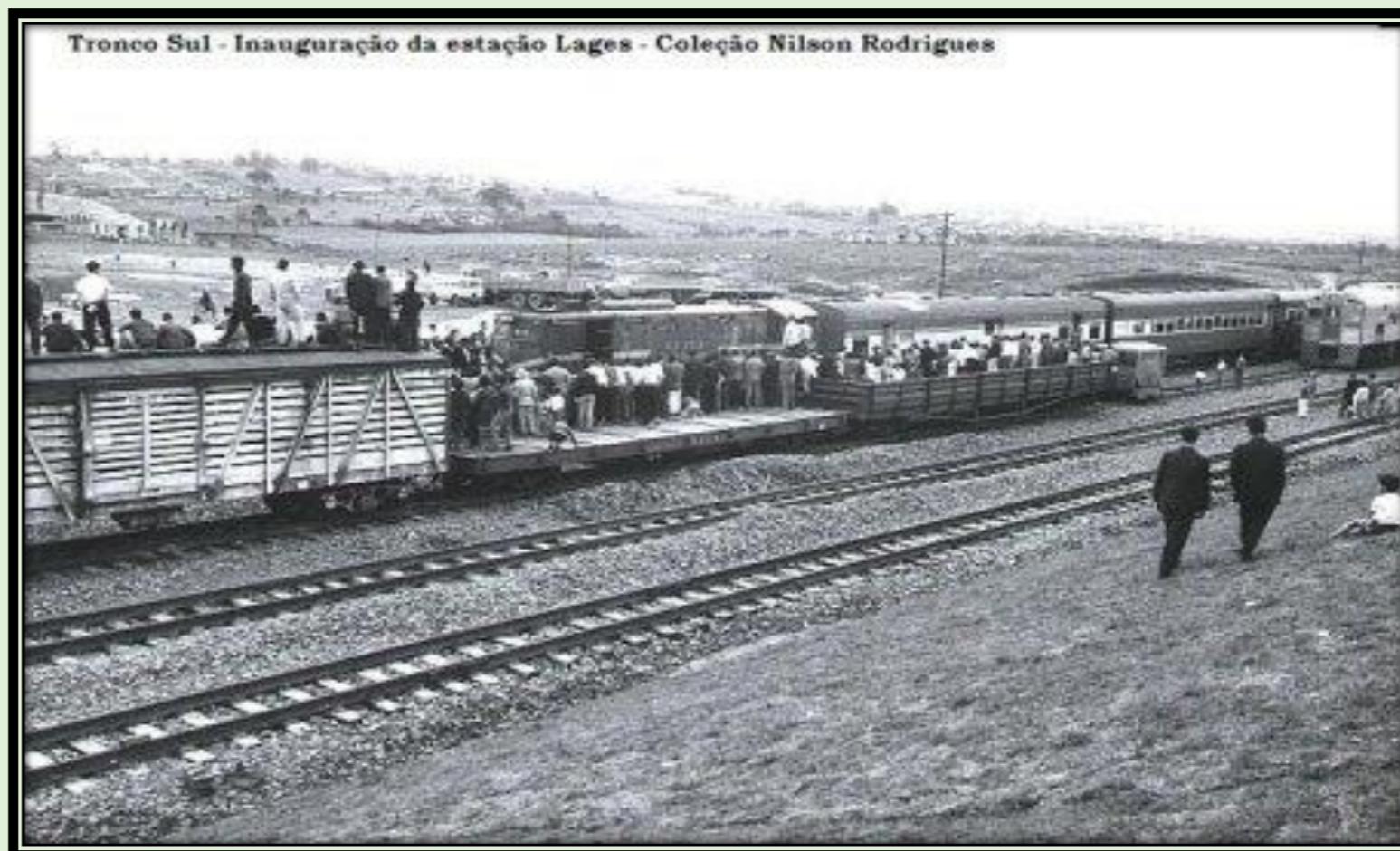
O Tronco Principal Sul, em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul, foi entregue em partes: entre os anos de 1963 e 1965, uniu as cidades de Mafra e Lajes. Daí o nome da linha Mafra-Lajes, e foi construída pelos 2º Batalhão Ferroviário. Esse trecho transportou passageiros até 1978.

#### BREVE HISTÓRICO DA ESTAÇÃO

A estação de Lages foi inaugurada um ano e meio depois da chegada da linha (foi em 28/12/1963). Houve festas em 1963 também, mas o que lá chegou foi uma locomotiva a vapor que trafegava apenas para as festas. Somente em maio de 1965 a operação comercial dos trens da RVPSC atingiria a cidade, que, afinal, era a única da serra catarinense que tinha valor significativo na economia da região.

Atualmente o trecho está sob responsabilidade da ALL, que utiliza a ferrovia para integrar o Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo no mercado interno e externo. O planalto catarinense continua sendo um "território de passagem", tal com foi na época do tropeirismo.

A explicação reside no baixo dinamismo econômico da região que se especializou nas atividades madeireira e na indústria de papel e celulose. Quando a ferrovia entrou em operação, cortando todo planalto catarinense (Rio Negro a Roca Sales), foi justamente no momento em que as atividades madeireiras da região estavam entrando em franca decadência.



### 1.3.1 UTILIZAÇÃO ATUALMENTE DA LINHA FERROVIÁRIA

Em visita realizada dia 20/07/2018 na estação ferroviária, o técnico em mecânica responsável pelo trecho de Lages, informou que o trem tem horário de passagem variado, por isso a estação funciona 24 horas para ter a disponibilidade caso precise de manutenção no trecho e para a manutenção e fiscalização regular dos vagões quando o trem chega a estação. A linha encontra-se sob responsabilidade da RUMO ALL que possui projetos para reforma da estação mas que encontram-se arquivados.

#### A ESTAÇÃO

Nesta mesma visita houve acesso as dependências da edificação que encontra-se utilizando menos da metade do espaço. As fotos a seguir comprovam como seria viável dar um novo uso ao que encontra-se apenas disponível para degradação, de forma a conciliar os usos que precisa, para manter em funcionamento, que seria basicamente: banheiros, copa e cozinha, dois escritório, uma sala para descanso e uma sala com depósito de EPIs (Equipamento de proteção individual) e kit básico para socorro como cordas, sinalizantes e demais itens que não vem ao mérito, mas que teriam que ter esse espaço (Que aliás não possui atualmente).





A planta da edificação tem a entrada principal e é dividida de forma espelhada, seguindo os princípios do pré-modernismo com linhas retas e traçados em vidros de forma igualitária e proporcional e simétrica.

**Revitalização urbana, o conceito:**

Quando nos referimos a requalificação urbana podemos observar dois períodos distintos: a renovação urbana com predominância a partir de 1950 até 1970, apoiada nas ideias modernistas, principalmente os ideais da carta de Atenas de 1933 (VAZ; SILVEIRA, A999, p.52). Consolidava suas diretrizes no novo, afim de renovar centros urbanos colocando abaixo a que era ultrapassado.

Na Europa os grandes centros precisavam de requalificação urbana porém continham forte atrelamento cultural e impediram a destruição exceto causadas pelas guerras.

A revitalização urbana, por sua vez, surge carregada de todo conteúdo da corrente anterior, porém apresenta como prioridade o resgate de edifícios históricos, reestruturando áreas, e desenvolvendo e privilegiando o comércio e turismo da área (ARANTES; MARICATO, VAINER, 2000, p. 44)

Ao nos referimos a revitalização urbana devemos tomar cuidado com outro conceito que é o de "gentrificação", de forma simples, precisamos evitar que o processo atue de forma a expulsar os moradores locais, priorizando os seus sentimentos, seus convívios e seu desejos acima da questão de alavancagem comercial. Devemos ter a visão do que o projeto de revitalização irá gerar a médio e longo prazo, de profissional e humana.

A necessidade de modelos de planejamento que respondam a estas questões está bem definida por Bettencourt (2015): O desafio para a ciência moderna das cidades é definir questões urbanas meritórias e buscar soluções integradas que joguem com a dinâmica natural das cidades em termos de desenvolvimento humano e crescimento econômico, enquanto evita consequências negativas não intencionais, tais como violência, exclusão ou poluição.

**CAPTURA DE REFERENCIAIS TEÓRICOS****Revitalização urbana como palimpsesto cultural:**

*"Revitalizar é preciso, preservar é preservar a história é necessário."* Iara Bortolotto

Quando conseguimos perceber a real importância do planejamento urbanístico para a qualidade de vida da sociedade, percebemos a importância de acolher espaços ociosos, afim de utiliza-los como instrumento para uma cidade mais saudável e sustentável, a paisagem tem total potencial a oferecer em aspectos de lazer, turismo e desenvolvimento, Segundo Portas (2000), vazios urbanos são os espaços não construídos, desocupados ou subutilizados, caracterizados como resíduos do crescimento urbano. Bernardo Secchi em Primeira Lição de Urbanismo edição de 2016, introduz o urbanismo comentando que o espaço urbano é a herança de quem nos precedeu, e o imenso arquivo de signos deixados no território por nós.

Ao analisar os aspectos da cidade percebe-se que ela é resultado acumulativo de escolhas, decisões, e transformações territoriais.

Definindo o território como palimpsesto (A. Corboz, Le territoire comme palimpseste, Diogéne, 121) podemos pensar de forma abrangente, unindo as necessidades de dar vida urbana a cidade, com as de preservar memórias e momentos que pertencem a experiência cotidiana de cada um, necessário, portanto, que as cidades adotem outra forma de desenvolvimento com sustentabilidade visando à redução da crescente pressão exercida sobre seu espaço físico.

**Revitalização urbana: O valor da paisagem**

O documento mais recente que merece comentário nesse sentido, pelas ideias de preservação que contém e pelo diálogo que estabelece com a noção de salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, é a "Recomendação sobre a Paisagem Urbana sociais, rituais e atos festivos..."

Aprovada pela Conferência Geral da Unesco em 2011. A nova recomendação é justificada pela fragmentação social e espacial promovida por processos rápidos e descontrolados de urbanização e pelo papel de "recurso capital" que o patrimônio urbano, "material e imaterial", desempenharia na melhoria da habitabilidade de zonas urbanas, no fomento do desenvolvimento econômico e na coesão social (UNESCO, 2011, Preamble).

A "paisagem urbana histórica" é definida como a "zona urbana resultante de uma estratificação histórica de valores e atributos culturais e naturais, que transcende a noção de "conjunto" ou de "centro histórico", abarcando "o contexto urbano geral e seu entorno geográfico" (Ibid), incluindo usos e valores sociais e culturais, processos econômicos e aspectos imateriais do patrimônio. O documento ambiciona lançar as bases de uma abordagem global e integrada dessas paisagens urbanas, como parte de um "plano geral de desenvolvimento sustentável", que considere as tradições e percepções das comunidades locais e respeite os valores atribuídos pela "comunidade nacional e internacional" (Ibid.)

### 1.4.3 Entendendo o que é patrimônio Cultural:

Percebe-se mais fortemente o sentido de patrimônio cultural e seu valor, quando compreende a importância das memórias e da criação de novas memórias;

“o relacionar-se a si próprio com o que nos rodeia é um hábito instintivo do corpo humano, não é possível ignorar este sentido posicional...” (CULLEN, Pg. 10, 1961).

Para Beatriz Spisso e Nilson Ghirardello em “Patrimônio Histórico: Como e porque preservar” na pg. 13 definem memória como imagem viva de tempos passados ou presentes. E define patrimônio como todos os bens que determinadas pessoas ou povo, conseguem acumular. Diz ainda que patrimônio cultural é um elemento importante para o desenvolvimento sustentável, pois guarda em si referências à identidade, a ação e a memória de diferentes grupos sociais.

“Como pode a pesquisa antropológica contribuir, juntamente com a arquitetura e a história, para a elaboração de instrumentos de definição e proteção do patrimônio?” (MAGNANI, 1986, ATICA). Na busca dos padrões culturais que dão sentido a mitos, comportamentos sociais, espaços edificados, etc., a antropologia trabalha tanto com a observação direta desses fatos como também com o discurso dos agentes sobre sua própria prática.

A riqueza de análise e a capacidade explicativa dependerão das relações que se consiga estabelecer entre um fato particular e o sistema cultural de que é parte; entre esse sistema e outros – similares, alternativos ou antagônicos; e, finalmente, entre os agentes envolvidos e outros processos culturais e sociais de que participam.

### 1.4.4 Trabalhando o patrimônio Ferroviário

A principal influência teórica escolhida para embasamento para este trabalho na questão de patrimônio ferroviário, são os estudos e artigos científicos da professora da FAU-USP, arquiteta e urbanista Beatriz Kühl. A autora afirma que o interesse em preservação industrial é relativamente recente “que direito temos de apagar os traços de gerações passadas e privar as gerações futuras da possibilidade de conhecimento de que esses bens são portadores?” (KÜHL, A arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo, 1998).

A importância da memória coletiva como signos da cidade como a visão de Italo Calvino no livro cidades invisíveis aonde fala sobre a imagem da cidade a seus moradores e a mensagem passada a seus visitantes, surgindo o questionamento: qual mensagem queremos emitir a quem procurar nos entender como sociedade?

A preservação e o dar uso ao patrimônio cultural ferroviário é uma forma de evitar a criação de um espaço ocioso que depois de uma marginalização teria maiores dificuldades no processo de revitalização. Tendo por objetivo “conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito pelo material original e pelos documentos autênticos” (Carta de Veneza, artigo 9).

As estações ferroviárias, por exemplo, estão relacionadas a chegadas e partidas, a separações e encontros, sem dúvida, fatores relevantes na composição de memórias individuais e coletivas, mas pouco esclarecedores da importância econômica e tecnológica do sistema ferroviário. (MENESES U., pg 25 à pg 39, FNPC v.1, 2007).

Os critérios dos tombamentos já efetuados foram, em geral, baseados em antigos valores. Raramente consideraram as unidades fabris ou as vilas operárias em seu papel estruturador dos espaços urbanos. A ideia de estruturação destes espaços aparece mais frequentemente relacionada à ferrovia; entende-se que esta determinou a localização das plantas industriais e desenho morfológico do entorno e inclusive cidade segundo (RODRIGUES, Marly 2010).



### 1.4.5 Contribuição dos valores do bem a sociedade

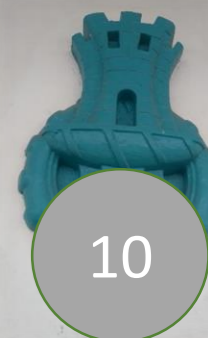
A finalidade social da preservação – antes vista como a constituição de um conjunto simbólico de representações da nação, e hoje percebida como a ação de constituir um conjunto representativo da multiplicidade de memórias presentes na sociedade – fez do acesso à cultura e ao passado um direito incluído na Constituição Brasileira de 1988 como um dever do Estado.

De acordo com a reflexão crítica de autoria do Professor emérito da FFLCH/USP- Conselheiro do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses, o bem escolhido se enquadra nas seguintes categorias descritas a seguir.

-Possuí valores cognitivos, uma vez que é uma oportunidade relevante de conhecimento, carrega consigo uma história intrínseca a história da própria cidade onde localiza-se, e é fonte de conhecimento de todo um contexto e uma época que a cidade vivenciou. Esta é outra importância dos patrimônios – não só para as pessoas vinculadas a ferrovia, mas para aquelas que não viveram na sua época – o de entender o espaço urbano e suas modificações no tempo, além de oportunizar o conhecimento sobre a chegada das estradas de ferro em Lages.

-O bem escolhido pode ser enquadrado também na classificação de um bem com valores afetivos, de acordo com Toledo, afetivos seria a qualidade de um bem que possui consigo uma carga que costumamos chamar de histórica, porém no sentido de *memória* e não da história fonte de conhecimento (cognitivos), uma vez que o bem tem identidade e a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia. Essa amplitude de bens indica a importância da sua preservação e usos pelo poder público e privado, pois os trabalhadores ferroviários e todas as pessoas que viveram na época ou possuem qualquer ligação com a ferrovia, por meio da memória, tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar – cidade, estado, país. Esta é outra importância dos patrimônios, identidade cultural.

*“Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está.” (PESAVENTO, 2002, p.27).*



## 1.4.6 LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO TEMA DE PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

### LEI 11.483/2007:

Cabe ao IPHAN o dever de receber e gerir os bens de valor cultural, dispondo o seguinte:

Art. 9º. Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º. Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 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.

§ 3º. As atividades previstas no § 2º. deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.



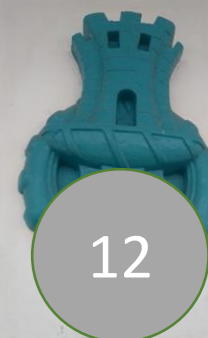
# CAPTURA DE REFERENCIAIS TEÓRICOS

## 1.4.7 O que um parque linear?

Os Parques Lineares são obras estruturadoras de programas ambientais em áreas urbanas, sendo muito utilizados como instrumento de planejamento e gestão de áreas degradadas, buscando conciliar tanto os aspectos urbanos e ambientais como as exigências da legislação e a realidade existente. Eles se constituem de áreas lineares destinadas tanto à conservação como à preservação dos recursos naturais, tendo como principal característica a capacidade de interligar fragmentos de vegetação e outros elementos encontrados em uma paisagem, assim como os corredores ecológicos. Porém, neste tipo de parque têm-se a agregação de funções de uso humano, expressas principalmente por atividades de lazer, cultura e rotas de locomoção não motorizada, como ciclovias e caminhos de pedestres. No que se refere ao manejo de águas pluviais, o parque linear tem como um de seus princípios fundamentais aumentar a área de várzea dos rios, permitindo assim, o aumento das zonas de inundação e a vazão mais lenta da água durante as cheias dos rios. Além disso, ajudam a evitar a ocupação humana irregular em áreas de proteção ambiental. Além de usos em manejo de águas pluviais, os parques lineares podem atender a outros interesses, sendo por isso, classificados em cinco categorias gerais: 1. Como parte de programas de recuperação ambiental, geralmente ao longo de rios e lagos; 2. Como espaços recreacionais, geralmente ao longo de trilhas ou estradas abandonadas; 3. Como corredores naturais, ao longo de rios ou divisores de águas, que podem possibilitar a migração de espécies, estudo da natureza e caminhadas a pé; 4. Como rotas cênicas ou históricas, ao longo de estradas, rodovias, rios e lagos; 5. Como redes de parques, baseada em formas naturais como vales ou pela união de parques lineares com outros espaços abertos, criando infraestruturas verdes alternativas.

## 1.4.8 Influência Urbana de um parque linear à cidade

*O cais faz parte do itinerário das mulheres do povo; as crianças parecem divertir-se livremente – assim como os animais domésticos – nesse espaço que prolonga a rua popular e multiplica seus atrativos. O negociante e seu empregado vêm aí para cuidar dos negócios; o porto é o seu domínio. O visitante do escol comparece para entregar-se ao prazer da conversação ou, conforme o caso, do galanteio. O porto pertence ao espaço público onde se manifesta a teatralidade das posições. (CORBIN, 1989, p. 204)*

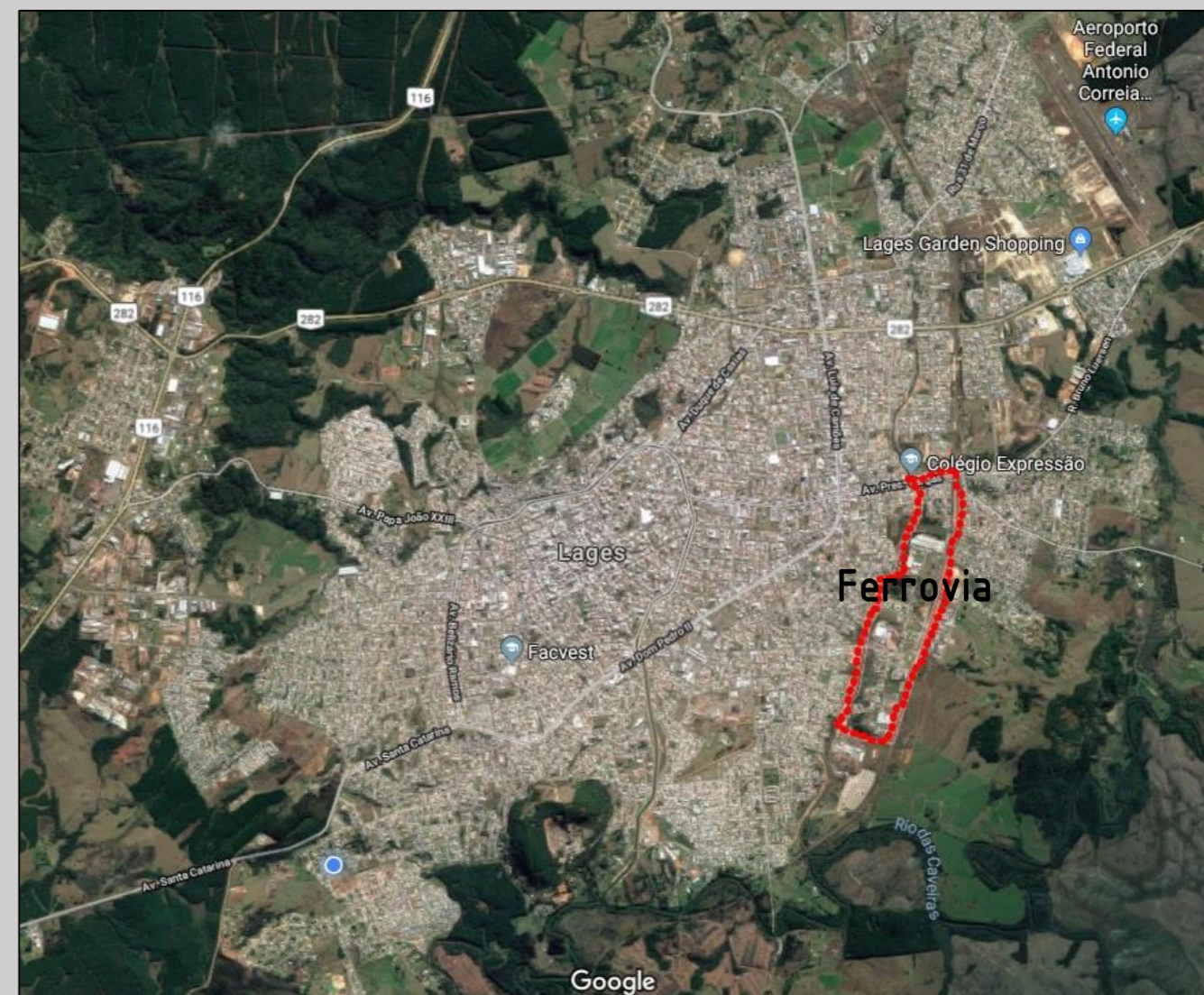
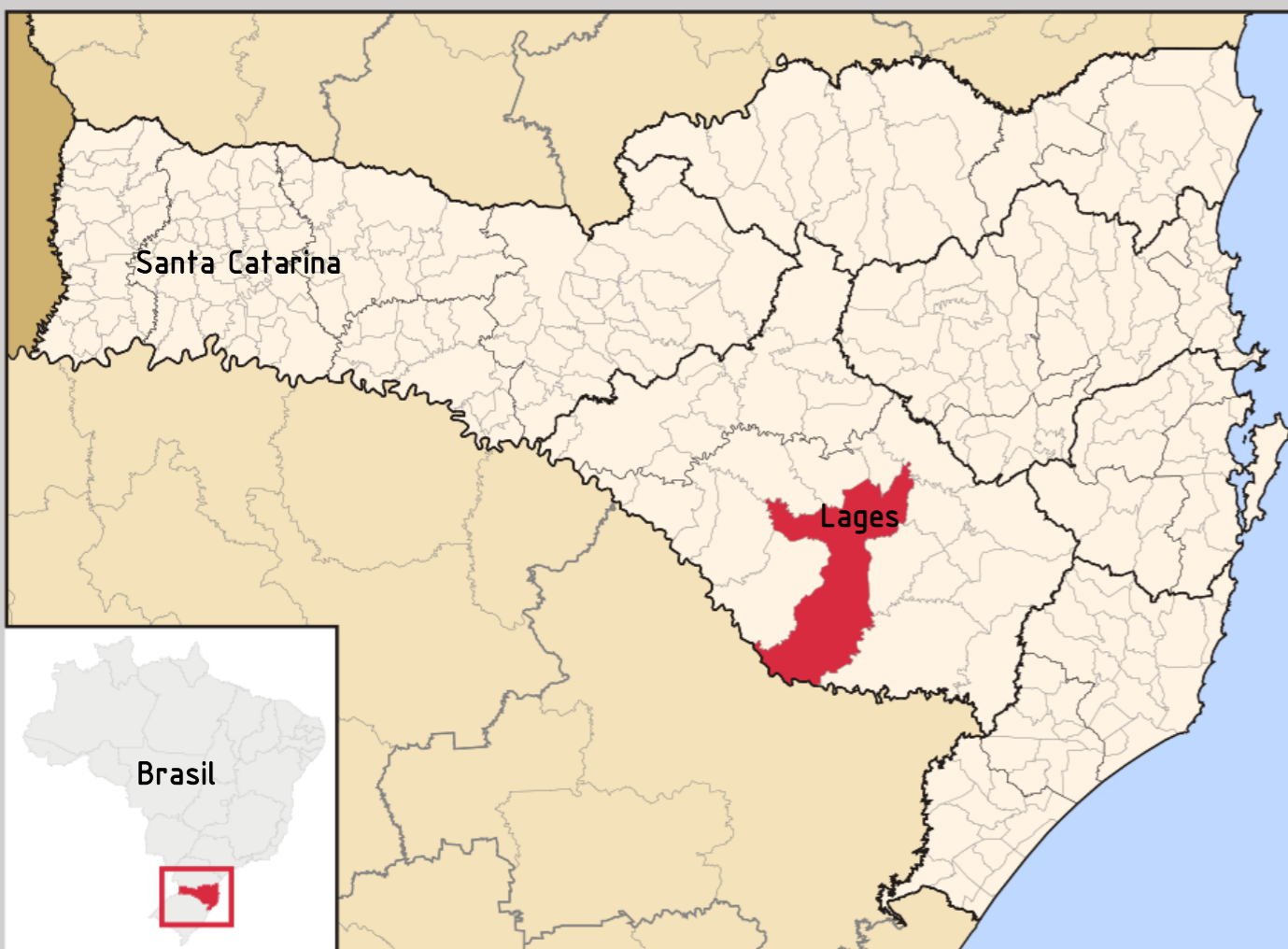




## 1.5 DADOS GERAIS

Localização na parte leste da cidade de Lages, estado de Santa Catarina, Brasil.

### 1.5.1 LOCALIZAÇÃO



## 1.6 ZONEAMENTO DE USOS DO PLANO DIRETOR DE LAGES

Informação do(a) Zoneamento

Código: 19      Abreviação: ZOIC

Descrição: ZONA DE OCUPAÇÃO IND

**PARAMETRO**

USO DIVISAS

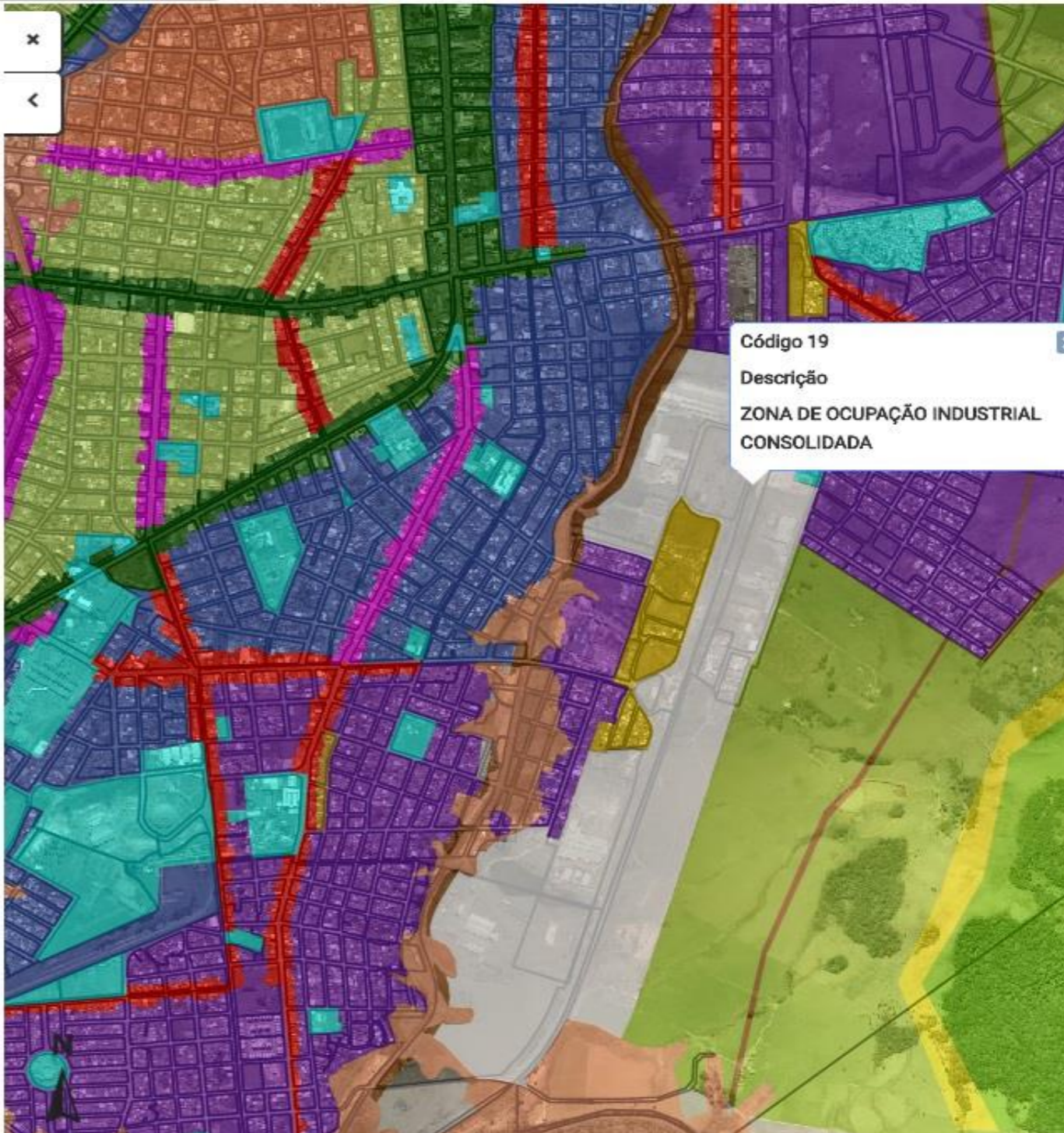
Não

**SUBUSOS**

Pesquisar

PERMISSIBILIDADE	USO	SUBUSO
ANÁLISE	DEGRADAÇÃO AMBIENTAL	Nível Alto
ANÁLISE	DEGRADAÇÃO AMBIENTAL	Nível Baixo
ANÁLISE	DEGRADAÇÃO AMBIENTAL	Nível Médio
ANÁLISE	HORÁRIO	Nível I
ANÁLISE	HORÁRIO	Nível II
ANÁLISE	PERIGO	PE
ANÁLISE	PORTO	Nível Alto

Mostrando 7 de 11 registros



Código 19  
Descrição  
ZONA DE OCUPAÇÃO INDUSTRIAL CONSOLIDADA

# 1.6.1 IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DE INTERVENÇÃO



## 1.6.2 IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DE INTERVENÇÃO



1  
Complexo Ponte Grande (bairro várzea), indicado no mapa, e com imagem abaixo do estado de calamidade pública que já chegou em dias de enchente. Aproximadamente 300 famílias serão realocadas deste espaço, dando um novo uso ao local.



2  
Terreno utilizado para realocação de 300 famílias.

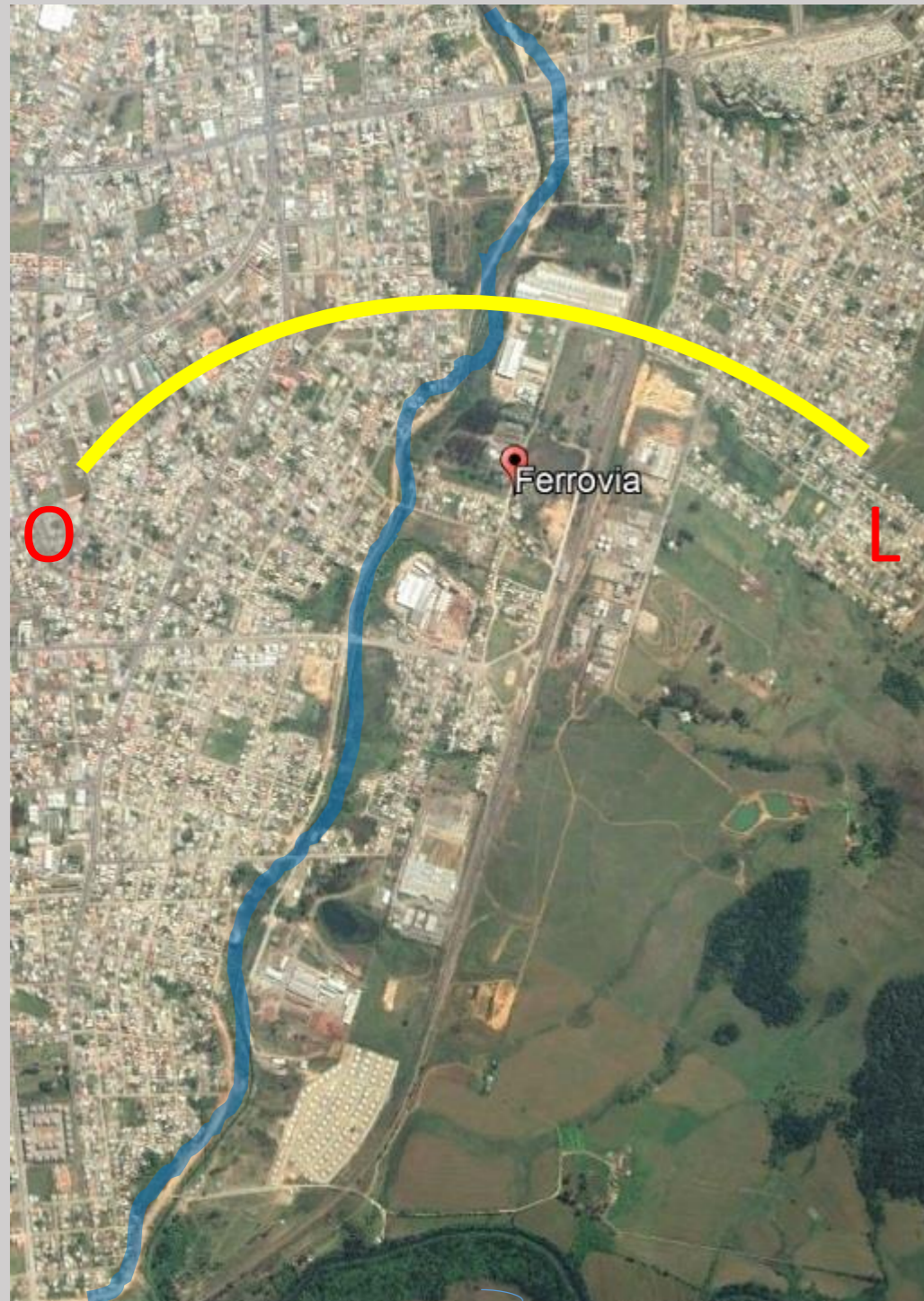


## Desapropriações necessárias nos terrenos

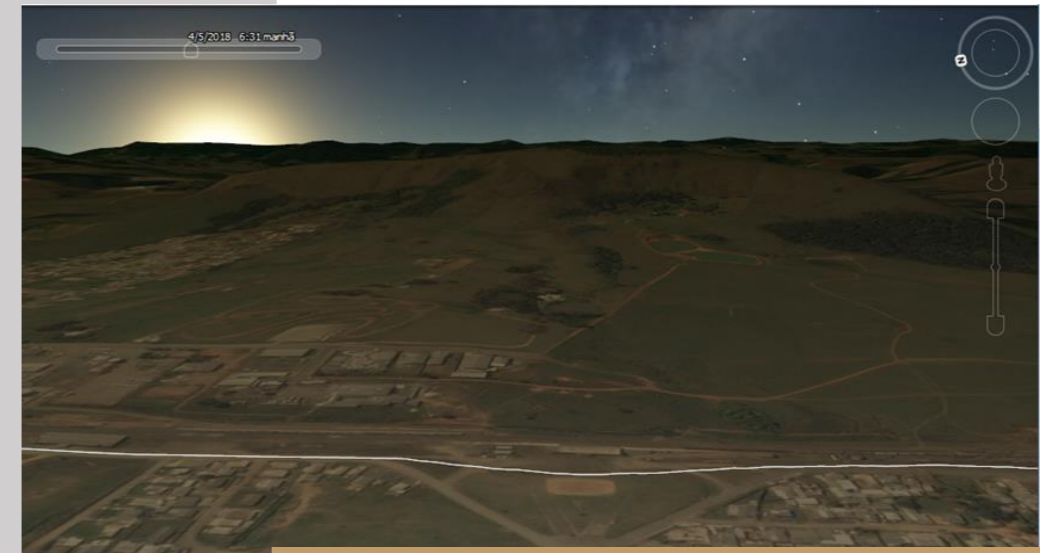
Consulta Prévia de Viabilidade - Funcionamento/Construção			
<b>Identificação do Imóvel</b>		Quadra:	Lote:
Inscrição Imobiliária:	09.530.062.0784		
<b>Localização</b>			
Endereço: RUA MAJOR BIBIANO RODRIGUES LIMA, nº , Bairro FERROVIA			
<b>Imagens</b>			
<b>Legenda</b>			
■ 100.00% ZEIS - ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL			
<b>Medidas</b>			
Área do lote:	3.043,12 m <sup>2</sup>	Área Total Construída:	32,80 m <sup>2</sup>
Profundidade:	301,30 m	Nº de Unidades:	1

<b>Localização</b>			
Endereço: RUA MAJOR BIBIANO RODRIGUES LIMA, nº S/N, Bairro FERROVIA			
<b>Imagens</b>			
<b>Legenda</b>			
■ 100.00% ZEIS - ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL			
<b>Medidas</b>			
Área do lote:	4.717,10 m <sup>2</sup>	Área Total Construída:	32,80 m <sup>2</sup>
Profundidade:	33,84 m	Nº de Unidades:	1

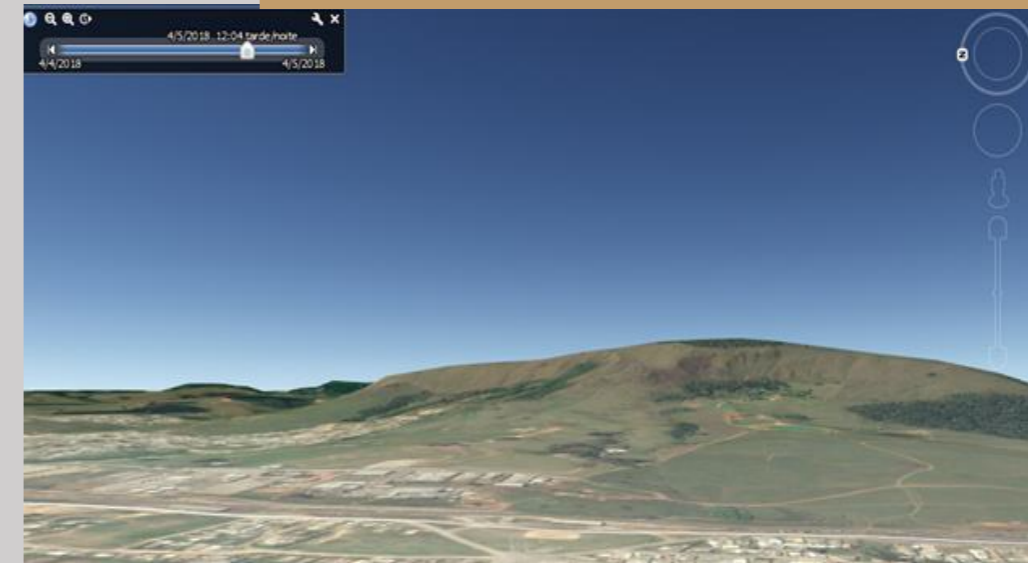
### 1.6.3 CONDICIONANTES FÍSICAS E CLIMÁTICAS



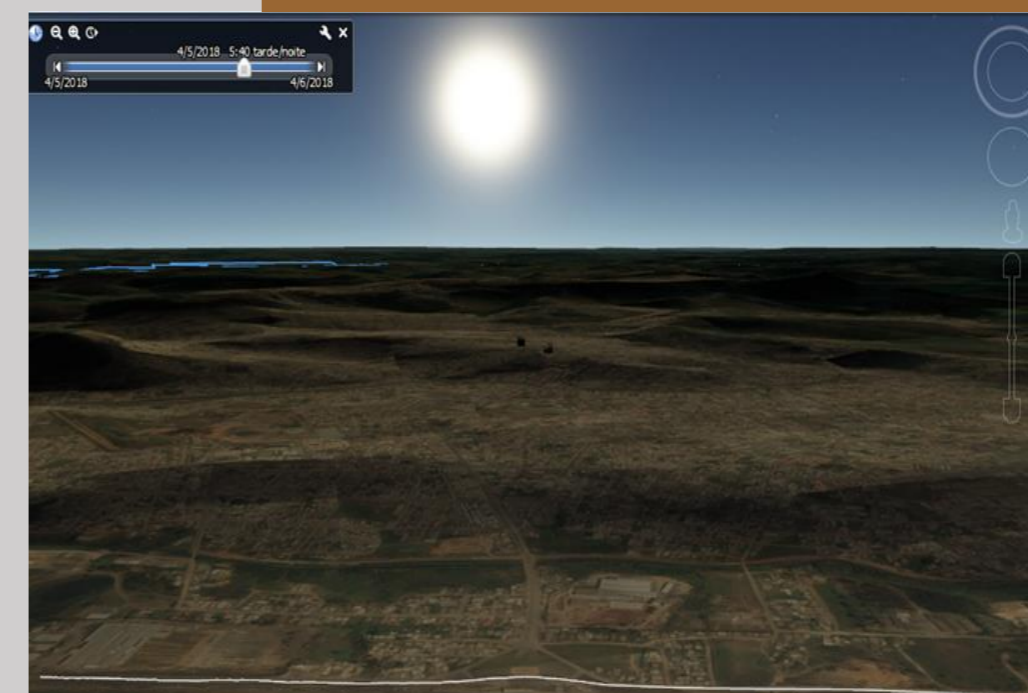
6:30



12:00



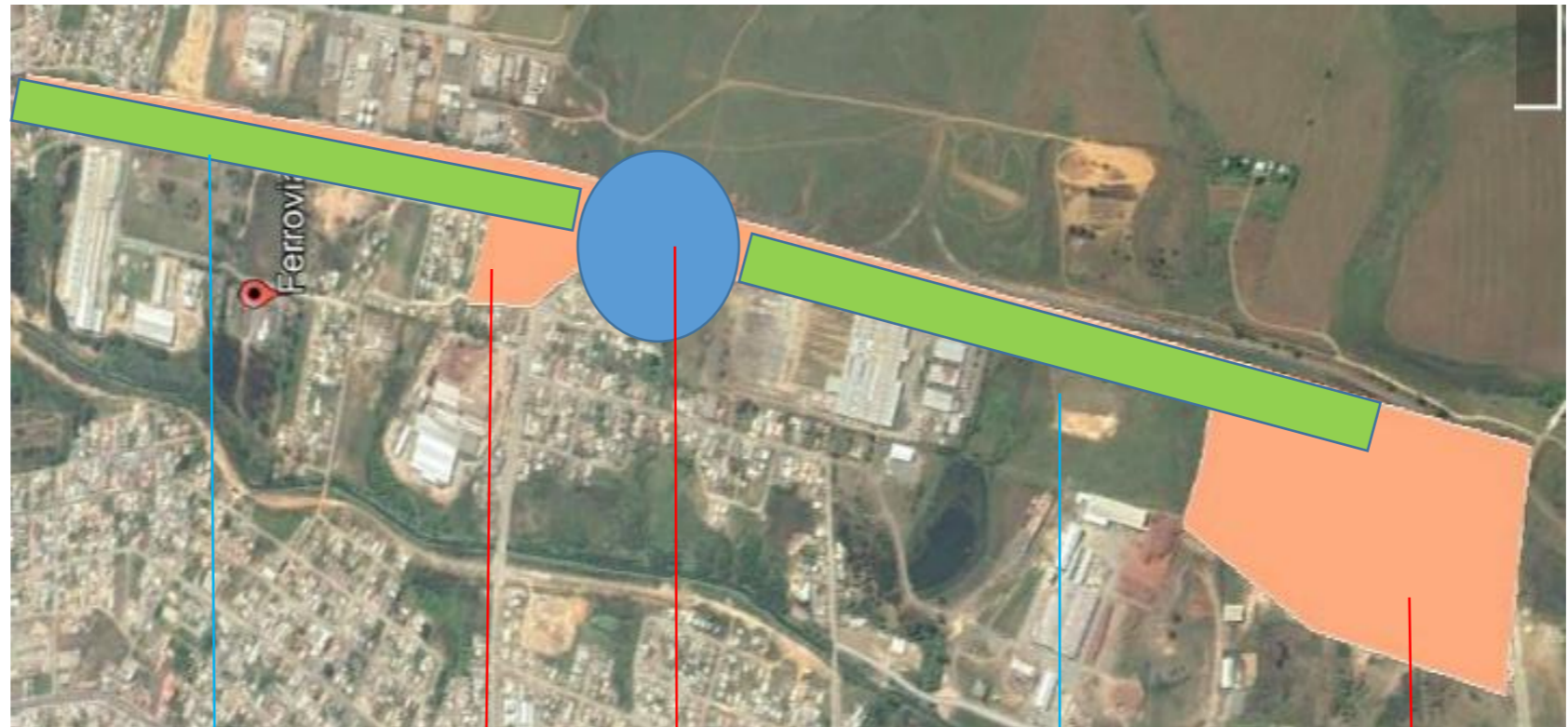
17:40



## 1.6.4 A Matriz CDP com aplicação de objetivos, diretrizes e princípios.

		Quadro de diagnósticos	
CARACTERÍSTICAS	Deficiências	Potencialidades	Objetivos
Naturais e Ambientais	Falta de saneamento básico	Topografia favorável	Melhorar qualidade de vida
	Falta de arborização	Terrenos decocupados	Requalificar ocupação do solo
	Enchentes	Praça 585 conhecida como parque	Melhor ocupação espacial
	Poluição do rio Ponte Grande	Iluminação natural favorável	Revitalizar o rio Ponte Grande
	Pavimentação primária		Fornecer saneamento básico
Sociais (Mobilidade e Infraestrutura)	Acessibilidade	Possibilidade de requalificação	Criação de parque linear
	Iluminação Urbana precária	Ponto histórico (ferrovia)	Fornecer acessibilidade
	Transporte público primário		Oferecer opções variadas de transporte
	Falta de Equipamentos Urbanos		Oferecer serviços públicos
	Falta de mobiliário Urbano		Oferecer iluminação e segurança
	Falta de espaços para lazer		Criação de museu sensorial tecnológico ferr.
Econômicas (Comércios e Serviços)	Falta de comércios	Empresas que geram empregos	Fornecer cursos profissionalizantes
	Mínima opção de escolha		Abrir setores comerciais
	Nenhuma farmácia		Criar opções de moradia para uso misto
	Nenhuma loja		Tornar o bairro policêntrico
	Nenhum mercado		Criar competitividade entre os comércios
			Valorizar a área economicamente
<b>AÇÕES/DIRETRIZES</b>		<b>PRINCÍPIOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Qualificar o ambiente através de proposta viária e saneamento básico</li> <li>•Proposta de ciclovia e melhora no sistema de transporte público</li> <li>•Proposta de parque para a praça de chegada</li> <li>•Parque linear as margens do rio Ponte Grande</li> <li>•Mobiliários Urbanos e Equipamentos urbanos com raio ideal de distância</li> <li>•Múltiplas opções de lazer destinados a públicos variados</li> <li>• Proposta de museu hiostórico tecnológico no local da estação ferroviária</li> <li>•Oportunidades parar novos empreendimentos</li> <li>•Promover a atividade econômica regional</li> <li>•Realocação de pessoas e paisagismo com muita arborização</li> </ul>		<p>Ações a serem realizadas levando em consideração o exercício no <b>neourbanismo</b>:</p> <p><b>Adaptar as cidades às diferentes necessidades</b></p> <p><b>Reutilização intensiva de zonas já urbanizadas e controle do consumo de espaço</b></p> <p><b>Assegurar preservação histórica dando continuidade ao desenvolvimento</b></p> <p><b>Conceber os lugares em função de novas práticas sociais</b></p> <p><b>Hiperespaços que articulem o real e o virtual</b></p> <p><b>Promover uma qualidade urbana nova (policentralizar)</b></p> <p><b>Preservação natural do ambiente, afim de que seja sustentável.</b></p>	

A referida ferramenta destaca-se na utilização da matriz de elaboração do Plano Diretor, inclusive do ambiente rural de municípios. Dentre as vantagens da metodologia pode-se citar a possibilidade de apresentação gráfica, o que facilita a transmissão dos resultados de sua aplicação, Apesar de "historicamente utilizada por planejadores para diagnosticar áreas urbanas" (BLUMENAU, 2008, p.6),



Terreno p/ realocações e horta comunitária

Praça 585 onde situa-se a Estação Ferroviária (Museu Tecnológico Ferroviário Sensorial)

Criação de Centro Poliesportivo com Posto Policial.

Áreas a ser criado o Parque Linear Urbano Ferroviário



## 1.7 ANTIGA FERROVIA VIRA PARQUE URBANO EM BERLIM: O GLEISDREIECK

O parque começou a ser construído no início dos anos 2000 e parte dele foi feita sob sugestões dos moradores. Lá tem pista de skate, jardins, gramado pra deitar, academia a céu aberto e até o café Eule ("coruja" em alemão), escondidinho, mas bem agradável.



É um parque tranquilo com crianças e famílias. Os trens circulam e não incomodam pelo barulho, parece que só passam para lembrar de toda a história do lugar.

O parque, inaugurado em maio de 2013, foi criado em uma área antigamente abandonada, com conceito paisagístico moderno, tornando-o em um retiro tranquilo com espaços públicos versáteis. Desde o início da remodelação, os moradores locais foram envolvidos e participaram do projeto. O Gleisdreieck ganhou prêmios de arquitetura e urbanismo, como o Award 2014 e o Landscape Architecture Prize 2013 e 2015.



Projeto: Atelier Loidl



## 1.7.1 A REVITALIZAÇÃO AMBIENTAL DO EMSCHER PARK - ALEMANHA



Uma das regiões mais poluídas e ambientalmente devastada do mundo, o distrito de Ruhr renasceu. Com a "Exposição Internacional de Construção (IBA) em Emscher Park" iniciado em 1989, os marcos industriais da área de intervenção foram transformados para atender a novos usos de lazer e ainda preservar a rica história da região. A remodelação deu à região uma imagem mais verde, criou uma comunidade mais coesa e mantida a identidade da área.

O parque é composto de campos arbóreos regenerados, florestas recuperadas, áreas de lazer existentes e que, juntos, oferecem um conjunto coeso de infraestrutura verde para toda a região. Os projetos específicos criaram o sistema de parque, variando entre o desenvolvimento de grandes áreas de terras de plantio e desenvolvimento imobiliário.

Hoje, o distrito de Ruhr-Emscher é envolto por uma bela cortina verde que ocasionalmente inclui um marco histórico industrial em pé e presente rodeado por árvores. A região conseguiu mudar de uma região industrial monofuncional de carvão, ferro e aço para uma metrópole com uma nova e múltipla base econômica. Por meio de políticas estruturais e programas de desenvolvimento econômico, a Metrópole Ruhr transformou-se em uma região globalmente orientada e, como em todas as regiões metropolitanas europeias, sua competitividade está sendo desenvolvida por inovações contínuas na economia do conhecimento. (KEIL e WETTEREAU, 2013, p.45, tradução própria).



## 1.7.2 O PARQUE ZHONGSHAN SHIPYARD, EM PEQUIM, CHINA

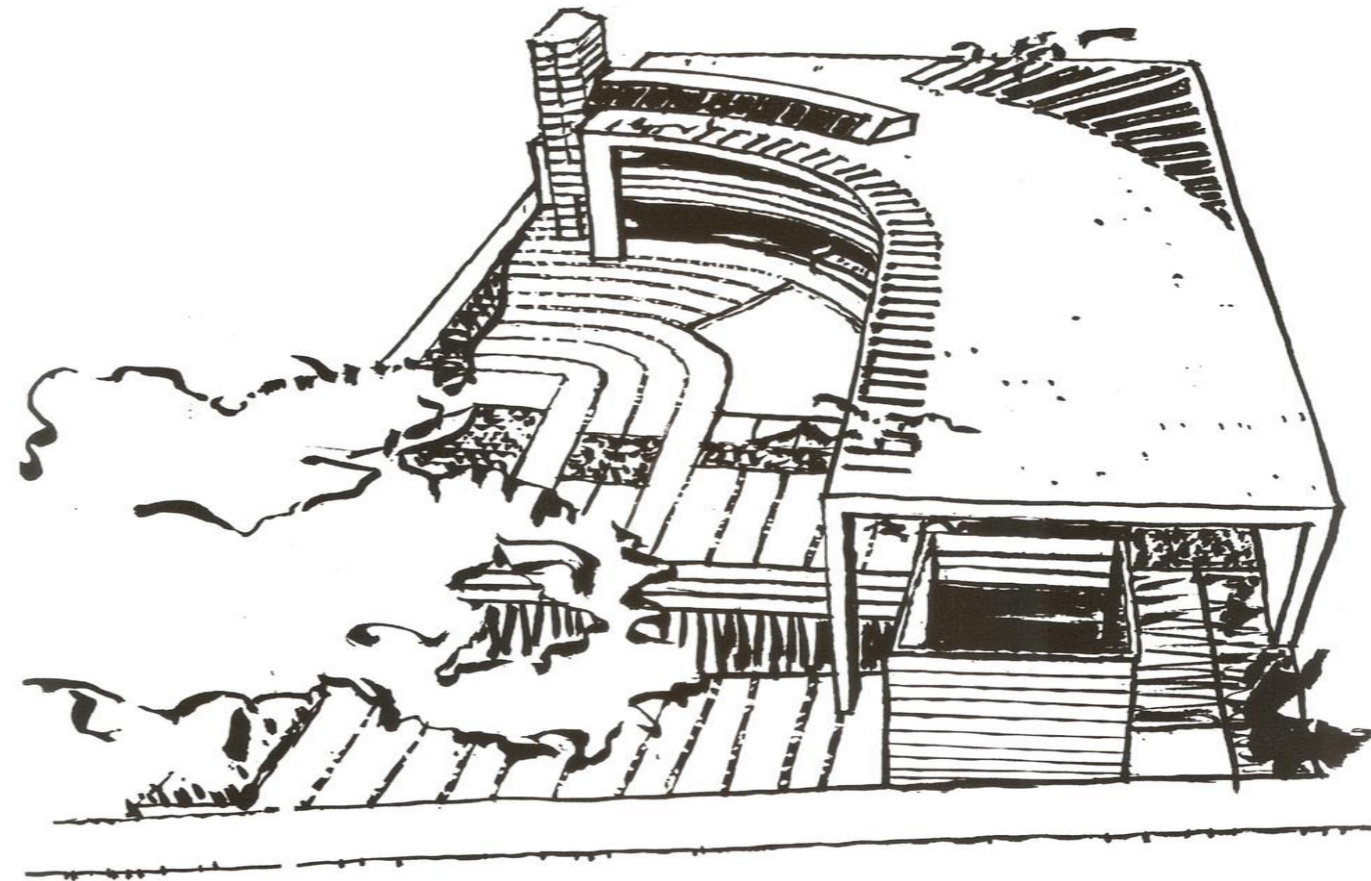
Essa ferrovia foi construída na década de 50 e abandonada em 1999, após a falência da empresa administradora. Os arquitetos e paisagistas tiveram muito cuidado na revitalização da área buscando preservar a história e construindo um parque. O parque é a prova de que espaços aparentemente inutilizados podem ser transformados em áreas públicas e oportunidades de lazer para a população.



## 1.8 REFERENCIAIS VOLUMÉTRICOS



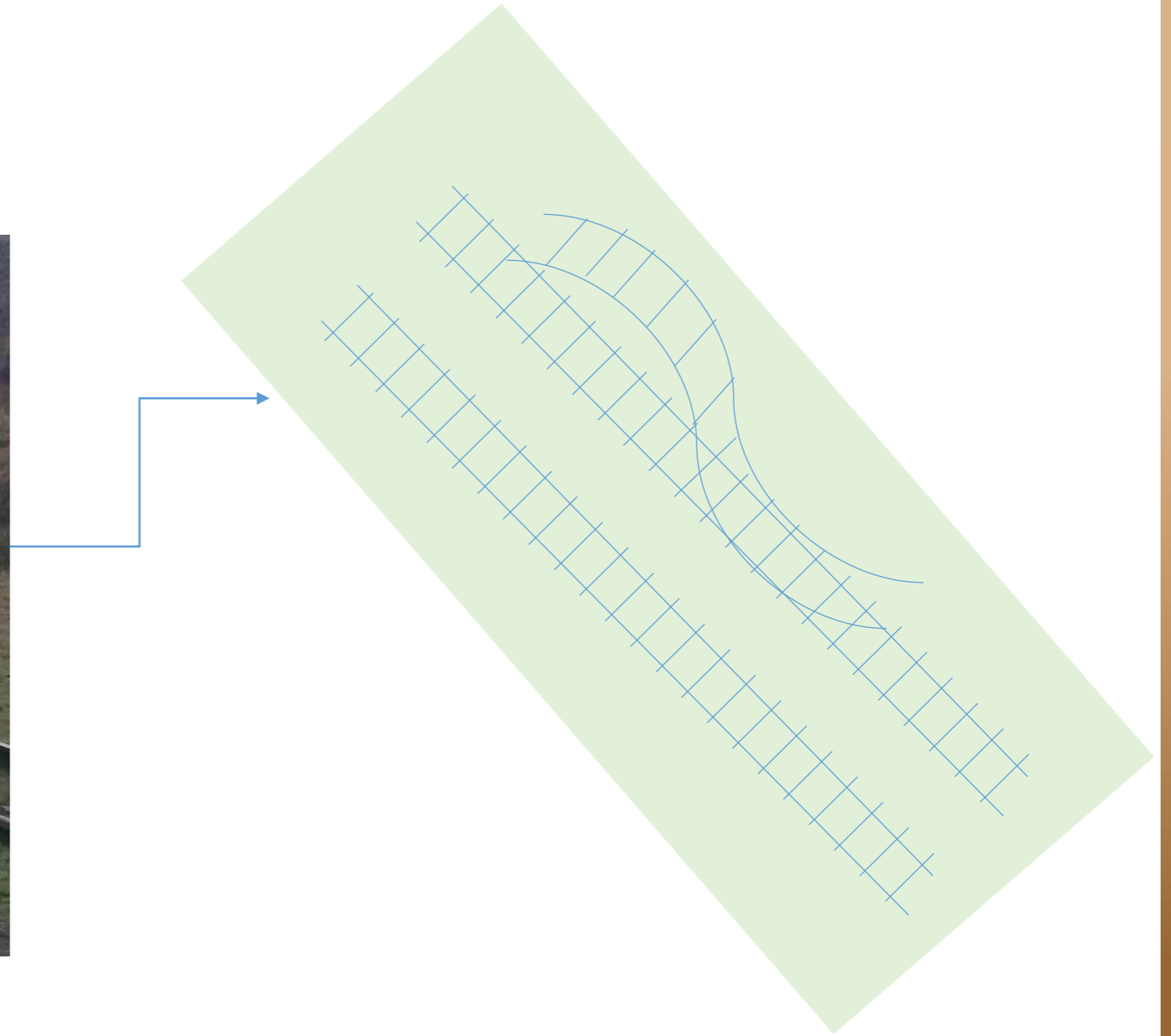
@engineer\_luca\_bellini



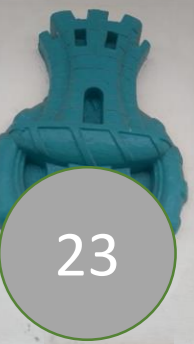
Residência Van-Damme de Humberto Serpa



## 1.9 ESTUDO DE VOLUMETRIA



Utilizando a malha ferroviária como o conceito para criação das formas volumétricas a ser utilizada nos equipamentos urbanos do projeto bem como na estética arquitetônica no sentido do orgânico trabalhado com o as linhas retas e com apelo ao simbolismo da região pelo marco cultural ali existente.



## 2.0 PROGRAMA DE NECESSIDADES

- Desapropriações e realocações;
- Obras de captação de esgoto;
- Obras de macro e micro drenagem;

### **Obras para o parque:**

- Melhoramentos de via e infraestrutura:
- Criação de novas rotas para o transporte público;
- Criação/ampliação das ruas e avenidas de acesso;
- Criação de ciclovias com pavimentação permeável;
- Criação de caminhos para pedestres;
- Sanitários;
- Iluminação;
- Plantio e reposicionamento de vegetação existente.

### **Equipamentos de lazer:**

- Equipamentos de ginástica;
- Quadras poliesportivas;
- Pistas de skate;
- Mobiliários Urbanos;
- Caminhos verdes destinado a recreação;
- Playground;

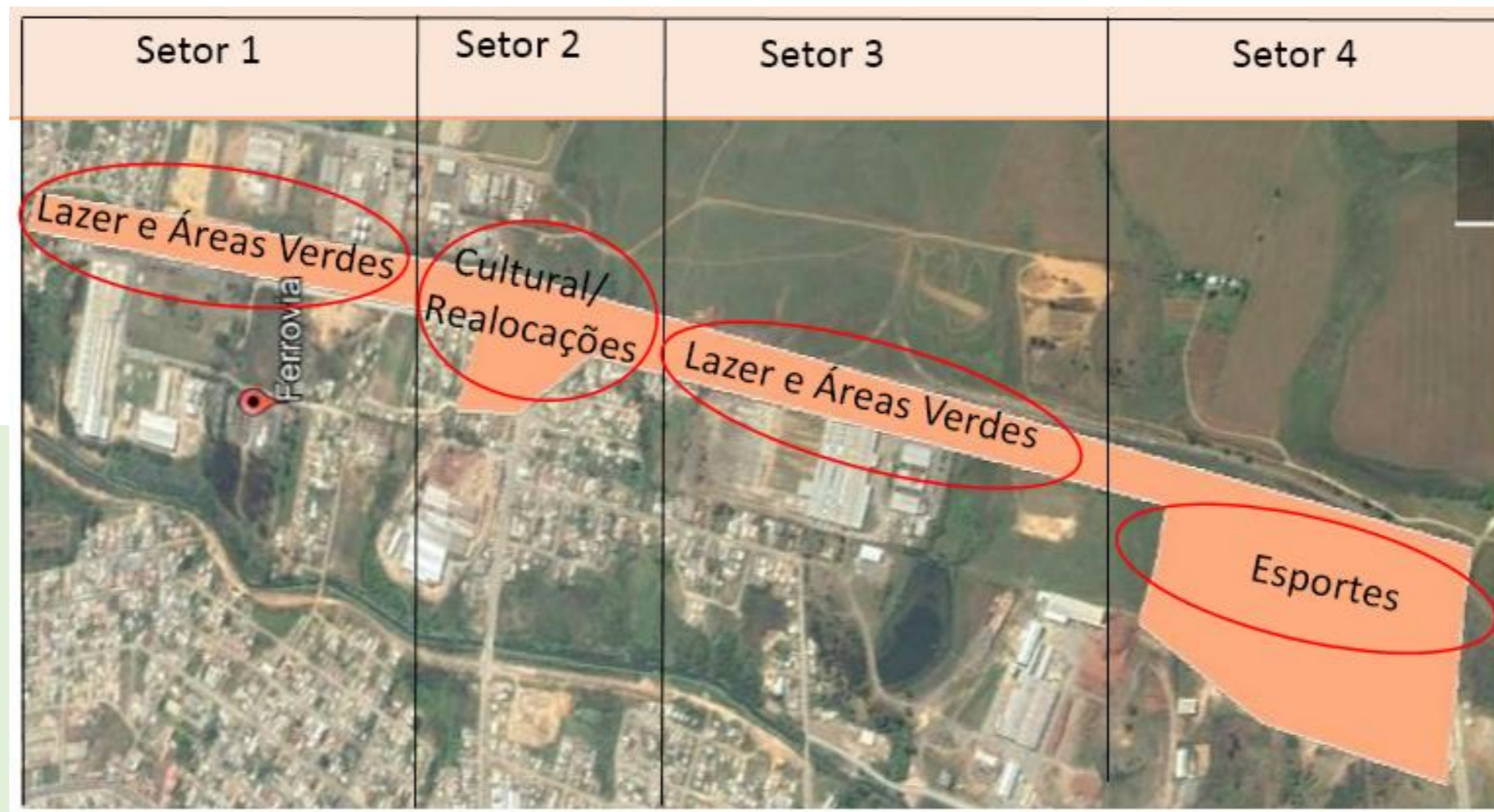
### **Equipamentos públicos**

- Base de pronto atendimento
- Base da polícia militar



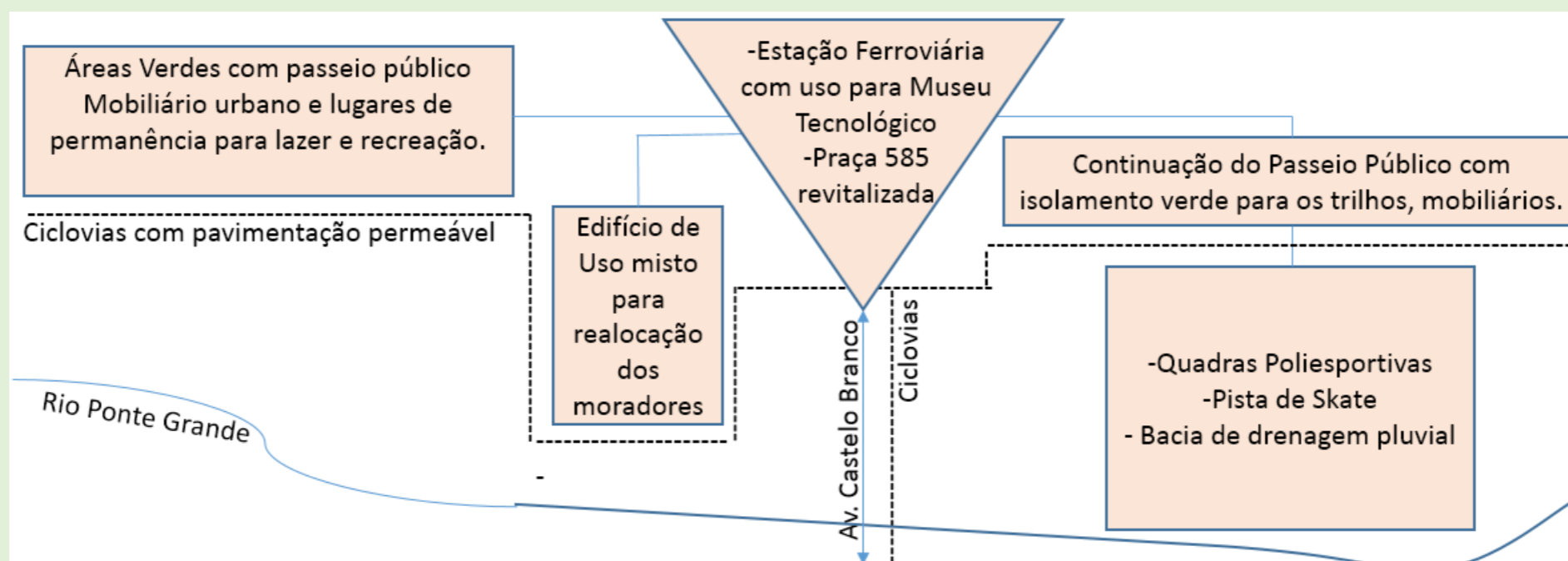
## 2.1

### ORGANOGRAMA

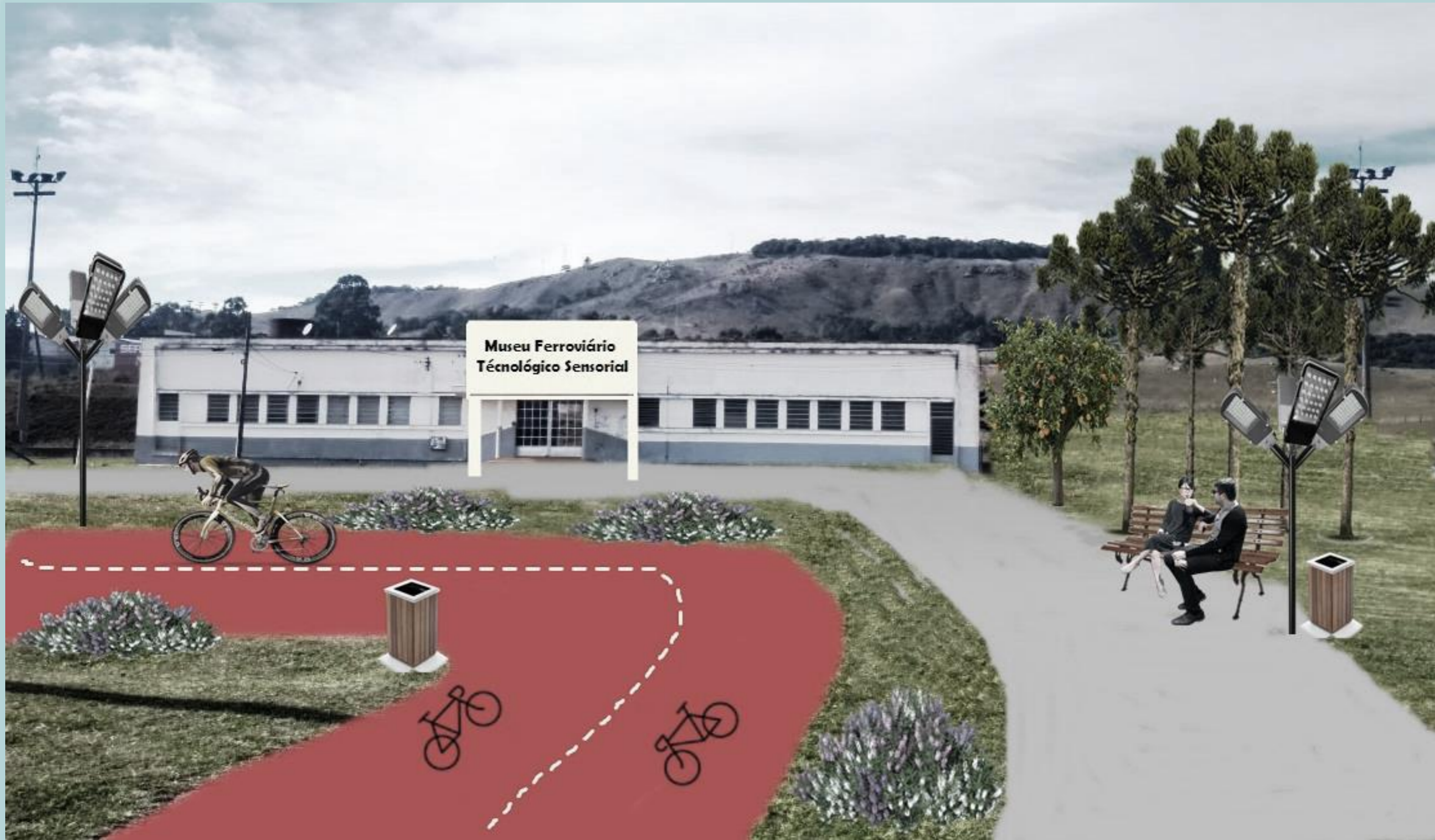


## 2.1.2

### FLUXOGRAMA



## 2.3 ESTUDO PRELIMINAR

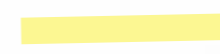




Eixos que existem e precisam ser revitalizados.



Trechos para construção afim de promover mais ligações ao parque.



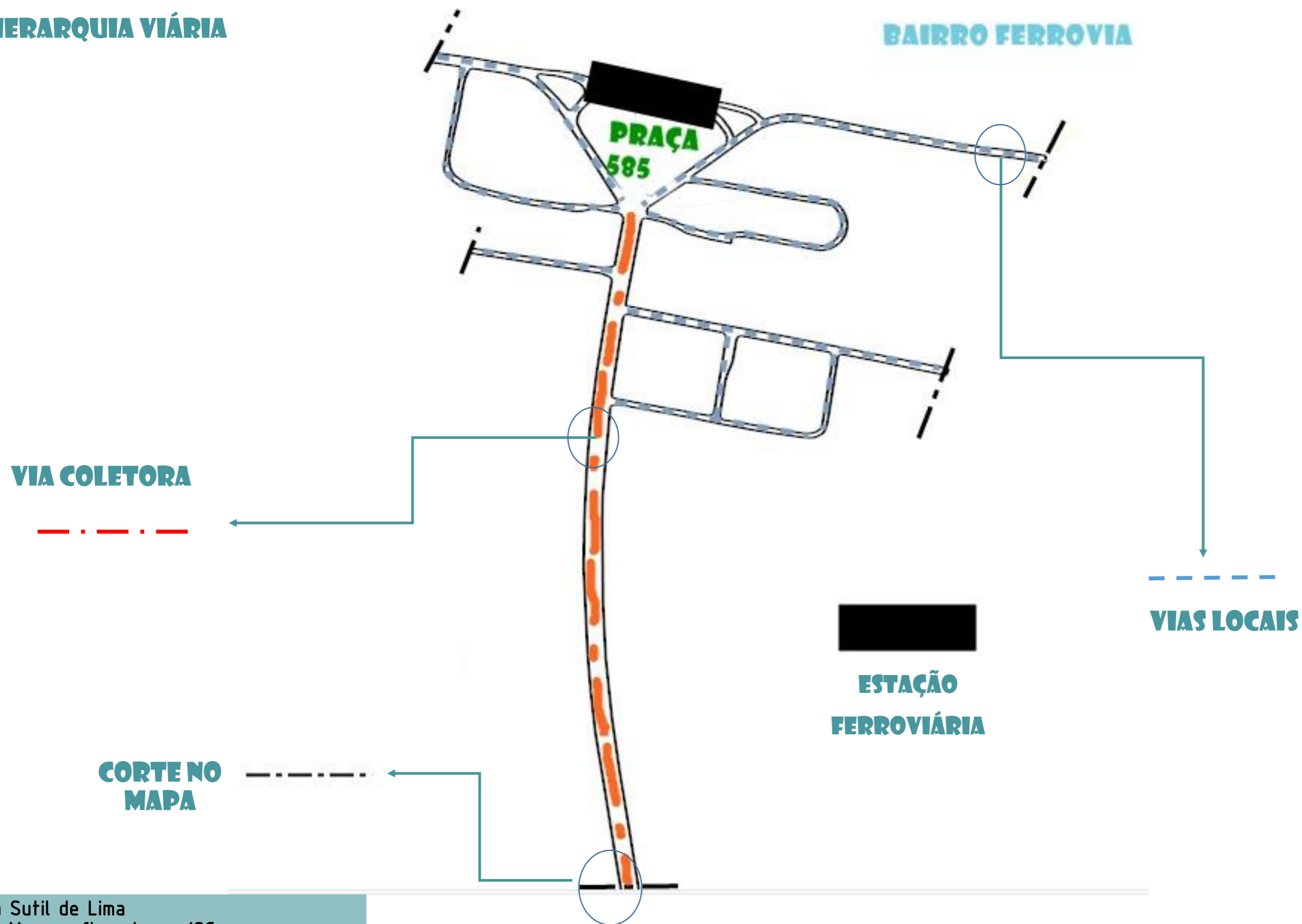
Eixos de maiores fluxo e que Interligam a cidade



Principal eixo de ligação Entre bairro ferrovia e demais

## 2.4 ZONEAMENTO DE FLUXOS E CIRCULAÇÃO

## 2.5 HIERARQUIA VIÁRIA





## 2.6 MAPA CICLO-VIÁRIO



Os eixos em Azul representam as vias próximas que possuem ciclovia. (Não levando em consideração o projeto das mesmas).

Com intuito de incentivo a este meio de transporte sustentável, em amarelo há apresentação dos novos eixos destinados a ciclistas para diminuição de distâncias e criando uma rota fechada interligada com as demais existentes.

## 2.7 LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO DO LOCAL



## 2.8 IMPLANTAÇÃO COM TERRENO E ENTORNO SOB INFLUÊNCIA

Barracão de Grão = Barracão para Feiras-livres

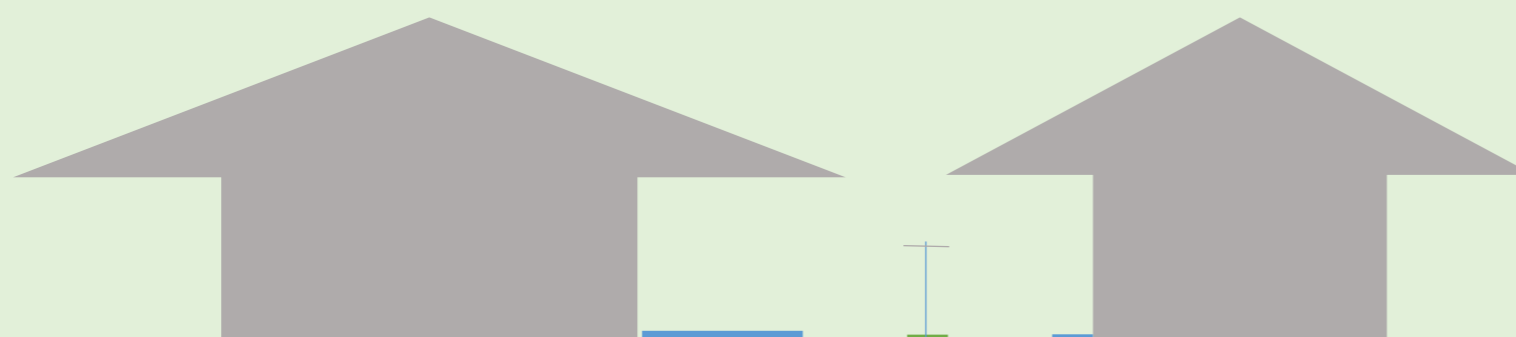


Realocações com horta comunitária

Revitalização Praça 585,  
com uso a estação,  
criação de postinho

Pista de Skate e bmx,  
quadras poliesportivas,  
posto policial.

## 2.9 CORTE GERAL ESQUEMÁTICO DA ÁREA



**Av. Castelo Branco**

Maior parte do gabarito da região do bairro ferrovia respeita até 2 pavimentos totalizando altura de 6m.



# BIBLIOGRAFIA

LIMA, Tania Andrade. Cultura material: a dimensão concreta das relações sociais. In: Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas, v. 6, n. 1, jan./abr. 2011.

A.M.P.F. **E a nossa história?**. Associação Mairinqueense de Preservação Ferroviária. Revista nº 1 (I), 2008.

SCHULMANN, Denis. O desenho Industrial. Ofício de arte e forma. 1994. Tradução de Maria Carolina F. de Castilho Pires.

HAROUEL, Jean-Louis. História do Urbanismo. Ofício de arte e forma. 3ª edição. 1945. Tradução Ivone Salgado.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezzerá. Professor emérito da FFLCH/USP- Conselheiro do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.

[http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/10/AF\\_Parques%20Lineares\\_Web.pdf](http://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/10/AF_Parques%20Lineares_Web.pdf)

Acesso 14/05/2018 15:15

[http://www.usjt.br/arq.urb/numero\\_03/4arqurb3-marly.pdf](http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf)

Acesso 16/05/2018 18:10

<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>

Acesso 17/05/2018 09:17

[portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural](http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural)  
Acesso 08/06/2018 17:31

Acesso 08/06/2018 17:31

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/texto\\_especializado\\_anna\\_finger\\_tese\\_doutorado\\_com\\_capa.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/texto_especializado_anna_finger_tese_doutorado_com_capa.pdf)

Acesso 22/07/2018 22:41