

TRANSURBÂNCIA VITORIENSE:

O percorrer do trilho entre os espaços
banais e inconscientes da cidade.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
Disciplina: Trabalho de Curso II



TRANSURBÂNCIA VITORIENSE:

**O percorrer do trilho entre os espaços banais e
inconscientes da cidade.**

Laís Maria Alvares da Cruz
Orientada por Cristina Pereira de Araujo

RECIFE, 2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Cruz, Laís Maria Alvares da.

Transurbância Vitoriense: O percorrer do trilho entre os espaços banais e inconscientes da cidade / Laís Maria Alvares da Cruz. - Recife, 2023.
110 p. : il., tab.

Orientador(a): Cristina Pereira de Araujo
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo - Bacharelado, 2023.

Inclui referências, apêndices, anexos.

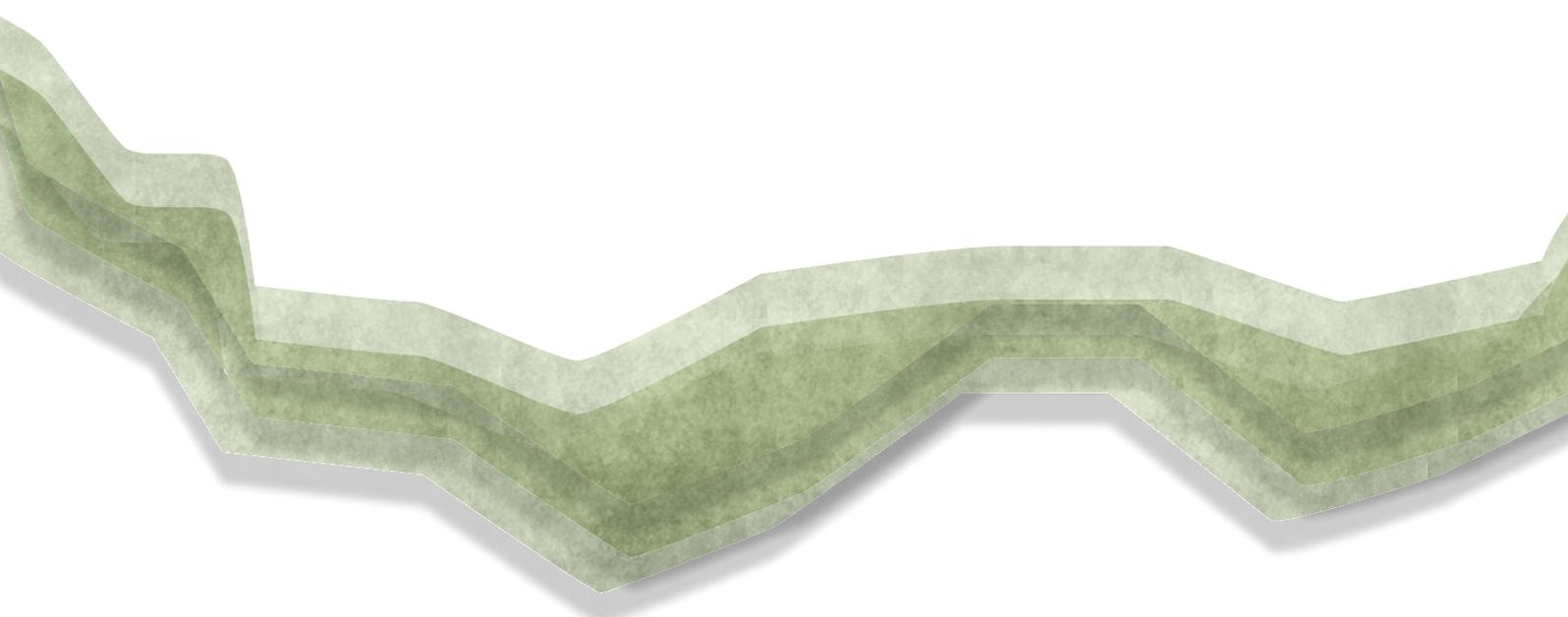
1. Urbanismo e Paisagismo. 2. Vitória de Santo Antão. 3. Caminhabilidade.
4. Estação ferroviária. 5. Paisagem. I. Araujo, Cristina Pereira de. (Orientação).
II. Título.

720 CDD (22.ed.)

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho, intitulado “Transurbância Vitoriense: O percorrer do trilho entre os espaços banais e inconscientes da cidade”, desenvolvido pela aluna Laís Maria Alvares da Cruz sob orientação de Cristina Pereira de Araujo, é o produto final das disciplinas Trabalho de Curso I e II, como parte dos requisitos para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco.

Este trabalho, de natureza investigativa e propositiva, consiste na elaboração de uma proposta de intervenção urbano-paisagística, em nível de estudo preliminar, considerando os vestígios da antiga estrada de ferro de Vitória de Santo Antão, proporcionando a criação de espaços públicos que possam recontar parte da memória da cidade por meio da implantação de um parque urbano na sede do município de Vitória - PE.



AGRADECIMENTOS

Este trabalho é uma demonstração de afeto e de gratidão à cidade que me acolheu e me viu crescer. Que me permitiu brincar na rua e criar laços de amizade que levo até hoje. Que me viu cair de bicicleta centenas de vezes. E que não só me acolheu, mas também minha família e meus amigos.

É uma demonstração de afeto à minha universidade que me tornou mais humana e me ensinou a ouvir as pessoas que dão vida ao espaço. A ela, que me mostrou como a arquitetura é maravilhosamente coletiva e me permitiu mudar de opinião diversas vezes e me apresentou tanta gente incrível. Professores que se tornaram amigos e um GE que se transformou na minha família.

SUMÁRIO

É CAMINHANDO QUE SE DESCOBRE A CIDADE	06
DO SURGIMENTO À DESATIVAÇÃO: A HISTÓRIA DA FERROVIA EM VITÓRIA DE SANTO ANTÃO	09
CONTEXTUALIZAÇÃO	09
A HISTÓRIA DA CIDADE	12
O FERRO E A FERROVIA: A CHEGA DO TRILHO À CIDADE DE VITÓRIA	18
O QUE RESTOU	30
LEITURA DO TERRITÓRIO	30
O OBJETO DE ESTUDO	34
AS REFERÊNCIAS PROJETUAIS	53
PARQUE LINEAR FERROVIÁRIO DE CUERNAVACA	53
PARQUE MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ	54
O PERCURSO	55
O CAMINHAR	57
ENTRE OS ESPAÇO NÔMADES E SEDENTÁRIOS DA CIDADE	62
A TRANSURBÂNCIA	65
O PERCORRER DO TRILHO	69
AS VIAS	78
O PROJETO	81
OS MATERIAIS	87
A PALETA VEGETAL	88
RESULTADOS	90
CONSIDERAÇÕES FINAIS	99
REFERÊNCIAS	101
LISTA DE IMAGENS	104

FIGURA 01: Trilho do trem visto da travessa Luis Carneiro.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

É caminhando que se descobre a cidade

O caminhar é uma das práticas mais antigas da humanidade. Muito além do que o ato de caminhar possibilitou à espécie em um contexto histórico e cultural, o corpo-andante é a representação pura da humanidade no espaço. Tanto, que foi usado como expressão artística durante as vanguardas europeias, principalmente em meio aos movimentos dadaísta e surrealista, ambos, utilizaram o andar como ato de fuga dos lugares de destaque da cidade para se apropriar do espaço urbano - os espaços banais - e buscar os vazios em meio aos aglomerados da cidade - os espaços inconscientes (CARERI, 2015).

Tais atitudes, mesmo encaradas como uma rebeldia artística pela sociedade da época, possibilitou a fuga dos grandes centros para as áreas pouco visibilizadas, o que deu início a um conjunto de novas descobertas e novas percepções somente pelo ato de transitar pelo espaço com o olhar atento de quem não planeja encontrar nada.

O perambular pela cidade trouxe à tona novas percepções da paisagem e o entendimento de que os aglomerados urbanos são codependentes do transitar de seus habitantes, denominada por Francesco Careri (2013), como “Transurbância”.

FIGURA 02 :Estação Ferroviária de Vitória /PE.



FONTE: Laís Alvares, 2022

O TRILHO COMO ELEMENTO CONECTOR DA CIDADE

Transurbar é percorrer o espaço, atravessá-lo com olhar atento, mesmo que sem intenção de encontrar algo, mas com a finalidade de aproveitar o entorno. É apreender os fragmentos do território como consequência de uma apropriação e perceber o caminhar como uma forma de intervenção urbana.

Partindo desse pensamento, pode-se entender os projetos urbanos como uma grande proposta de conectar esses fragmentos de território formados ao longo dos anos. E é esse o objetivo deste trabalho que une os vestígios da Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP) que cruza o território de Vitória de Santo Antão.

A história da linha férrea brasileira carrega uma vontade latente por conexão, o que transformou as estradas de ferro no grande trunfo tecnológico do século XIX. Cresceram com os ideais da Revolução Industrial e chegaram ao Brasil com o objetivo central de encurtar distâncias e facilitar as trocas comerciais. Foram determinantes para o crescimento dos aglomerados urbanos, tendo a validação dos primeiros municípios por meio da possibilidade de cruzá-los com os trilhos do trem.

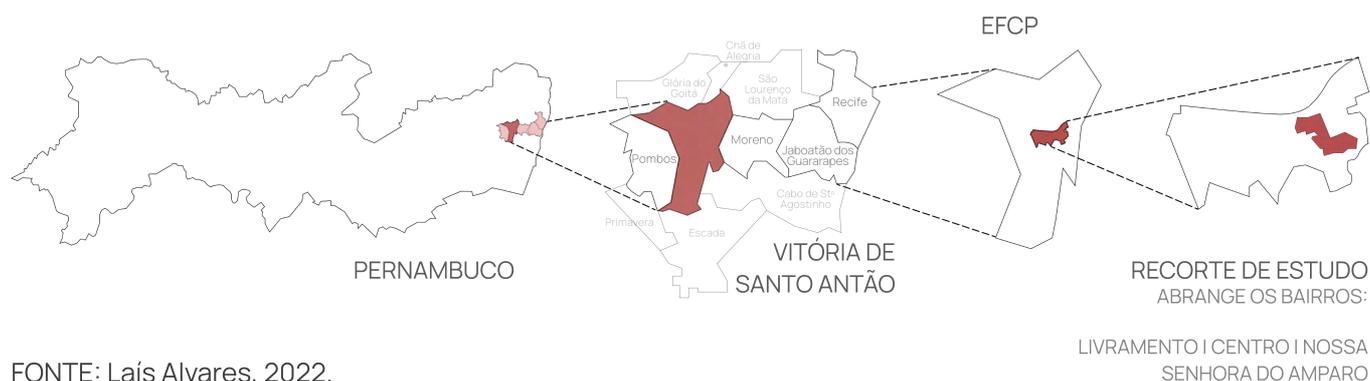
E é sobre as consequências causadas pela ativação e desativação da EFCP na malha urbana da cidade de Vitória que esse trabalho vai abordar. Seu trajeto, sua delimitação, seus vestígios históricos e sua relação com os habitantes da área por meio do caminhar.

FIGURA 03: Estação Ferroviária de Vitória/PE.



DO SURGIMENTO À DESATIVAÇÃO: A HISTÓRIA DA FERROVIA EM VITÓRIA DE SANTO ANTÃO

FIGURA 04: Localização da área de estudo.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

CONTEXTUALIZAÇÃO DA ÁREA, POPULAÇÃO HIDROGRAFIA, VEGETAÇÃO.

O município de Vitória de Santo Antão fica localizado no estado de Pernambuco, na mesorregião Mata Sul, a 48 km de distância da capital recifense. Durante toda sua história, foi favorecida por essa proximidade e ganhou força no setor industrial e comercial, tendo hoje cinquenta e nove indústrias registradas na Prefeitura e um centro comercial pulsante.

Ocupando uma área territorial de 335.942 km² no planalto da Borborema, Vitória confronta-se ao norte com Glória do Goitá e Chã de Alegria, ao sul com Escada, a sudoeste com Primavera, a nordeste com São Lourenço da Mata, a oeste com Pombos e a leste com os municípios de Moreno e Cabo de Santo Agostinho.

Funciona como polo nos setores de comércio, serviço, educação e saúde, onde seu raio de influência se estende a quinze municípios vizinhos, no qual, segundo o REGIC (IBGE, 2008), Vitória de Santo Antão classifica-se como um centro sub-regional, que apesar de se caracterizar por possuir atividades menos complexas e ter uma área de atuação reduzida, mantém relações com as metrópoles nacionais e/ou com as capitais regionais (OLIVEIRA, 2015).

FIGURA 05: Bloco Etesão.



FONTE: Nossa Vitória, 2023.

FIGURA 06: Alegorias do carnaval.



FONTE: Nossa Vitória, 2023.

FIGURA 07: Festa de Santão Antão.



FONTE: Prefeitura de vitória, 2023.

No cenário cultural, Vitória cresceu atrelada ao seu folclore, seu carnaval e a uma religiosidade latente, com procissões e festividades em comemoração a figuras católicas, tendo como protagonista seu padroeiro Santo Antão, o qual dá nome à cidade - Vitória de Santo Antão.

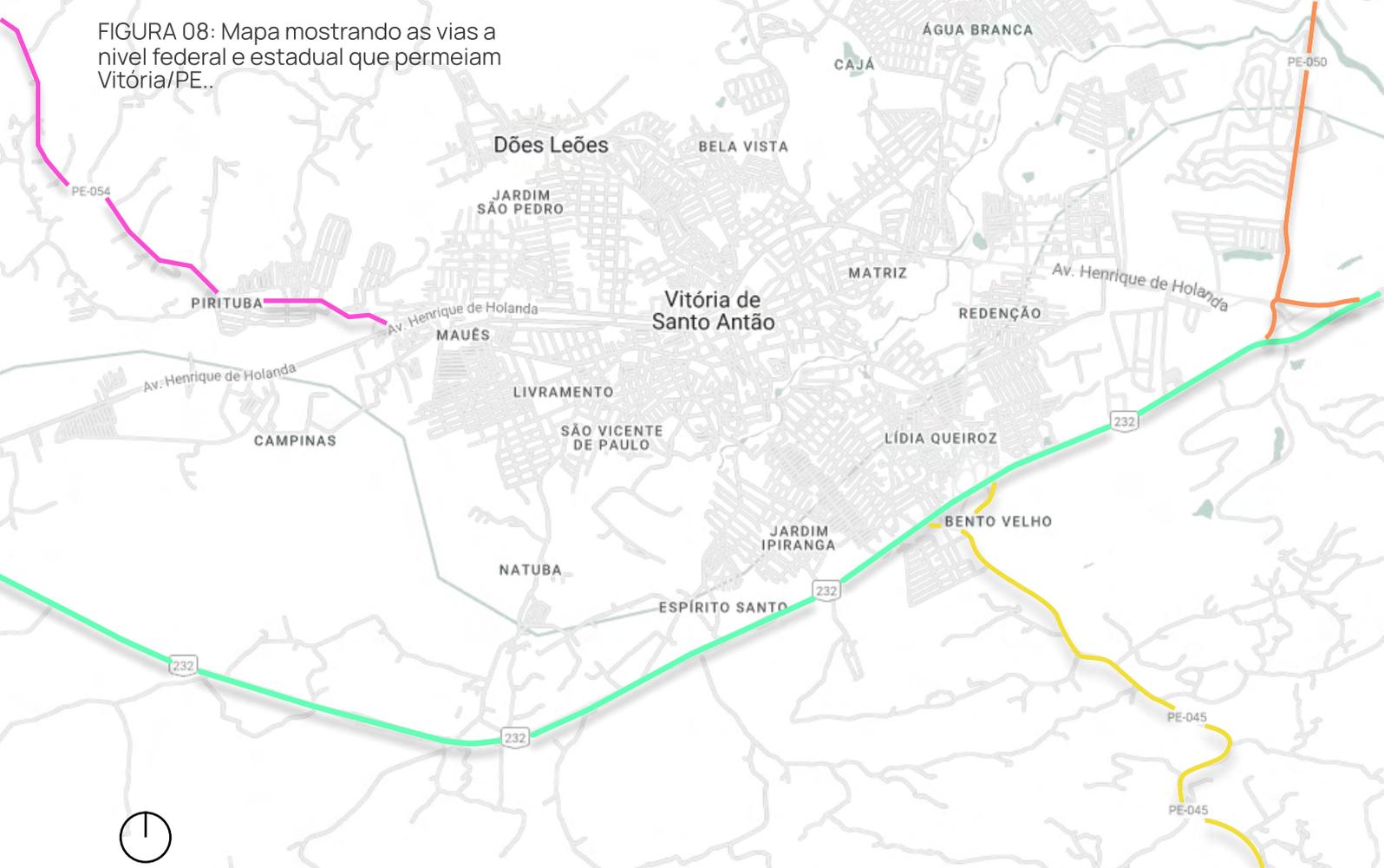
Tendo em vista sua localização, o território vitoriense detém uma diversidade de espécies vegetais da Mata Atlântica e se tornou parte do trajeto de diversos rios que percorrem o estado pernambucano. Com sua vegetação do tipo Floresta Subperenifólia, o município apresenta ao norte características de mata seca - apoiando-se na figura dos tabocais como símbolo do povo vitoriense e de sua luta durante a Insurreição Pernambucana. Enquanto ao sul, detém características de mata úmida, com vegetação exuberante, árvores altas, com caules retilíneos e repleta de folhagem. Já a hidrografia, tem fator importante na história da cidade, que cresceu às margens do rio Tapacurá e é cortado por outros três: o Pirapama, o Jaboatão e o Ipojuca.

Esse visual de cidade de interior com dinâmica e força de cidade cosmopolita, atrai moradores, resultando no município mais populoso da Zona da Mata, com uma população estimada em 134 mil habitantes, de acordo com o IBGE (2022), tendo hoje cerca de 13% da população vivendo no campo e 87% nos centros urbanos.

Atrelada a uma urbanização desenfreada e sem planejamento, que ocasionou na destruição de boa parte da mata atlântica que existia no território, Vitória vem sofrendo com os fenômenos de ilhas de calor nos centros urbanos e com fortes enchentes nos períodos chuvosos - que acontecem principalmente entre os meses de Abril e Julho.

Por sua localização privilegiada, estando na divisa entre as quatro principais mesorregiões de Pernambuco, Vitória conta com 4 rodovias de acesso a diferentes pontos do Estado, tendo hoje a BR-232 como a principal via de acesso que conecta o Agreste à Região Metropolitana do Recife, contando com o suporte da PE-45 como via secundária, que passa por Escada e "deságua" na BR 101; além das PE-50 e PE-54 comunicando-se com a Mata Norte (ver figura 08).

FIGURA 08: Mapa mostrando as vias a nível federal e estadual que permeiam Vitória/PE..



FONTE: SnazzyMaps adaptado por Laís Alvares, 2023.

Entre os anos 1850 e 1983 o município de Santo Antão fez parte de um importante trajeto por onde passava a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, criada na época do império com o objetivo de estreitar distâncias entre importantes centros comerciais da capitania de Pernambuco. Dessa forma, somente após a desativação da EFCP, em 1983, foi que as rodovias supracitadas tornaram-se exclusividade no fluxo litoral-interior no estado.

Como resultado, tem-se uma cidade que coleciona vestígios. Vestígios da fauna, da flora, das comunidades rurais, das edificações históricas, do traçado urbano, do comércio de rua, do percurso do rio, do trilho do trem e do “jeitão” de vizinhança. Dentre tantos fragmentos, restam nos versos de Luiz Gonzaga o sentimento de quem vivenciou a cidade e o povo de Santo Antão: “Aqui vou deixar meu coração/Adeus Vitória de Santo Antão”.

GONZAGA, Luiz;
SOARES, Elias;
PILOMBETA. 1968.

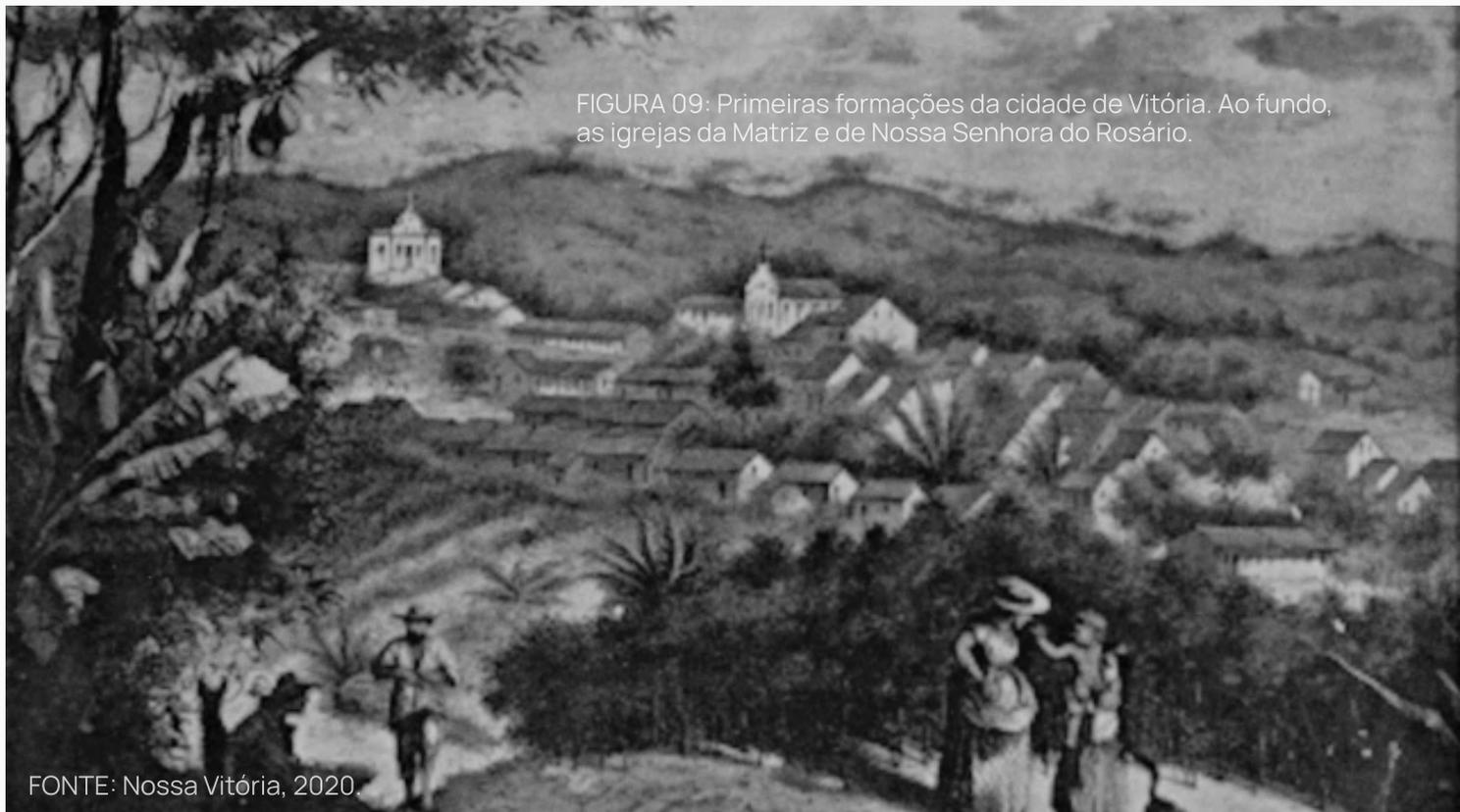


FIGURA 09: Primeiras formações da cidade de Vitória. Ao fundo, as igrejas da Matriz e de Nossa Senhora do Rosário.

FONTE: Nossa Vitória, 2020.

VITÓRIA, DOS SEUS
PRIMEIROS AGRUPAMENTOS
AO VILAREJO
A HISTÓRIA DA CIDADE DE
SANTO ANTÃO

O primeiro agrupamento humano registrado em solo vitoriense é datado de 1624. E seu surgimento é apontado pelo padre Serafim Leite como mais um clichê de cidade colonizada, **com uma casa e uma capela à beira do rio.**

A cidade, que hoje carrega em seu nome o orgulho por seu protagonismo na Vitória em meio a insurreição pernambucana e reforça seu caráter religioso por meio da figura do seu padroeiro Santo Antão, no início, era conhecida como cidade de Braga - relatada pelo Frei Manuel Calado ao narrar as ordens do governador para a mudança de acampamento dos insurgentes até o Monte das Tabocas:

“Mandou o Governador João Fernandes Vieira abalar toda a nossa gente da casa e sítio do Covas, e viemos parar à cidade de Braga (não porque ali haja alguma cidade, mas antes é um mato deserto, senão porque lhe puseram aquele nome por respeito de um homem que ali morava com sua mulher e filhos, o qual se chamava Diogo de Braga...)”

FONTE: História da Companhia de Jesus no Brasil, v. V, p.422 - Rio, 1945.

A família Braga, de acordo com Capistrano de Abreu, teve papel decisivo na formação das feitorias de Pernambuco, o que explica a admiração registrada nos relatos do Frei pela figura de Diogo de Braga, colonizador de Vitória de Santo Antão.

Diogo era um português, natural da ilha de Santo Antão, no arquipélago de Cabo Verde. Migrou para o território vitoriense em 1624, onde construiu, em um período de 2 anos, um conjunto de poucas casas ao lado do rio Tapacurá, com a ajuda de sua mulher e seus cinco filhos.

Relatos de um artilheiro alemão chamado Hans Staden, que foi aprisionado por uma tribo indígena, próxima à aldeia de São Vicente - em 1549, conta que viu,

“...cinco irmãos mamelucos, filhos de pai português e mãe indígena, todos cristãos e conhecedores da língua da terra e da portuguesa. Eram eles João, Domingos, Diogo, Francisco e André de Braga, filhos de Diogo de Braga.”

FONTE: Hans Staden, 1549, pp.103-104.

Juntos, eles habitaram, cultivaram e construíram uma capela dedicada a Santo Antão, o qual ficou encarregado de proteger suas terras dos animais selvagens que rondavam a região. O santo protetor dos animais se tornou referência nos arredores por livrar a vida dos gados, principal fonte de renda na época, dos ataques de tigres e onças suçuaranas, além das plantações de leguminosas e farinha do ataque dos porcos do mato.

Dentre os contos que envolviam a santidade, há relatos de insurgentes, durante a batalha das Tabocas, onde uma mulher com uma criança no braço acompanhada de um velho distribuía armas, pólvora e balas aos soldados de guerra. Segundo os relatos, a mulher seria Maria; a criança, o menino Jesus e o velho, Santo Antão. O santo ficou conhecido por suas benfeitorias por toda a vizinhança e tornou o dia dezessete de Janeiro em uma data de comemoração a memória do protetor pernambucano.

A Insurreição Pernambucana foi um período decisivo para o que viria a ser a freguesia de Santo Antão da Mata. Além de ter sido palco da batalha que aconteceu no Monte das Tabocas, a consequente expulsão dos invasores holandeses do território pernambucano deu força ao sistema das capitanias hereditárias.

FIGURA 10: Festa em homenagem à Santo Antão.



FONTE: Nossa Vitória, 2022.

Enquanto a capitania hereditária de São Vicente vinha dando bons resultados à coroa, iniciou-se a ampliação da produção e a disseminação da cultura da cana de açúcar pelo território. Assim, a estratégia adotada foi a de acompanhar o percurso dos rios que adentravam o interior do estado para facilitar o transporte e a comercialização das produções do estado, alcançando áreas como a zona da mata e o agreste pernambucano.

Foi nesse trajeto que se iniciaram as doações das primeiras sesmarias. Uma delas era a do rio Tapacurá, na terra dos tabocais, do solo fértil e das feras selvagens.

Mesmo com a estratégia da coroa de investir na cana de açúcar, a tática não era adequada para as características fitogeográficas de cada sesmaria. As zonas climáticas que dividiram o território possibilitaram a tendência do solo a responder melhor a determinados tipos de plantios. As áreas norte e oeste eram de mata seca, propícias para o plantio de cereais e algodão, além da criação de gado. As áreas a leste e a sul, eram de mata úmida, sendo essas propícias ao plantio da cana e onde se fixaram os principais engenhos.

Com sua periferia voltada para a agricultura, os engenhos de açúcar e a pecuária, os primeiros aglomerados urbanos surgiram em torno da capela de Santo Antão, bem no centro do território. As casas foram sendo construídas no sentido leste-oeste, aproveitando-se da topografia, que resultou em dois bairros, Matriz e Livramento, construídos nas partes altas da localidade, sendo separadas por uma depressão que levava ao trajeto do rio Tapacurá (figura 11).

FIGURA 11: Mapa com a formação da cidade de Vitória, seus elementos e suas conexões.

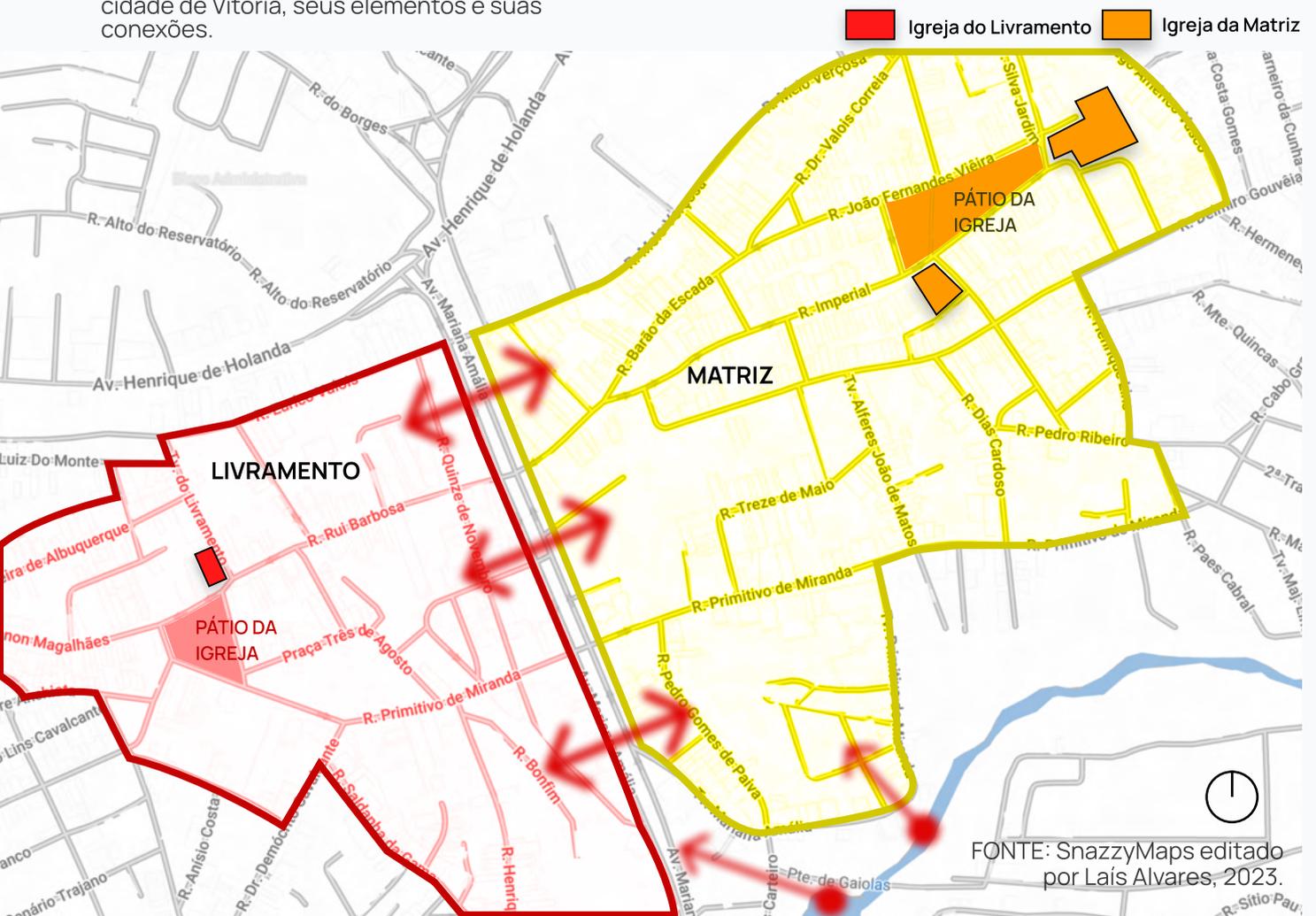


FIGURA 12: Igreja do livramento.



As primeiras construções foram feitas em taipais preenchidos por barro retirado das margens do riacho, o desenho interno delas era simples e as casas eram coladas entre si. Os limites dos lotes seguiram o traçado da capela acompanhando pelas laterais e formando um pátio bem no centro desse adensamento urbano, configurando o que hoje é a praça Dom Luis de Brito (figura 11).

No extremo oposto, foi edificada a igreja dedicada a Nossa Senhora do Livramento (figura 12), que guiou a formação de um novo aglomerado urbano conhecido hoje como bairro do Livramento.

Entre a Matriz e o Livramento, no vale da depressão, existia o riacho Roncador - extensão do Tapacurá, que dividia os dois extremos habitados. Por ser uma área central banhada por rio, tornou-se o ponto de encontro e comércio da cidade, onde aconteciam as feiras e as trocas comerciais que vinham pelo curso d'água.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

Nas áreas clives da depressão, foram feitas ruelas de acesso às áreas de topo, e em seu percurso, construíram alguns currais destinados a abrigar as cabeças de gado que vinham do sertão do estado. O comércio foi crescendo, e no final do século XVII a coroa tomou a decisão de aterrar a área para dar espaço às vendas, lojas e espaços de troca, que se amontoavam às margens do riacho, dando espaço ao pátio da feira, hoje conhecida como praça Duque de Caxias.

Durante todo o século XVIII a cidade se expandiu com a mesma dinâmica. Com um comércio pujante que se aglomerava no centro da freguesia, a Avenida Mariana Amália, que hoje representa a vitalidade e o caráter comercial que fez parte do desenvolvimento vitoriense, como átrio que pulsa e se espria perpendicularmente para as principais ruas que conectam os núcleos da Matriz e do Livramento (figura 13).

Foi nessa época que o espaço urbano começou a mudar e a organização e alinhamento das ruas e pátios foram ganhando prioridade para o governo. A oferta de serviços públicos e o incentivo ao crescimento do plantio e da pecuária em concomitância com os engenhos tornaram o vilarejo em um foco não apenas na produção, mas também na comercialização e na oferta de serviços.

Após a abdicação de Dom Pedro em Pernambuco, na década de 1830, houveram mudanças na administração e uma grande dificuldade em estabelecer um equilíbrio no setor econômico. Uma das soluções do “Concelho Provincial”, com a figura de Francisco de Paula Cavalcanti como representante de Pernambuco, foi a construção de quatro estradas provinciais que uniriam norte, sul e centro do estado, utilizando-se de trilhas pré-existentes e criando uma segunda via facilitadora para o transporte de mercadorias entre os territórios vizinhos.

Como consequência, a cidade cresceu em quantidade de moradores e em expansão comercial. Tudo passava pelas terras de Santo Antônio! Até que, em 1843, por meio da lei provincial nº 113, o vilarejo recebeu o título de cidade da Vitória de Santo Antônio.

FIGURA 14: Monumento da praça Duque de Caixias.



FIGURA 15: Estação Ferroviária no ano de sua inauguração.



FONTE: Josebias Bandeira de Oliveira, 1886.

O FERRO E A FERROVIA A CHEGA DO TRILHO À CIDADE DE VITÓRIA

Até atravessar a cidade de Santo Antão, o trilho cruzou países, se expandiu por diferentes continentes e transformou-se no símbolo do movimento industrial.

No cenário ocidental, da Inglaterra do século XVIII, a Revolução Industrial foi a grande responsável pelo “boom” na construção. Novos materiais e a melhoria de técnicas construtivas foram responsáveis pelo crescimento desenfreado dos aglomerados urbanos europeus.

O vidro, a madeira e o tijolo foram importantes nesse movimento, mas foi o ferro que possibilitou a metamorfose da arquitetura (KÜHL, 1998), gerando novas possibilidades, novos testes e um início da valorização da técnica.

FIGURA 16: Estação ferroviária de Vitória/PE em 1940.



FONTE: Autor desconhecido, 1940.

Em uma época onde a locomoção era dependente de boas condições climáticas para permitir os trajetos por solo e mar, as ferrovias e os transportes à vapor permitiram uma liberdade e uma velocidade que encurtava a distância entre o produto e o consumidor. Foi assim que se iniciou a disseminação desse meio de transporte pelo território.

As primeiras ferrovias foram instaladas no ano de 1804, por meio de financiamento privado, e eram usadas exclusivamente pelas grandes indústrias para transportar altas cargas de matéria prima. Somente em 1830 foi que o trem começou a ter domínio público e se espalhou por outros países neocoloniais, intensificando o comércio e transformando a configuração urbana das cidades.

Em concomitância ao crescimento inglês, surge a figura de Napoleão Bonaparte e sua estratégia de expandir o domínio francês freando as relações comerciais da Inglaterra, com a imposição do bloqueio continental como principal tática de enfraquecimento britânica. Enquanto os ingleses criaram táticas para aproximar seus produtos dos consumidores, a França criava barreiras comerciais que impediam essa negociação.

Enquanto a Europa brigava entre si, algumas colônias americanas aproveitaram o enfraquecimento de suas metrópoles para proclamar suas independências. Dentre elas, o Brasil, que vinha de um contexto de colonização desde 1500, passou por mudanças no cenário econômico, que se enquadraram como o início do seu processo de independência.

Processo esse, que teve como ponto de partida a chegada da Corte Real Portuguesa em solo brasileiro, em 1808, como técnica para driblar as imposições de Napoleão em seu território. Tal atitude resultou na quebra das restrições comerciais do Pacto Colonial, na continuidade às relações econômicas com os ingleses e, conseqüentemente, na visibilidade brasileira no cenário europeu com a importação do açúcar e do algodão.

FIGURA 17: Modelo inglês do trem a vapor.





FONTE: Amantes da ferrovia, [s.d.]

Foi assim que a Inglaterra começou a ter influência nos acontecimentos em solo brasileiro com o objetivo de impulsionar a modernização da Revolução Industrial e aumentar a quantidade de consumidores de seus produtos. A exemplo do apoio a movimentos como a abolição da escravidão, a “Abertura dos portos às nações amigas” e o Tratado do Rio de Janeiro.

A presença da família real também impulsionou mudanças urbanas importantes em todo país, principalmente no Rio de Janeiro. O Brasil deixou de ser apenas uma colônia de exploração e tornou-se o lar da realeza portuguesa, e por isso, os padrões da nobreza deveriam refletir não só onde iriam residir, mas também no entorno.

E foi nesse contexto que a Inglaterra começou a ganhar espaço no cenário urbano, como uma das principais responsáveis pelas transformações no território brasileiro do século XIX. Com participação ativa nos serviços públicos, com investimentos nas áreas de distribuição de gás e energia elétrica, no abastecimento de água e do sistema de esgotamento, na criação de instalações portuárias, no desenvolvimento de novas indústrias e na viabilização do traçado de novas estradas, sejam elas rodovias ou - com o símbolo da modernidade inglesa - as estradas de ferro.

Desse modo, a era moderna brasileira começou a dar seus primeiros passos. A presença real e as mudanças no espaço causaram um crescimento populacional nas áreas urbanas que favoreceram as construções que utilizavam-se de estruturas metálicas e materiais pré-moldados, dentre elas, as estações ferroviárias.

A sociedade crescia e a pressão popular aumentava. Em um território tão extenso, o povo brasileiro dividia opiniões sobre a coroa e suas atitudes, ocasionando, a longo prazo, na abdicação de Dom Pedro I e o início de diversas revoltas populares. A subsequente posse de Dom Pedro II, aos 15 anos de idade, se deu pela dificuldade em manter o imenso território unido.

VANTAGENS

-
- LEI FEIJÓ
1835**
- 1ª Garantia a isenção de taxas de importação de material ferroviário por 15 anos
 - 2ª Garantia uma concessão de 40 anos às companhias que construísem linhas férreas ligando as capitais do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia
- LEI Nº 641
26.06.1852**
- 1ª Garantia a não interferência do Estado no valor das tarifas;
 - 2ª Garantia que, em cima do valor investido na construção férrea, o retorno mínimo seria de 5% de juros;
 - 3ª Garantia ao investidor o monopólio do trajeto comprado por um período de 90 anos, possibilitando a negociação da compra da linha após 30 anos;
 - 4ª Garantia ao financiador o monopólio dos serviços na região em que a via férrea fosse implantada, proibindo concorrentes numa distância de 32 km de cada lado dos trilhos;

FIGURA 18: Esquema apresentando as vantagens da Lei Feijó (1835) e da Lei Nº 641 de 26.06.1852

FONTE: Elaborado pela autora a partir das informações de Tagore Villarim de Siqueira (2002).

Enquanto o país se dividia politicamente, os grandes proprietários de terras e os responsáveis pelo setor industrial investiram nas estradas de ferro como uma possibilidade de driblar dificuldades econômicas e superar, tanto as mudanças climáticas quanto o medo da, até então desconhecida e diversa, fauna brasileira, que causou durante anos contratempos, perda de mercadorias, ataques selvagens e a impossibilidade de se locomover nos tempos chuvosos.

Consequências como essas resultam de um país territorialmente extenso, que insistia em manter como modais de transporte a tração animal e as navegações marítimas e fluviais, o que tornou os meios de locomoção um dos maiores problemas enfrentados até a metade do século XIX.

Atrelado a esses problemas, o comércio brasileiro, que tinha o açúcar, o algodão, o café e o cacau como seus principais bens exportáveis, tinha um valor de venda pouco competitivo no mercado internacional, justamente pelo alto custo de transporte dessas mercadorias.

Esses foram os principais motivos para a implantação das diversas estradas de ferro no país. Representava o avanço tecnológico, a redução do tempo dos deslocamentos, o aumento da carga transportada, a diminuição do custo dos produtos, o trajeto independente das intempéries climáticas, além de evitar as surpresas que a fauna local apresentava.

O grande “boom” ferroviário veio acontecer, de fato, após a Independência em 1822. Enquanto **“o povo assistiu bestializado à proclamação da república” (LOBO, 1889)**, a elite entrava em ascensão por causa das mudanças políticas que garantiam seus cargos vitalícios no Senado e no Conselho do Estado, tendo os votos censitários a massa se mobilizava em prol de melhorias nas condições de vida.

Essa mesma elite transformou o sistema ferroviário em um empreendimento no qual, por meio da lei, beneficiava economicamente os investidores e colocava o Estado como compensador financeiro em momentos de dificuldade. Começando pela Lei Feijó, em 1835, mas só vindo a ter êxito com a Lei nº 641, em 1852.



FONTE:Cláudia Borges, 2018.

A busca pelo lucro imediato para compensar tais investimentos e também valorizar o novo modal brasileiro fez com que o Brasil necessitasse importar mais uma vez a tecnologia britânica, por não ter a expertise para reger as construções das estradas de ferro.

Este movimento teve como premissa uma série de investimentos na área da tecnologia e da educação, com o ensino técnico e também a ampliação do conhecimento pela geografia da região. Além disso, causou a diminuição do medo por adentrar o território e aumentou o perímetro urbano das cidades, o que favoreceu, por um lado, a mão de obra livre branca, e, por outro lado, deu continuidade ao trabalho escravo do negro e do imigrante.

Com a elite no poder, diversos serviços públicos eram subordinados aos interesses particulares dos grandes fazendeiros e senhores de engenho.

As leis privilegiaram a elite agrária e as ferrovias tornaram-se parte desse processo político que, mesmo tendo o objetivo de estabilizar o país economicamente, acabou sobrepondo as vontades da alta sociedade ao interesse do povo, como afirmou Lanna (2005, p. 9):

“...dimensão política fundamental, expressa em interesses gerais e particulares que definiram as leis, os traçados, os incentivos e as incorporações, fazendo do poder público, desde sempre, um parceiro indispensável à existência das ferrovias”.

Desse modo, o primeiro trajeto ferroviário foi inaugurado em 1858, denominada com Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), que favoreceu a política do café com leite unindo o Vale Paraíba até Três Rios.

FIGURA 21: Quadro com as principais linhas férreas do Brasil entre 1852-1873

Principais linhas 1º período (1852-1873)

Estrada de Ferro
Petrópolis
Rio de Janeiro

1854

Ligar o Rio de Janeiro a Petrópolis, partindo do fundo da Baía da Guanabara e chegando até Frágoso, articulada à navegação. Era prevista sua extensão até Pirapora, às margens do Rio São Francisco, mas nunca foi executada.

Estrada de Ferro D. Pedro II
Rio de Janeiro

1858

Ligar o Rio de Janeiro ao Rio São Francisco, retomando o trajeto proposto pela “Lei Feijó” (1835). Teve seu trajeto modificado para permitir o escoamento da produção de café do Vale do Paraíba, chegando à Barra do Pirai, onde se bifurcou em dois ramais, um em direção à divisa com Minas Gerais e ao São Francisco, e outro em direção a Cachoeira, em São Paulo.

Estrada de Ferro Cantagalo
Rio de Janeiro

1860

Ligar a região de Cantagalo ao “Porto das Caixas” (atual município de Itaboraí), no fundo da Baía da Guanabara, passando por Nova Friburgo, para facilitar o escoamento da produção agrícola da região.

Estrada de Ferro
União Valenciana
Rio de Janeiro

1854

Ligar a cidade de Valença à Estrada de Ferro D. Pedro II, na estação de Desengano (atual Barão de Juparanã), para escoamento da produção cafeeira.

Estrada de Ferro de São
Sebastião a Campos
Rio de Janeiro

1873

Ligar a região de Campos ao litoral fluminense, em São Sebastião.

Recife and São
Francisco Railway

1858

Ligar Recife a Petrolina, no Médio Rio São Francisco, no início de seu maior trecho navegável, acima das cachoeiras da região de Paulo Afonso, de onde se conectaria à Região Sudeste através da navegação.

Bahia and San
Francisco Railway

1860

Ligar Salvador a Juazeiro, no Médio São Francisco e início de seu maior trecho navegável, acima das cachoeiras da região de Paulo Afonso, de onde se conectaria à Região Sudeste através da navegação.

Principais linhas 1º período (1852-1873)

Estrada da Imperatriz Alagoas	1871	Ligar a região de Imperatriz a Maceió para transporte da produção de cana de açúcar e algodão
São Paulo Railway	1868	Ligar a região de Campinas ao Porto de Santos, no litoral paulista, passando por Jundiaí, para escoamento da produção cafeeira. Como a empresa desistiu do último trecho, Jundiaí passou a ser o ponto final da linha
Companhia Paulista de Estradas de Ferro	1872	Ligar a região cafeeira de Campinas a Jundiaí, ponto final da São Paulo Railway, para escoamento da produção cafeeira.
Companhia Ytuana de Estradas de Ferro	1873	Ligar a região de Itu a Jundiaí, ponto final da São Paulo Railway, para escoamento da produção cafeeira.

FONTE: Elaborado pela autora a partir das informações de Raquel Silva (2019).

Como apresentado na tabela acima, foi em 1858 que surgiu a segunda linha férrea brasileira, a primeira em território nordestino, a Recife and São Francisco Railway Company Limited. Que foi responsável por unir Recife - onde ficavam as principais áreas de produção de açúcar do estado - à cidade do Cabo - onde ficava o porto de escoamento dos produtos. De lá a produção poderia ser exportada ou revendida no comércio interno.

Em 1873, foi instaurado o Decreto de nº 2.450, que determinou um valor fixo a ser pago por quilômetro de ferragem construída em áreas que favorecessem os centros de exportação. Tal atitude fez os projetos ferroviários começarem a alcançar trajetos mais longos, não só áreas de centro, mas também províncias no interior dos estados.

Como consequência desse decreto, a preocupação com as consequências de uma possível desordem no sistema ferroviário deu origem ao “Plano Geral de Viação”, que recomendou como e onde deveriam ser construídas as novas linhas. Tal atitude gerou alguns planos viários importantes, como o Plano Ramos de Queiroz (figura 22), tendo quatro outros planos subsequentes que partiam dos seguintes objetivos:

Fonte: Elaborado pela autora a partir das informações de Moacir M. F. Silva (1947) e Ministério dos Transportes

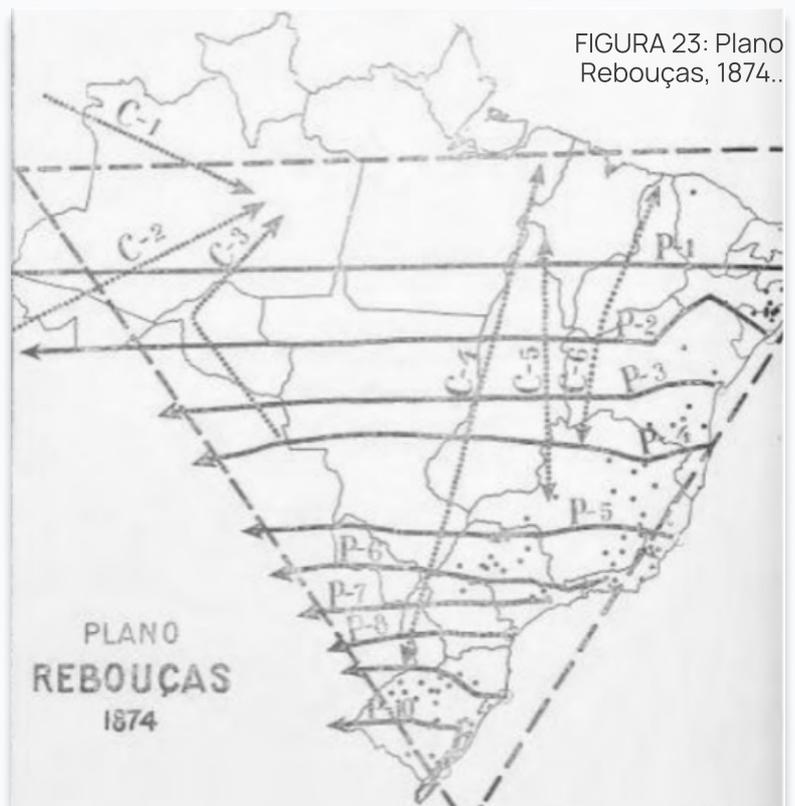
O PLANO RAMOS DE QUEIROZ | 1874 | Buscava criar uma rede direcionada ao interior, criando diferentes conexões por meio das bacias hidrográficas e fazendo as ferrovias se comportarem como complemento;



FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Fonte: Elaborado pela autora a partir das informações de Moacir M. F. Silva (1947) e Ministério dos Transportes

O PLANO REBOUÇAS | 1874 | Criou um sistema de vias paralelas com foco apenas nas linhas férreas, tornando o próprio sistema ferroviário no principal modal de transporte do país;



FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Fonte: Elaborado pela autora a partir das informações de Moacir M. F. Silva (1947) e Ministério dos Transportes

O PLANO BICALHO I 1881 | Criou um sistema de construções mínimas. Seu projeto tinha como foco aproveitar ao máximo o desenho hidrográfico brasileiro para construir o mínimo de estradas férreas possível;



FIGURA 24: Plano Bicalho, 1881.

Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Fonte: Elaborado pela autora a partir das informações de Moacir M. F. Silva (1947) e Ministério dos Transportes

O PLANO BULHÕES I 1882 | Criou um sistema misto, assim como Bicalho, no entanto, se utilizou de um traçado muito mais retilíneo;



FIGURA 25: Plano Bulhões, 1882.

Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

O PLANO RODRIGO A. DA SILVA | 1886 | Visava criar um sistema, onde unia a linha férrea ao sistema fluvial, com o trem acompanhando o trajeto e a sinuosidade das margens. Mas também a criação de um sistema unificado nos estados do Nordeste e Sudeste;

Fonte: Elaborado pela autora a partir das informações de Moacir M. F. Silva (1947) e Ministério dos Transportes

FIGURA 26: Plano Rodrigo A. da Silva, 1886.



FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012].

Uma das linhas favorecidas com o decreto foi a pernambucana, que foi construída pela empresa britânica “Great Western”, denominada posteriormente como Estrada de Ferro Central de Pernambuco (EFCP). Que foi instalada com o objetivo de expandir a rota já existente e interligar a cidade do Recife a Caruaru, passando por cidades como Jaboatão, Moreno, Vitória, Gravatá e Bezerros.

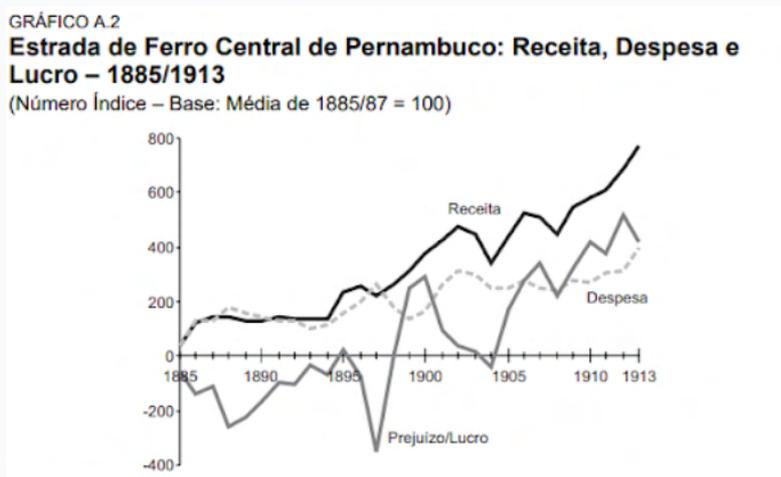
Além do percurso dentro do estado, a empresa ficou responsável por interligar os principais pontos da região nordestina: Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas, em uma rede parecida com a proposta de Rodrigo Silva. Tornando os troncos norte, centro e sul em boas opções de migrações de passageiros e mercadorias.

O sistema funcionou bem até a crise financeira da Great Western, em 1948, na qual, a responsabilidade pela manutenção da ferrovia ficou a cargo do Governo Federal, que a nomeou como Rede Ferroviária do Nordeste (RFN). Não só a rede nordestina, mas diversas redes ferroviárias em todo o país passaram a compor a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

As linhas aguentaram por pouco tempo a crise férrea, que tinha fatores capitalistas em busca do crescimento da indústria, detendo o investimento de grandes empresários que atrelaram o incentivo à indústria automobilística como novo símbolo da modernidade. Como consequência, houve a desarticulação dos trens, que passaram por sucateamento e sofreram até a década de 1960 com a falta de investimentos do governo, assim como mostra a figura 27.

Dentre as linhas desativadas, está a de Vitória de Santo Antão, que em 1983 deixou de pertencer ao trajeto da EFCP.

FIGURA 27: Gráfico com informes financeiros a respeito da EFCP.



FONTE: Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDS) [2002].

Enquanto as rodovias ganharam os holofotes, as ferrovias passaram por problemas de uso, tendo seus terrenos abandonados ou doados para novos usos. Além disso, tiveram parte das peças vendidas ou roubadas, até que, em 2007 a União subverteu a proteção do patrimônio ferroviário ao IPHAN, enquanto o trecho do estado de Pernambuco passa por processo de tombamento pela FUNDARPE desde 2009.

“A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural.”

FONTE: Iphan (2007).

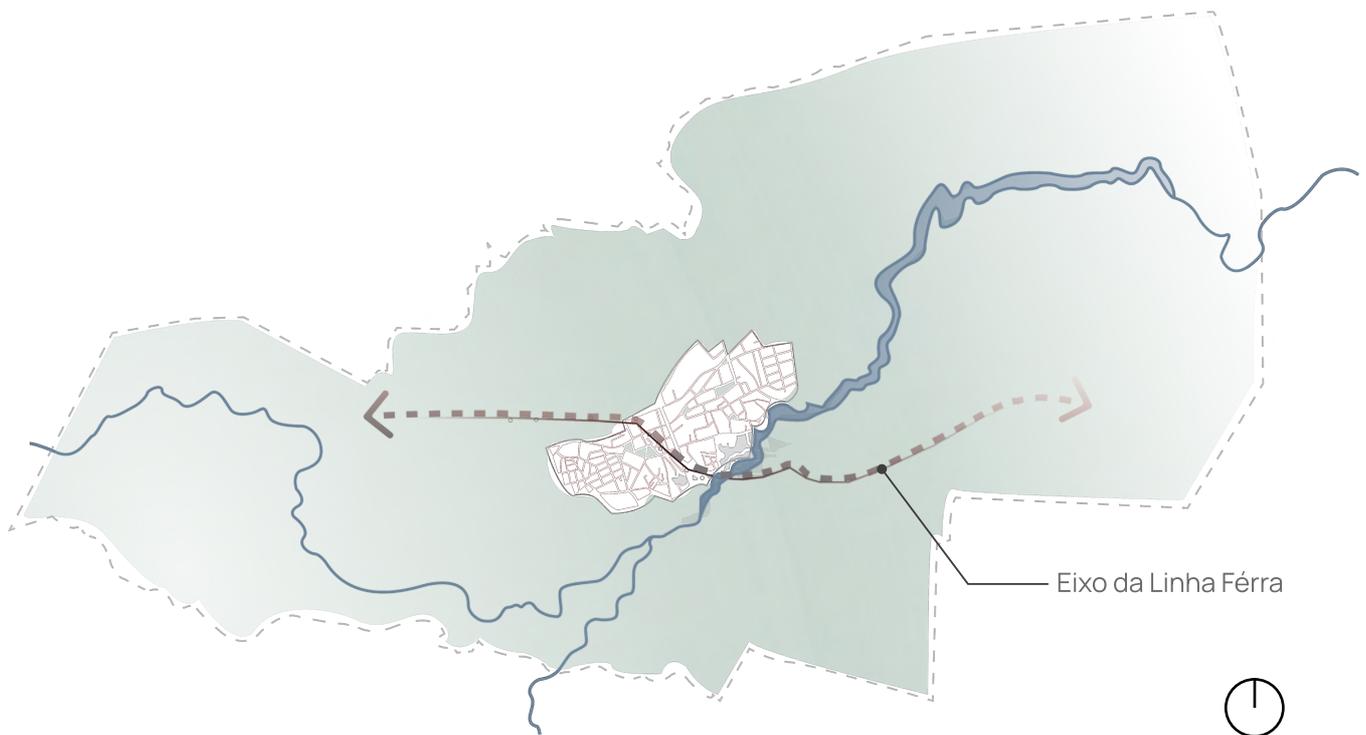
O QUE RESTOU

O QUE RESTOU DO TRILHO OU O QUE RESTOU DA CIDADE?

Toda atitude projetual acaba modificando o espaço onde está inserida. E com a linha férrea não foi diferente.

Quando a linha foi inserida no contexto urbano vitoriense, a cidade ainda não tinha “corpo”. Havia apenas dois bairros sem uma divisão clara de espaço. Na composição, o comércio se misturava com as habitações e os aglomerados eram espaçados e desconcentrados.

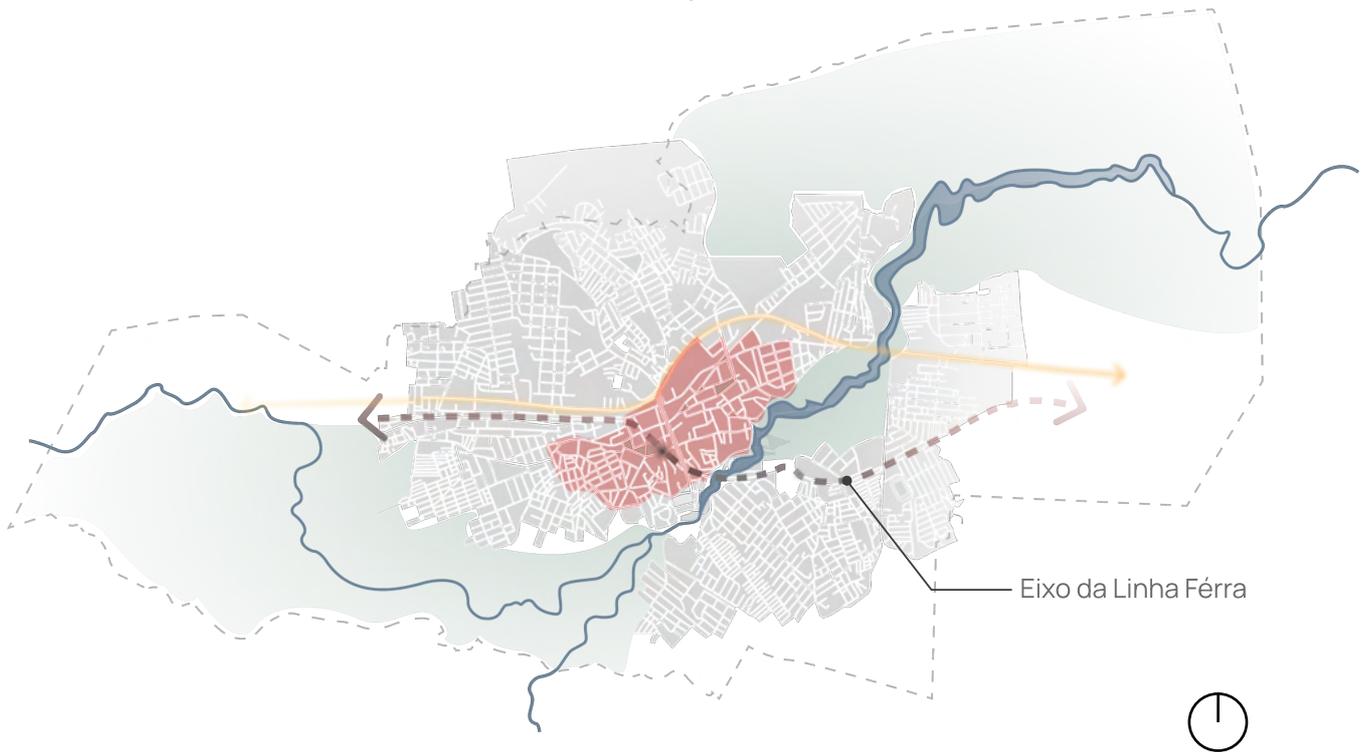
FIGURA 28: Demarcação urbana de Vitória ANTES da construção da EFCP, em 1886.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

Foi com a instalação da linha férrea que iniciou-se o adensamento habitacional seguindo o serpenteio do trilho, estimulando o crescimento do comércio local e, urbanisticamente falando, aproveitando-se do relevo, dividindo a cidade em dois polos, onde o núcleo voltava-se para a venda e o entorno ao habitar.

FIGURA 29: Demarcação urbana de Vitória DEPOIS da desativação da EFCP, 1983.



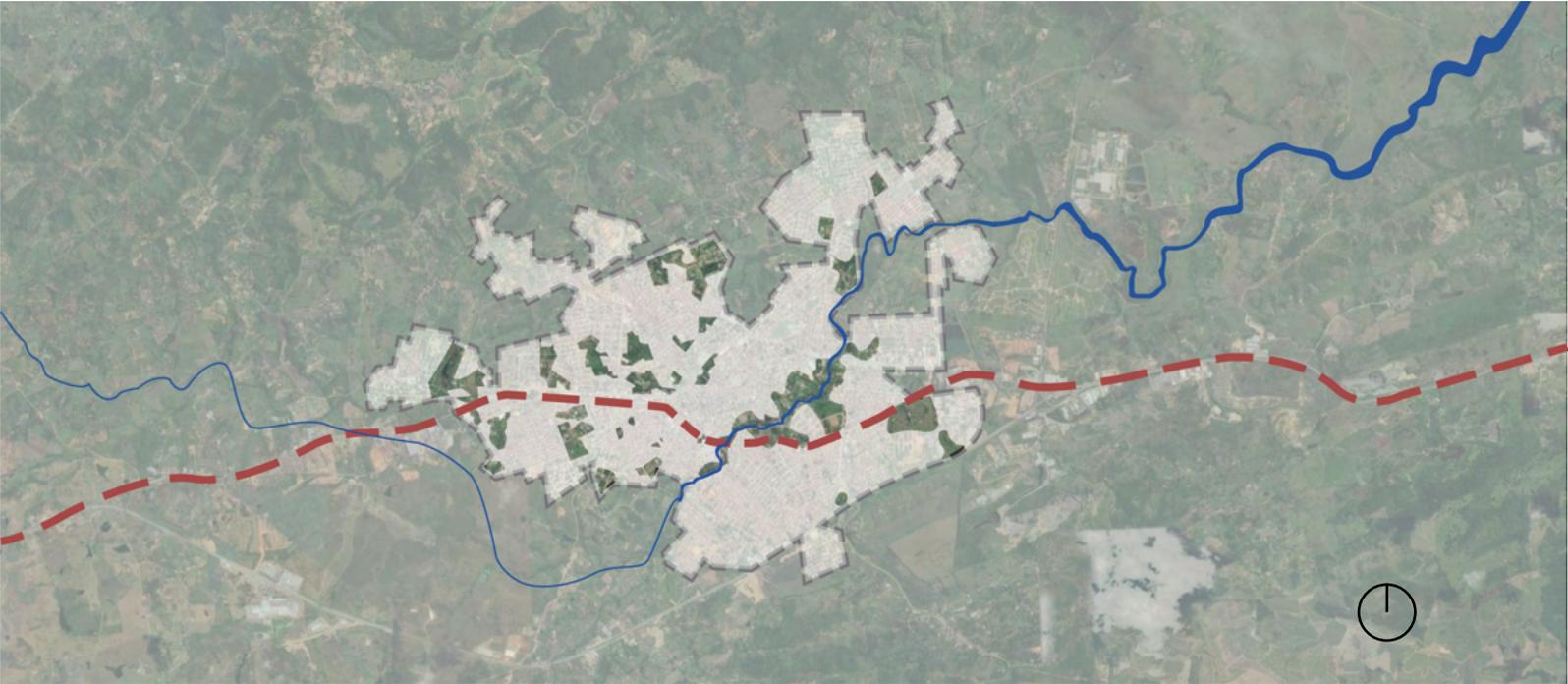
FONTE: Laís Alvares, 2022.

Tanto sua construção quanto sua desativação causaram problemas que permanecem latentes no município. Sendo posto como um dos mais importantes elementos guia para a formação urbana do que se conhece hoje como Vitória de Santo Antão.

Com o despreparo das gestões em lidar com sua instalação na região, as migrações espontâneas e desenfreadas geraram um traçado irregular, quase em zig zag, que eliminava a arborização no perímetro urbano e acabou separando a cidade em núcleos habitacionais e comerciais. O que antes não era um problema por não ter densidade populacional, hoje, aumenta as migrações, piorando o trânsito e a qualidade do tráfego das pessoas que moram em bairros distantes do centro - onde estão acumulados os edifícios comerciais da cidade.

As construções empurraram as massas verdes para as áreas limítrofes do território, onde ficam as poucas áreas rurais da cidade, enquanto na área urbana, ficaram limitadas as poucas áreas de praça, como mostra a figura a seguir..

FIGURA 30: Mapa com a demarcação das áreas verdes no tecido urbano.



FONTE: Google Maps, adaptado por Laís Alvares, 2022.

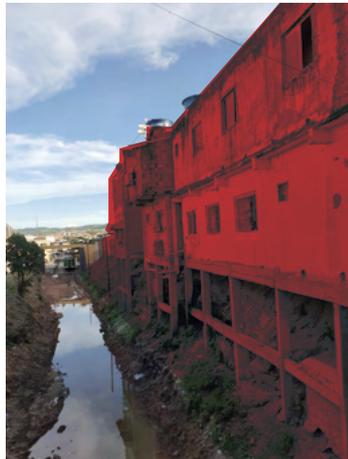
Com a desativação da estrada de ferro, a geração de espaços vazios e ociosos em todo seu trajeto era inevitável. Não foram tomadas atitudes, durante todas as gestões, para se reativar, revitalizar ou ressignificar a linha férrea no município. Restando trilhos soterrados por areia e lixo, ferragens roubadas, terrenos doados em período de eleição e invasões em todo seu percurso.

FIGURAS 31: Casas sobre o trilho na rua Cônego Luis do Monte.



Áreas de trilho doadas pela prefeitura

FIGURAS 32: Casas invadindo o espaço do trilho, com a Estação ao fundo.



FIGURAS 33: Casas invadindo o espaço do trilho na rua Quinze de Novembro.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

As novas construções começaram a roubar o espaço que antes margeava o trem, dando as costas para o patrimônio ferroviário, e o tornando um eixo desconectado da malha urbana. Sendo, hoje, subutilizado como estacionamento, área de estocagem de lixo, comércio informal e habitação irregular.

Os trilhos começaram a expor as desigualdades sociais da cidade por meio das construções históricas que emolduravam o percurso do trem e passaram por um processo de descaracterização e degradação, tanto pela população quanto pela gestão municipal. Essa dinâmica desvalorizou os edifícios e as ruas que os abrigavam, tendo hoje parte da população mais pobre vivendo nas áreas mais antigas à margem ou sobre o trilho (figuras 34, 35 e 36).

FIGURA 34: Edificações históricas na rua Quinze de Novembro.



FIGURA 35: Edificações históricas na rua Quinze de Novembro.



FIGURA 36: Edificações históricas na rua Henrique Dias.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

Com a desativação, os fragmentos do trilho tornaram-se barreiras que dividem a cidade em dois eixos, desvalorizando a estética das áreas comerciais e gerando o esvaziamento desse centro histórico nos horários vespertinos.

Fragments esses que se amontoam por um trecho de aproximadamente 1km e 200m, com ponto de partida na Travessa do Livramento no extremo oeste do mapa, onde o trilho está soterrado pela areia, até a Ponte de Gaiolas, no bairro Nossa Senhora do Amparo, que expõe o trilho e cruza o rio Tapacurá por meio da estrada de ferro.

O terreno até então é alagável, irregular e sem uso.

MAPA DE ZONEAMENTO

AMPLIAÇÃO DO RECORTE

Trecho que abrange os bairros do Livramento (nº 1), Centro (nº 2) e Nossa Senhora do Amparo (nº3).

FIGURA 37: Mapa-chave de Vitória/PE.



FIGURA 38: Mapa de zoneamento para o percurso visual do recorte.



O objetivo do mapa é facilitar, por meio dos zooms destacados, o trajeto percorrido nas fotos a seguir.

FONTE: Laís Alvares, 2023.



FIGURA 39: Mapa-chave Zoneamento 1



FIGURA 40: Zoom do zoneamento 1.



1 ZOOM

Estação ferroviária

FONTE: Laís Alvares, 2023.

O percurso se inicia na Travessa do Livramento, que tem sido utilizada como área de estacionamento para automóveis.

Com o trilho soterrado pela areia, parte da população não faz ideia que um dia o patrimônio ferroviário passou pela região.

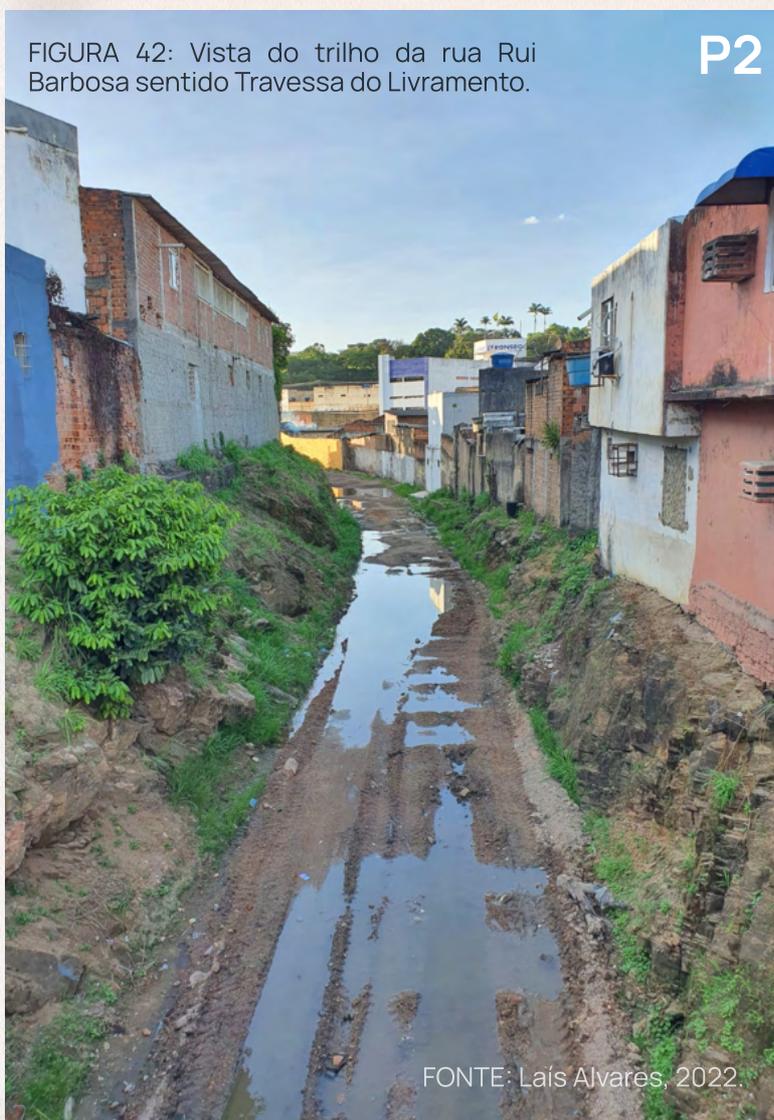
FIGURA 41: Vista do trilho da Travessa do Livramento sentido rua Rui Barbosa.



P1

FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 42: Vista do trilho da rua Rui Barbosa sentido Travessa do Livramento.

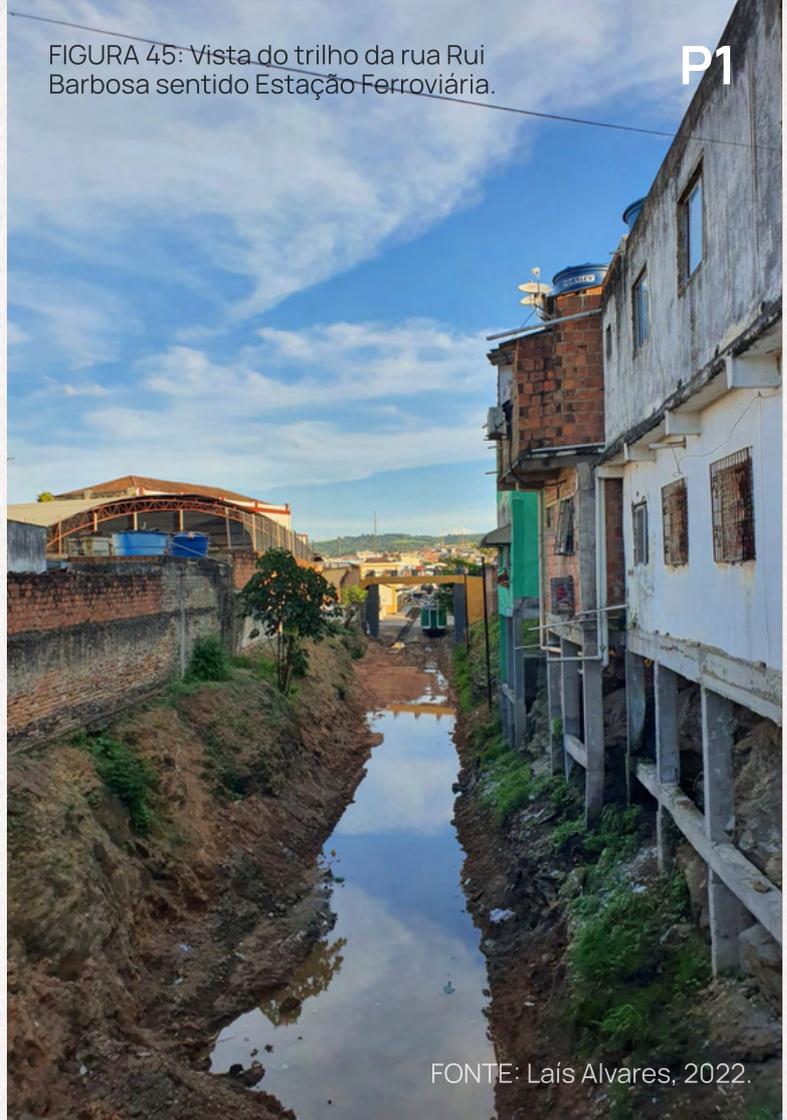


P2

FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 45: Vista do trilho da rua Rui Barbosa sentido Estação Ferroviária.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 43: Mapa-chave Zoneamento 1



FIGURA 44: Zoom do zoneamento 1.

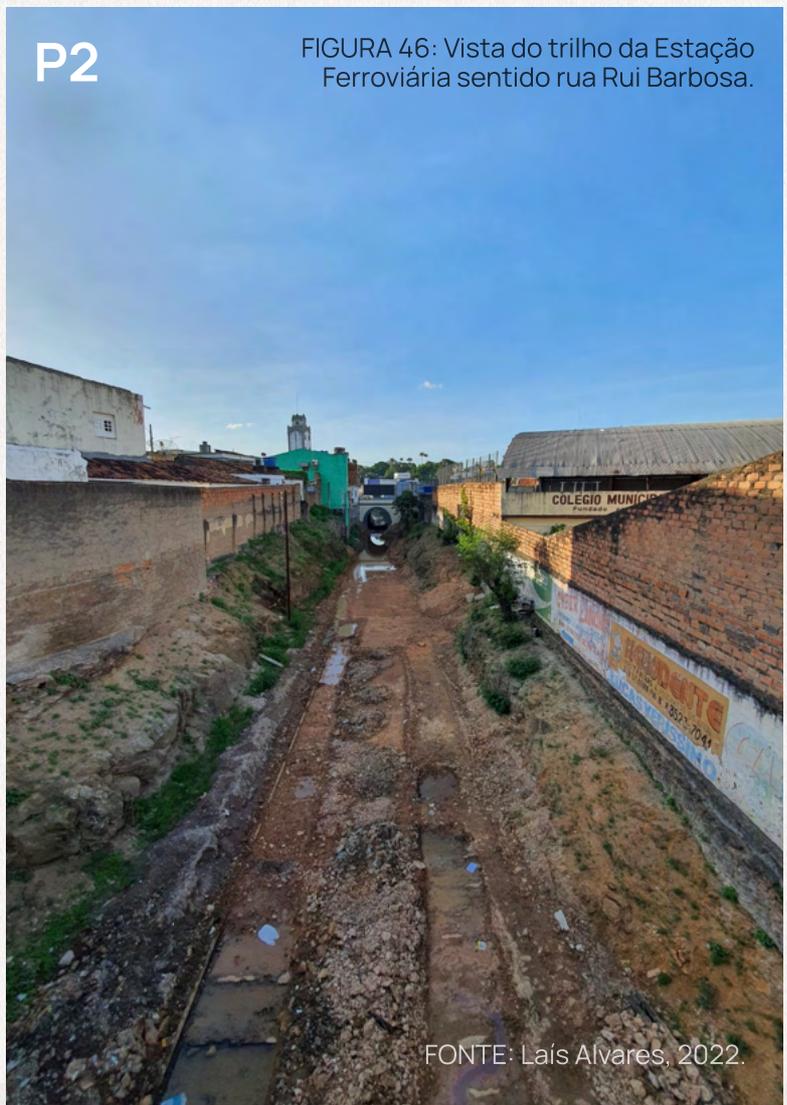


FONTE: Laís Alvares, 2023.

Ao cruzar a rua Rui Barbosa, as áreas invadidas por construções irregulares começam a aparecer.

P2

FIGURA 46: Vista do trilho da Estação Ferroviária sentido rua Rui Barbosa.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 47: Mapa-chave Zoneamento 1

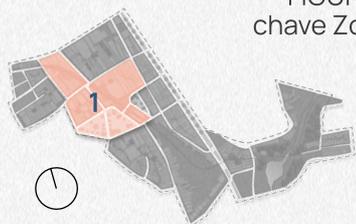


FIGURA 48: Zoom do zoneamento 1.



1 ZOOM

FONTE: Laís Alvares, 2023.

Ao chegar na Estação Ferroviária, localizada entre o complexo de praças do Livramento - Padre Félix Barreto, do Livramento e Três de Agosto - e a praça Leão Coroado, que foi criada para atender o público da estação e do colégio Três de Agosto.

O trecho é capinado e recebe limpeza com frequência, no entanto, a Estação fica fechada como patrimônio isolado. Hoje, serve de abrigo para moradores de rua e seu arredor é utilizado como passagem, com grande movimentação durante os horários de feira.

FIGURA 49: Vista do trilho em frente à Estação Ferroviária.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

P2

FIGURA 50: Vista do trilho da calçada da Estação com o colégio Três de Agosto ao fundo.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 53: Vista da Estação da calçada da rua da praça Três de Agosto.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 51: Mapa-chave Zoneamento 1

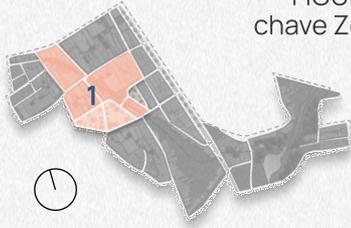


FIGURA 52: Zoom do zoneamento 1.



1 ZOOM

FONTE: Laís Alvares, 2023.

P2

FIGURA 54: Estação Ferroviária vista da praça Leão Coroado..



FONTE: Laís Alvares, 2022.

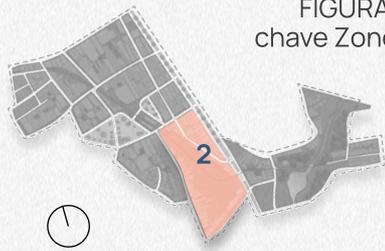


FIGURA 55: Mapa-chave Zoneamento 2.



FIGURA 56: Zoom do zoneamento 2.



2 ZOOM



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Ao atravessar a rua Primitivo de Miranda, uma das mais movimentadas e com maior concentração de carros e pessoas circulando, o trilho é tomado por comércio informal, barracas e áreas de estocagem de lixo. Os comerciantes fecham a rua com suas barracas que são montadas e desmontadas diariamente.

Tal dinâmica, torna o local movimentado durante o dia e pouco atrativo no turno vespertino.

FIGURA 57: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido travessa Henrique Dias.

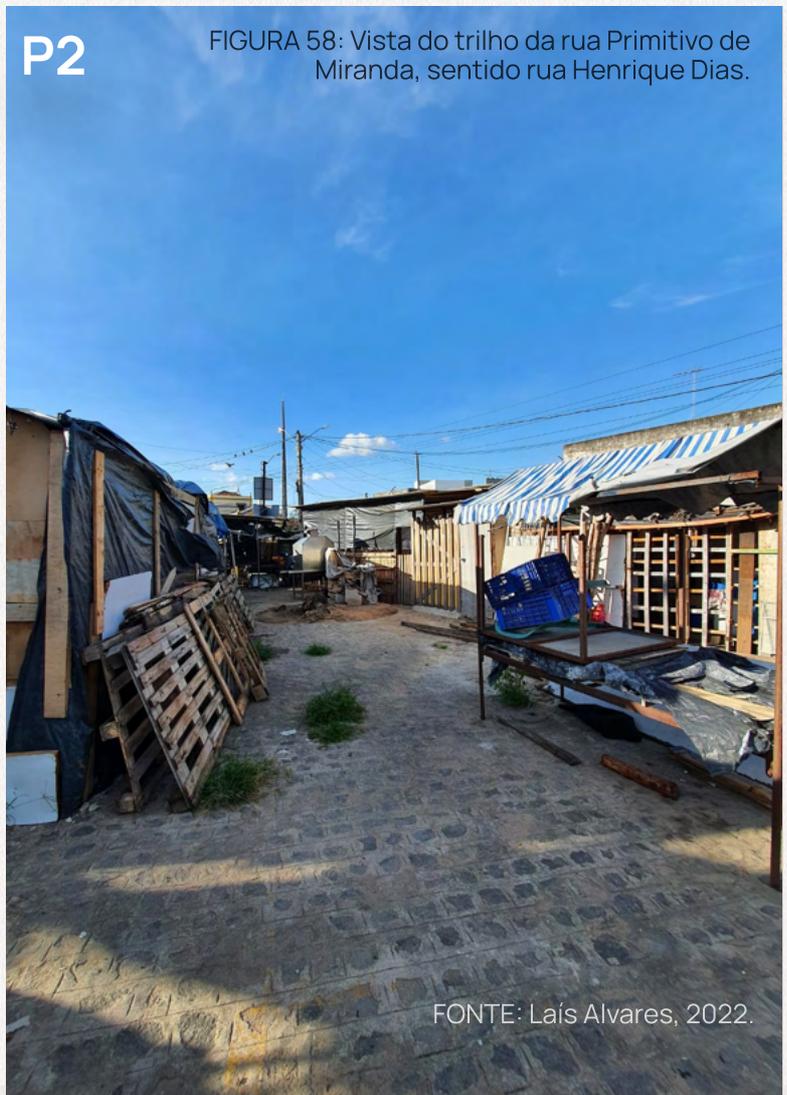
P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

P2

FIGURA 58: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido rua Henrique Dias.



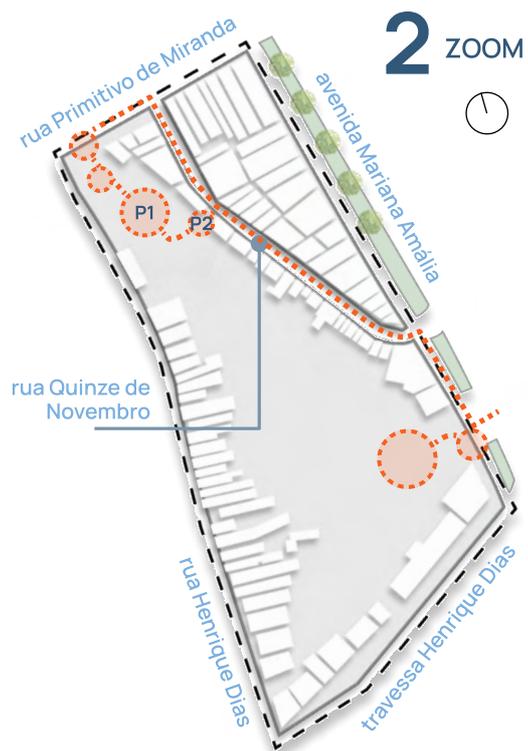
FONTE: Laís Alvares, 2022.



FIGURA 59: Mapa-chave Zoneamento 2.



FIGURA 60: Zoom do zoneamento 2.



2 ZOOM



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 61: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido intraquadra.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

P2

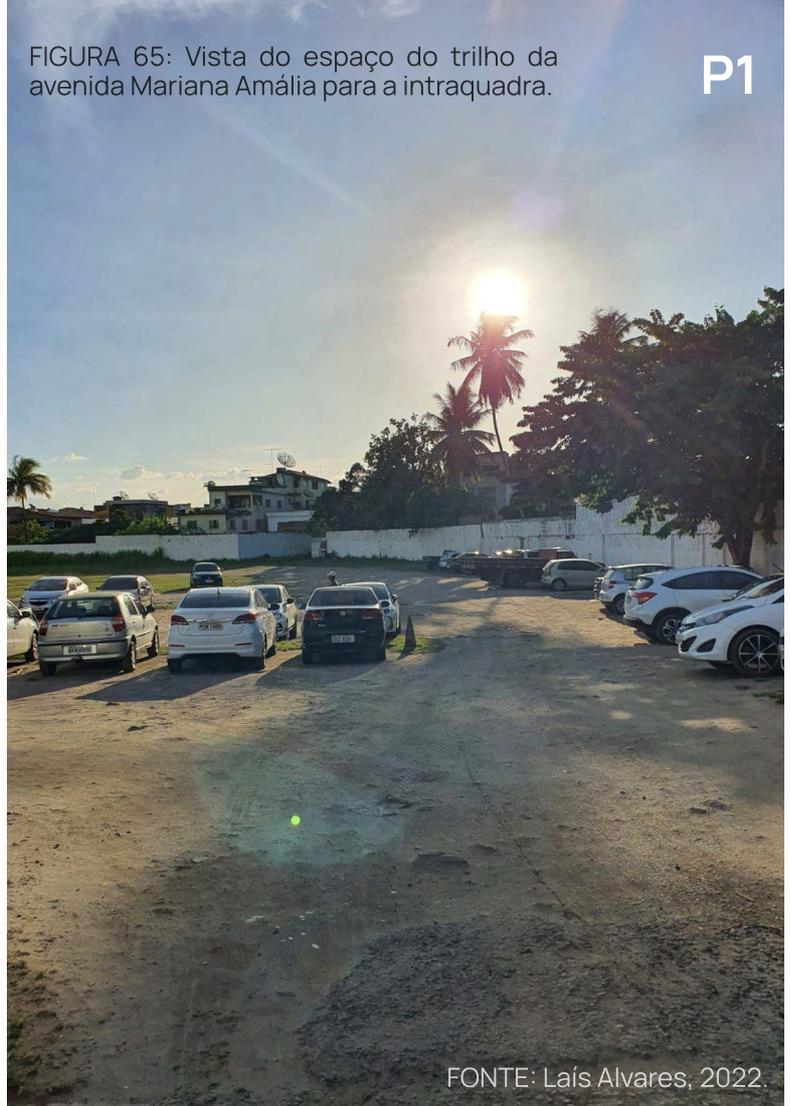
FIGURA 62: Vista do trilho da rua Quinze de Novembro para a intraquadra.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 65: Vista do espaço do trilho da avenida Mariana Amália para a intraquadra.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 63: Mapa-chave Zoneamento 2.



FIGURA 64: Zoom do zoneamento 2.



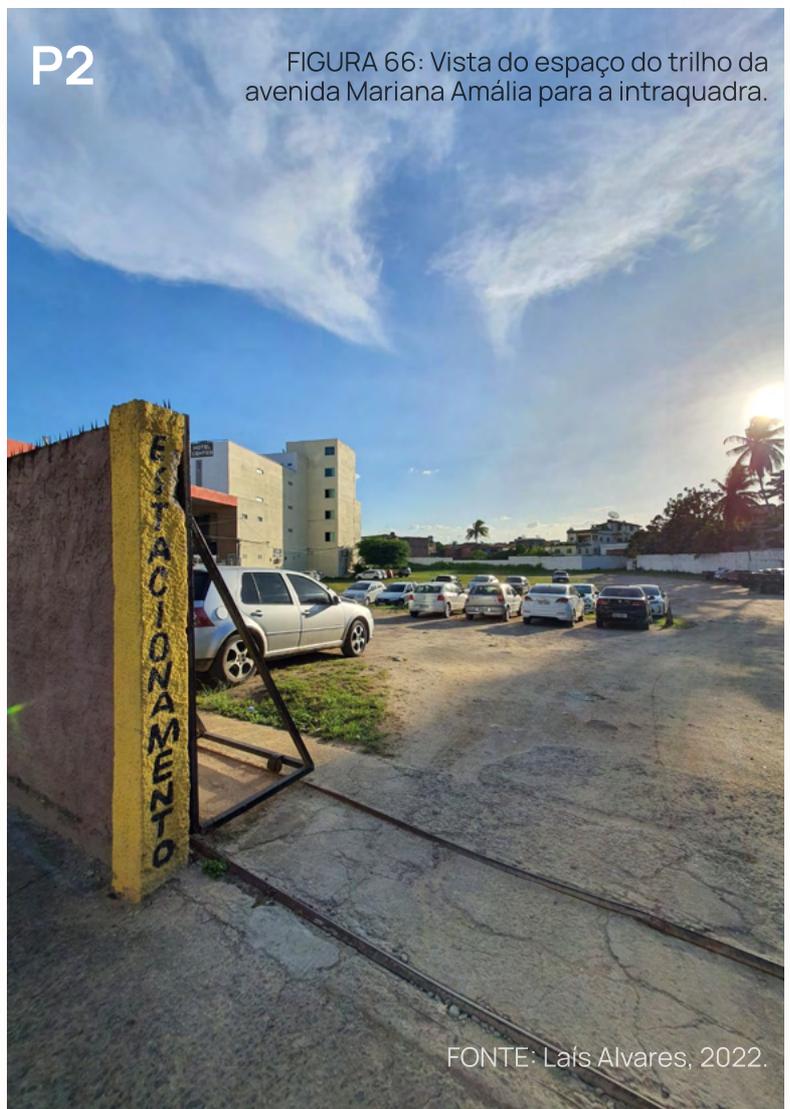
FONTE: Laís Alvares, 2023.

O percurso segue até uma área tomada por muros de um estacionamento, o qual, até a década passada era apenas um terreno baldio.

O trecho ainda cruza a avenida Mariana Amália até chegar às margens do rio Tapacurá, trecho hoje invadido por residências que foram construídas em cima do trilho de maneira irregular.

P2

FIGURA 66: Vista do espaço do trilho da avenida Mariana Amália para a intraquadra.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 67: Mapa-chave Zoneamento 3.

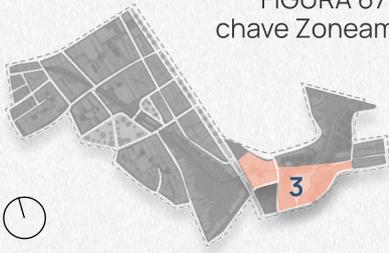


FIGURA 68: Zoom do zoneamento 3.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Ao seguir o trilho, uma surpresa, uma subida íngreme, escondida ao lado de um muro, construída pelos moradores locais, que de tão apropriada foi calçada pela prefeitura em 2022.

Ao acompanhar o trajeto, vegetações nativas intactas e ao topo, um chão de terra batida que leva até uma linda estrutura de ferro treliçada que cruza o rio e compõe a paisagem quase camuflada na arquitetura local.

FIGURA 69: Vista do trilho da travessa Luis Carteiro, sentido travessa Mariana Amália.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

P2

FIGURA 70: Vista do trilho da travessa Luis Carteiro, sentido Ponte de Gaiolas.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 73: Vista do trilho da Ponte de Gaiolas, sentido travessa Luis Carteiro.

P1



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 71: Mapa-chave Zoneamento 3.



FIGURA 72: Zoom do zoneamento 3.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

P2

FIGURA 74: Vista do trilho com a Ponte de Gaiolas ao fundo.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 75: Mapa-chave Zoneamento 3.



FIGURA 76: Zoom do zoneamento 3.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Placas de madeira sobre o trilho e um corrimão improvisado. Foi assim que os moradores de Nossa Senhora do Amparo formaram um atalho para chegar na sua comunidade sem precisar cruzar toda a avenida pela única ponte que une o bairro ao centro da cidade.

Ao meu ver, a área que mais representa a essência da cidade, sua conexão com a natureza, a preservação das espécies nativas, a valorização do caminhar e sua arquitetura vernacular.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 78: Vista do rio Tapacurá do trilho que dá acesso à Ponte de Gaiolas.



FONTE: Laís Alvares, 2022.



FIGURA 79: Mapa-chave Zoneamento 3.



FIGURA 80: Zoom do zoneamento 3.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

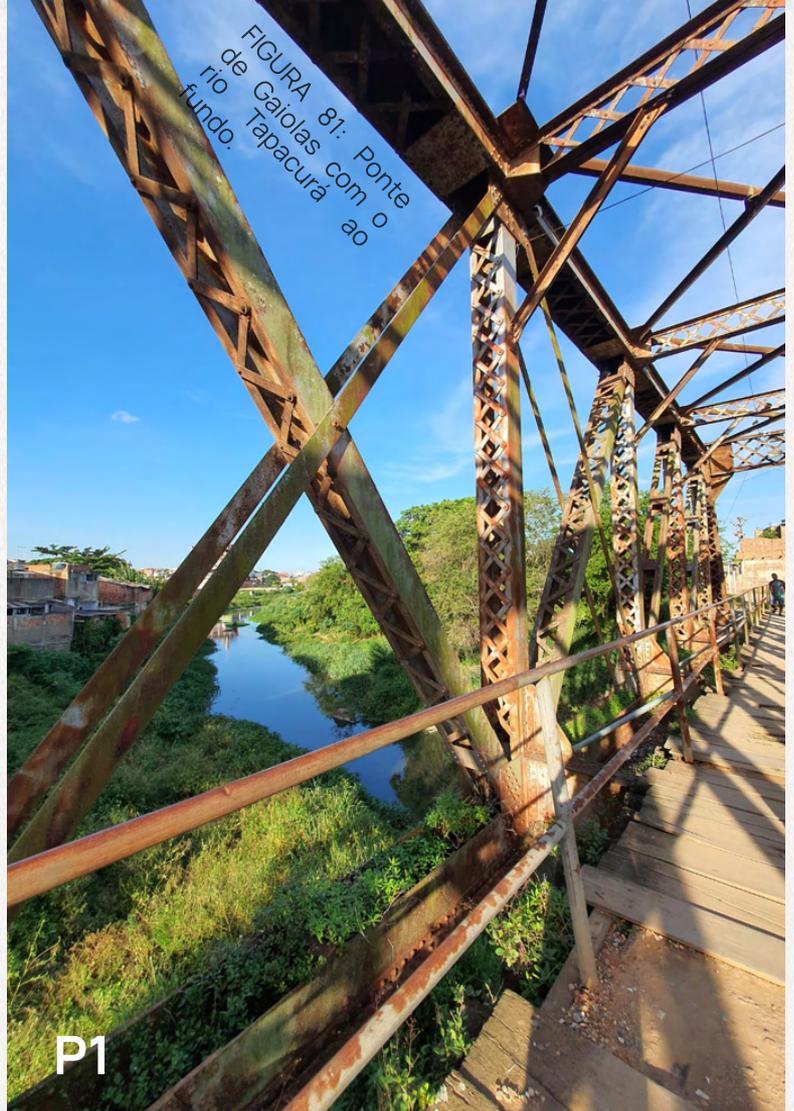


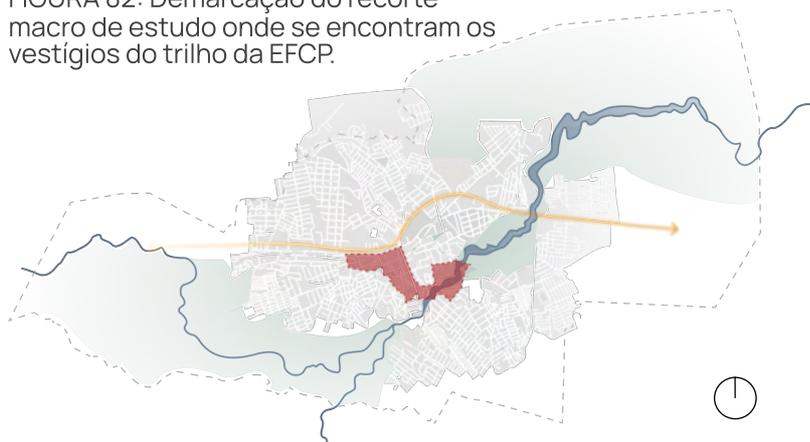
FIGURA 81: Ponte de Gaiolas com o rio Tapacurá ao fundo.

FONTE: Laís Alvares, 2022.

Todas as áreas percorridas foram registradas em mapas e representadas na figura 83. Com início à oeste, na travessa do Livramento, e findar na ponte de Gaiolas à leste da marcação sobre o rio.

Ao ampliar o recorte, se observa que os únicos vestígios do trilho que sobreviveram ao tempo ficam localizados na área de centro da cidade, local onde será focalizado o estudo.

FIGURA 82: Demarcação do recorte macro de estudo onde se encontram os vestígios do trilho da EFCP.



FONTE: Laís Alvares, 2023.



FIGURA 83: Recorte de estudo abrangendo os bairros Livramento, Centro e Nossa Senhora do Amparo.

FONTE: Laís Alvares, 2022.

A linha do trilho une dois bairros de importância histórica, a Matriz à leste e o Livramento à oeste. Dois bairros que, historicamente, se caracterizam como símbolo do município e que trazem em seu traçado de rua a história de Vitória. Com as ruelas em zig zag, as quadras em tamanhos e formatos diversos, a continuidade das praças - que são os grandes pontos de referência da área - e como as principais ruas sempre permeiam esses elementos.

Foi nesse recorte onde tudo começou. A cultura comercial que se iniciou desde a formação dos primeiros aglomerados urbanos, no trecho que antes fazia parte do trajeto do rio Tapacurá, foi aterrada para receber as mercadorias e criar um grande pátio da praça Leão Coroado. Isso facilitou as trocas econômicas e permitiu o deslocamento, que progrediu ainda mais com a chegada do trem cruzando o pátio.

FIGURAS 84: Largo da praça Leão Coroado após ativação da EFCP.



FONTE: Nossa Vitória, [s.d.].

FIGURAS 85: Largo da praça Leão Coroado atualmente.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

A área demarcada detém elementos que formam a essência da cidade, partindo de um centro comercial pulsante com a presença de praças que compõem a principal forma de lazer do município, que tem uma dinâmica peatonal estabelecida e uma vizinhança que se apropria da calçada, com crianças brincando na rua e mesas de dominó no coreto da praça. Além disso, se depara com o rio Tapacurá cortando o desenho e permite o encontro com a vegetação nativa preservada que o margeia.

Em meio a tudo isso, mesmo com toda a sua importância, a área destacada hoje sofre com a negligência a sua memória cultural, com a descaracterização das edificações históricas que margeavam o percurso do trem e com o abandono do percurso que acabou criando grandes porções de vazios inutilizados e amedrontosos. Tornando-se uma área de grande contradição, visto que, ao mesmo tempo em que é determinante no traçado dos percursos e detém a principal fonte de renda local, se tornou desvalorizada, isolada e de caráter transitório fora do horário comercial.

Isso se dá, em decorrência da negligência de manter a mesma dinâmica e a mesma infraestrutura de quando a estação ainda funcionava, sem adaptar à acessibilidade ou ao menos tornar o trajeto utilizável e atrativo, visto que a cidade tem uma cultura peatonal forte e uma característica de se apropriar da rua e do que é público, abriria espaço e possibilitaria a ocupação e a vivência das áreas esvaziadas. Como resultado, se construiu um comércio voltado para os carros, onde os espaços vazios são subutilizados como estacionamento e as muretas de proteção que acompanhavam o trem impedem a continuidade e a fluidez do caminhar

FIGURA 86: Patrimônio ferroviário rodeado por áreas de estacionamento..



FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 87: Fachada da Estação Ferroviária de Vitória/PE.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

De todo acervo ferroviário da cidade, apenas a estação recebeu restauro de sua edificação, com um projeto de uso e gestão desenvolvido em 2021 pela prefeitura local. No entanto, o equipamento continua fechado e sem uso ou conexão com o entorno, fazendo com que muitos moradores nem saibam seu valor histórico.

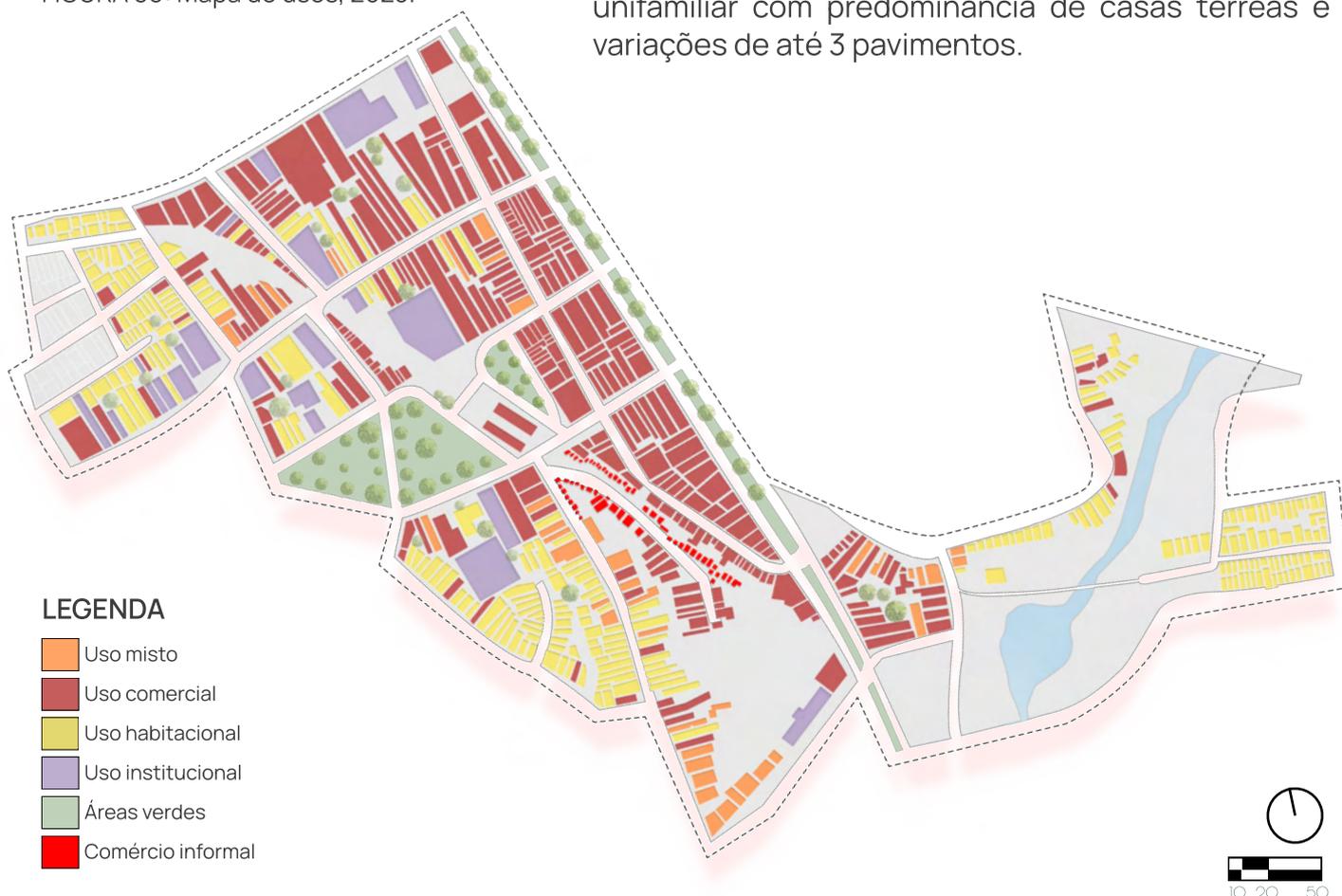
FIGURA 88: Estação Ferroviária em processo de pintura pela Gestão Municipal.



FONTE: Laís Alvares, 2022.

Ao adentrar o recorte, por meio dos mapas de análise feitos in loco, percebe-se a predominância de aglomerados divididos em um conjunto de uso comercial, com poucas edificações de uso misto e um novo conjunto de habitações com característica unifamiliar com predominância de casas térreas e variações de até 3 pavimentos.

FIGURA 89: Mapa de usos, 2023.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Além disso, a região, desde o início do povoamento, cresce como um eixo delimitador do espaço e guia dos percursos da cidade, que cresceu no sentido leste-oeste, e tem como base seus dois primeiros bairros.

Desse modo, entende-se a Avenida Mariana Amália como a grande responsável por distribuir e reger os diferentes percursos da cidade (figura 90), sendo a área de maior fluxo e que dá acesso a todos os bairros da cidade: à norte pela avenida Henrique de Holanda e a sul pela travessa Henrique Dias. Dela, pode-se acessar a rua Primitivo de Miranda, que é responsável pelo principal acesso aos bairros do sentido leste; enquanto a rua Rui Barbosa serve como a principal porta de entrada para os bairros à oeste do trilho.

FIGURA 90: Mapa de vias, 2023.



LEGENDA

- ◄--- Fluxo altíssimo
- ◄ Fluxo alto
- ◄ Fluxo moderado
- ◄--- Fluxo baixo

FONTE: Laís Alvares, 2023.

Portanto, esse trabalho tem como objetivo a elaboração de um estudo preliminar urbano-paisagístico que considere os vestígios da antiga Estrada de Ferro de Vitória de Santo Antão, para que se possa, por meio da criação de espaços públicos, recontar parte da memória da cidade.

Percebendo o potencial de requalificação urbano-paisagístico do local, tanto pela sua localização privilegiada em uma área que cruza o centro e divide os dois principais bairros da cidade (Matriz e Livramento), quanto por terem se tornado áreas abandonadas e subutilizadas como estacionamento e comércio ambulante, com percursos e traçados já consolidados e apropriados pelos moradores.

O estudo tem como objetivo trazer à tona a história da cidade, que foi descaracterizada e desvalorizada durante anos, utilizando o trilho do trem como um elemento de união que, ao invés de dividir eixos importantes da cidade, os conecte por meio de áreas verdes e espaços públicos, se utilizando dos percursos pré-existentes e da apropriação do trilho do trem como elemento de difusão dessa memória.

Além disso, pela sua localização, e pelos diferentes usos que se fez sobre e ao redor do trilho, o projeto seria uma maneira de fortalecer as relações entre a Estrada de Ferro Central, o comércio local e os elementos naturais e culturais da área. Essa relação, que hoje convive em desordem, possibilitaria fluidez e uma boa experiência ao caminhar pela cidade, visto que os núcleos urbanos são escassos de vegetação de pequeno, médio e grande porte.

Desse modo a dinâmica atual tornou o caminhar numa maneira de chegar a determinado ponto da cidade da maneira mais rápida possível, o que reduziu a prática do caminhar sem pretensões, como um ato estético e prazeroso.

FIGURA 91: A busca pela sombra.
A apropriação das áreas públicas.



AS REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Os projetos escolhidos como referências para este estudo foram o Parque Linear Ferroviário de Cuernavaca, no México, e o Parque Memorial Madeira Mamoré, em Rondônia.

Ambos entendem as dinâmicas da cidade e colocam a perspectiva do pedestre como base do traçado projetual.

O Parque Linear de Cuernavaca utiliza o trilho do trem como molde para um projeto urbano de larga escala, que percorre a cidade e dialoga com diversos bairros e suas necessidades específicas.

A intenção do projeto é equilibrar o crescimento social e econômico para possibilitar uma transformação em toda cidade.

PARQUE LINEAR FERROVIÁRIO DE CUERNAVACA MÉXICO

“Não queremos gerar um projeto acabado, mas sim , procuramos gerar um direcionamento de projeto a partir de uma visão aberta de que, a partir da socialização e participação das pessoas, um processo e um projeto possam ser construídos a médio e longo prazo”.

FONTE: Gaeta-Springall Architects [s.d.].

FIGURA 92: Perspectiva da floresta urbana do Parque Cuernavaca.



FONTE: Bruno Gaeta, [s.d].

FIGURA 93: O caminhar ao lado do trilho no Parque Cuernavaca.



FONTE: Arturo Arrieta, [s.d].

Um projeto “inacabado”, cheio de vida, que une 22 bairros por meio de um programa abrangente, percursos verdes e a interação de diversos modais sem a necessidade de se disputar o espaço.

PARQUE MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ RONDÔNIA

O Parque Memorial Madeira Mamoré é um projeto de recuperação da várzea e dos igarapés do Rio Madeira, utilizando-se dos trilhos da estrada de ferro Madeira-Mamoré que cruza áreas de preservação ambiental.

Como resultado de uma pesquisa sensível, o projeto se preocupa com a vegetação nativa e a biodiversidade da área, com os moradores e suas maneiras de uso, além do percurso e suas conexões em meio a um trajeto preservado.

Como resposta às características da área estudada, a proposta evidencia os vestígios da linha férrea e dá continuidade ao percurso por meio de passarelas palafitadas, que se destacam com sutileza nas áreas verdes adensadas. Dando uso ao patrimônio e evidenciando seu potencial ambiental.

As passarelas direcionam as pessoas e possibilitam diferentes formas de se percorrer o projeto.

FIGURA 94: Proposta de intervenção em Porto Velho, Rondônia.



FONTE: Acervo Rosa Kliass, [s.d.].

**Quais as diferentes
formas de se percorrer
o espaço?**

O PERCURSO

PERSPECTIVA DE JEAN- MARC BESSE SOBRE A PAISAGEM

FIGURA 95: Rio Tapacurá
visto da Ponte de Gaiolas.



Caminhar e estar atento ao entorno é uma das melhores maneiras de apreensão do espaço. É por meio do caminhar que se vive a paisagem e se torna possível modificá-la, experienciá-la, e, por meio dela, apreender as memórias e as histórias do lugar, entendendo assim a paisagem como o resultado da cultura e da sociedade.

Em seu livro “O gosto do mundo”, Jean-Marc Besse afirmava que a “paisagem é um território fabricado e habitado”, sendo resultado da pura percepção de conseguir extrair o projeto do ambiente com sua bagagem cultural e natural, sem feri-las ou diminuí-las, mas sim potencializá-las.

Alterar um espaço, seja ele qual for, é mexer num pedaço da história de quem o habitou.

A paisagem, assim como os seres humanos, quando morre, deixa a triste sensação de que os momentos ali vividos não voltarão. Mexer na paisagem é mexer no cotidiano, na sensação de conforto que o lugar pode remeter, numa lembrança da infância e até em uma percepção que antes se tinha.

Desse modo, o crescimento espontâneo das cidades, as divisões do espaço, sua morfologia, seu traçado e organização cria uma leitura da cidade muito característica, que resulta na essência do lugar.

“PRIMEIRO SENTIR O ESPAÇO, DEPOIS PENSAR A RESPEITO”

FONTE: BESSE, 2014;

Adaptado por Laís Alvares, 2023.

FONTE: Laís Alvares, 2022.

FIGURA 96: Vestígios da natureza no acesso à ponte de Gaiolas.



Com o intuito de preservar essa essência, Besse trabalha com a ideia de portas da paisagem, entendendo que a porta do projeto é o resultado de outras quatro portas: **A PORTA DA ARTE, DA NATUREZA, DA CULTURA E DA EXPERIÊNCIA**. Sendo o projeto um compilado de fatores humanos que percebem e direcionam o olhar para o que realmente importa pois, dessa forma, vai perceber que não precisava de uma concepção projetual, porque o projeto já estava lá. Seria esculpido e redescoberto. No final, paisagistas são grandes arqueólogos.

O viver a paisagem é a percepção da natureza e do que os seres humanos fazem nessa natureza e desse ambiente, que se dá o nome de cultura. Elementos esses que devem ser vivenciados por meio da experiência urbana, do caminhar e sentir o tempo, o espaço e as pessoas no espaço. Tendo por fim a arte como a expressão do que não pode ser visto, a concepção e interpretação pessoal do sentir humano por meio da arte, é mostrar o que não é visível.

A porta do projeto é a consequência desse conjunto de portas. É perceber que o desenho urbano deve ser um reflexo da sua sociedade e da sua história, que precisa de atenção aos detalhes e de metodologia para entender a essência do lugar.

**É PRECISO SER “POROSO”
PARA ABSORVER E DOAR
AO MUNDO**

O CAMINHAR

A CAMINHABILIDADE A PERSPECTIVA DE FRANCESCO CARERI

O andar a zozzo é o meio pelo qual a materialidade perde espaço para o significado. Foi isso o que Francesco Careri defendeu em seu livro "Walkscapes: o caminhar como prática estética", que aborda, por meio de um percurso textual, a importância de se percorrer o espaço em busca da vivência e da apreciação da paisagem.

Tudo se inicia a partir da errância humana, apontada por ele como o principal idealizador da intervenção urbana - o caminhar estético e sem intenção.

Essa prática teve seu ápice no Anti-walk, por meio dos movimentos dadaísta e surrealista, onde direcionaram o caminhar para longe das áreas de grande visibilidade e dos grandes centros históricos para redescobrir a essência das áreas periféricas, nomeado por eles como deambulação. Tal ideia passou a ser vista pelos conservadores da época como antiarte, mas entendida pelos urbanistas como uma conquista do espaço e da paisagem.

FIGURA 97: Ponte sobre o rio Tapacurá.
A apropriação do espaço por moradores



FIGURA 98: O caminhar na praça do Livramento.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

O caminhar perde seu caráter de deslocamento e é encarado como uma experiência que transforma quem experiencia e deixa marcas físicas no espaço urbano. Por meio dele se redescobre a cidade, de maneira atenta, sem intenção e sem um roteiro a ser seguido, a mais pura “transurbância”.

Por meio dela é possível encontrar os espaços vazios, os espaços nômades, os espaços banais dos dadaístas e as áreas inconscientes dos surrealistas.

Careri define o caminhar ao longo do tempo como uma prática essencial, que ganhou diferentes significados ao longo dos anos e acabou criando núcleos densos em contraposição aos núcleos vazios nos centros urbanos, que acabaram se auto-nutrimo, tornando-os essenciais umas as outras. Isso transformou a transurbância do andar a zozzo como um estudo prévio da área geradora e guia do projeto da paisagem.

O sedentarismo humano resultou em uma necessidade de criar e adaptar espaços que antes eram apenas transitados. Espaços para habitar, plantar e criar animais. Foi com essa dinâmica que a arquitetura e o urbanismo foram dando seus primeiros passos.

No entanto, mesmo com a arquitetura e o urbanismo sendo um resultado do sedentarismo humano, a atividade nômade é intrínseca à posse da terra e do espaço.

Em um mundo dividido entre nômades e sedentários, Careri se utiliza do mito dos irmãos Caim e Abel como a representação dessas maneiras de se habitar o espaço. Enquanto Caim cuidava da terra como agricultor, Abel cuidava dos seres vivos que transitavam pelo território, cuidando e experienciando o espaço. O resultado dessa divisão foi a morte de Abel pelas mãos de Caim e sua consequente punição divina em castigá-lo como um fugitivo, um nômade.

E foi assim que Careri atribuiu o termo “Errare Humanum Est” à errância perceptiva humana de acreditar que a paisagem e o espaço precisassem ser construídos simbolicamente, transformando o transitar o espaço em uma espécie de castigo.

FIGURA 99: Feira do troca na rua do Bonfim.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

E essa divisão se manteve com o espaço nômade e o espaço errático, onde o sedentarismo dá vida à cidade enquanto o nomadismo seria onde se desenrola a vida em coletivo por meio do deslocamento constante, sendo o próprio percurso e a estabilidade no vazio.

O nômade memoriza o território, o decifra, o descobre e redescobre diariamente. O que se define como vazio, para eles são rastros invisíveis onde "toda deformidade é um evento, é um lugar útil para orientar-se" (CARERI, 2015, p.42).

Mas, se a história da humanidade é a história do caminhar - desde os primórdios, promovendo migrações e trocas culturais, como se chegou nesta sociedade que se locomove na cidade em veículos motorizados, utiliza delivery para obter alimento, faz exercícios de corrida em máquinas simuladoras e aproveitam seus momentos de lazer em shopping centers?

O homem primitivo, que criou um equilíbrio e um ambiente empático entre o nomadismo e o sedentarismo - a chamada Cidade Nômade, perdeu espaço no paleolítico para o sedentarismo e a criação da ordem. O que era fluído foi se transformando em racional e geométrico. Saindo de um modelo de desenho utilitário para um desenho cheio de significados, que traziam o místico, o sagrado, o sentir e o ser.

Com o crescimento das cidades, a modernização dos métodos construtivos e as novas percepções de ideal de futuro humano, o estar no espaço e percorrê-lo acabou cada vez mais distante da realidade e do dia a dia da população. E foi no movimento moderno que Careri pontuou o grande "boom" na percepção humana que, ao mesmo tempo em que se produzia um futurismo de carros voadores, edificações grandiosas, onde tudo é veloz; haviam pessoas fugindo das luzes e dos ruídos dos seus centros urbanos para redescobrir a cidade em suas periferias, quase como uma redescoberta do espaço onde habitavam. Um dos exemplos disso foi o dadaísmo parisiense, que levou pessoas às ruas em excursões urbanas, em busca de lugares banais da cidade.

Embora seu caminhar tivesse uma intenção de crítica ao mundo da arte e à percepção humana da época, sua atitude de trazer o artístico e o estético à realidade urbana fez as pessoas esquecerem esse futuro “ideal” e prestarem atenção na cidade do banal que os circundava.

A sua constante fuga da cidade veloz, das máquinas, das luzes, dos ruídos e dos futuristas que idealizavam um futuro que não levava em consideração as percepções, o ambiente, suas dinâmicas e, principalmente, **as pessoas**, tornaram os dadaístas no oposto dessa dinâmica e desse futuro. O “dadá” é o presente e o banal; são as pessoas e a busca pelos lugares pouco visibilizados. Essa intenção de unir a vida à arte, para que o dia a dia os inquiete e se torne sublime.

FIGURA 100: Rua Primitivo de Miranda.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Enquanto os dadaístas abriram espaço para o contexto urbano ganhar visibilidade, o surrealismo entrou no cenário moderno como uma possibilidade de fugir desses centros urbanos movimentados e descobrir os espaços inconscientes que margeavam a cidade.

Esse constante perambular da cidade se tornou uma excursão em meio ao território vazio. Uma excursão sem escopo, sem roteiro, sem objetivos e sem mapas. A mais pura errância em meio à deambulação.

Provando que o caminhar provoca nas pessoas uma apreensão do espaço e um medo que desloca o ser a um estado inconsciente, no qual o homem perde o total controle das coisas. É por meio da deambulação que o ser entra em contato com o meio e a essência de onde se habita.

“Depois da visita dadá e da deambulação surrealista cunha-se um novo termo: a *dérive*, uma atividade lúdica coletiva que não apenas visa definir as zonas inconscientes da cidade, mas que - apoiando-se no conceito de psicogeografia - pretende investigar os efeitos psíquicos que o contexto urbano produz no indivíduo.”

FONTE: CARERI, 2015, p. 83 e 85).

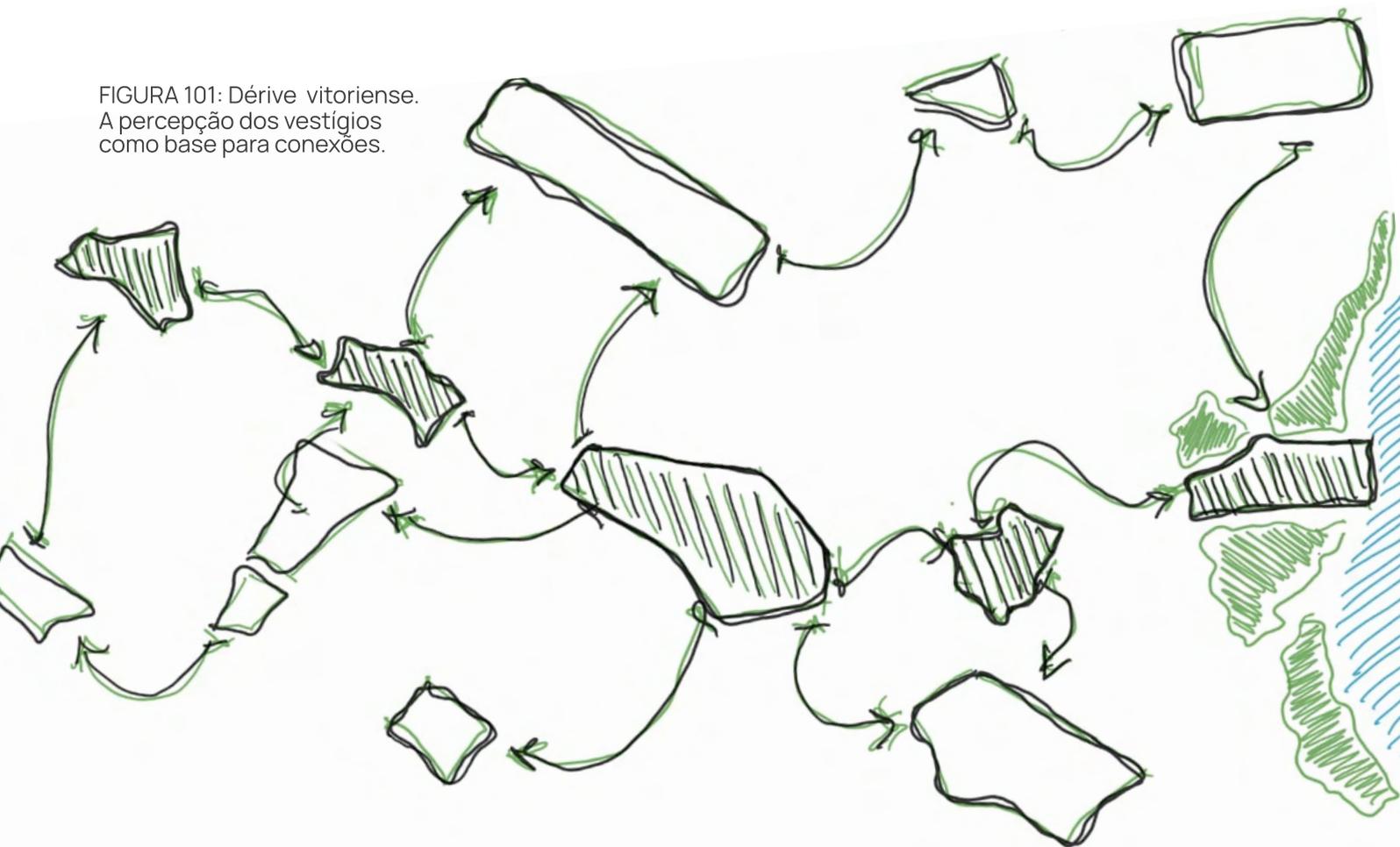
A cidade à deriva seria a representação dos elementos importantes mergulhados em meio ao vazio, que foi denominado como “amnésia urbana”.

A *Dérive* é a evolução da deambulação. É entender o contexto urbano como protagonista do espaço e transformar o caminhar em uma prática estética, utilizando como base o comportamento dos seus habitantes para obter como resultado novas formas de se vivenciar a cidade.

O movimento à deriva não buscava o ilusório, o utópico ou o concreto alienado, seu objetivo era tornar a realidade em algo bom e saudável.

É dentro dessa malha que se pode entender a *Dérive* como um método de utilizar o caminhar como meio de conectar esses espaços que se espriam nos vazios.

FIGURA 101: Dérive vitoriense.
A percepção dos vestígios
como base para conexões.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

A evolução desse estudo foi a idealização da cidade nômade, a New Babylon. Uma cidade criada para uma sociedade errante que, em meio ao caminhar, constrói pedaços de uma única cidade.

O caminhar se torna o espaço do ir, enquanto a cidade uma malha de cheios e vazios nos quais, mesmo divididos, fazem parte de um único tecido urbano. Ao observar em conjunto, a cidade nômade aparenta estar flutuando no ar.

E é esse percorrer do espaço e o pisotear a grama que torna a arquitetura da paisagem em uma performance, criada a partir do caminhar, a "Land Art".

"A imagem da grama pisoteada contém em si a presença da ausência: ausência da ação, ausência do corpo, ausência do objeto. Mas, por outro lado, é inequivocamente o resultado da ação de um corpo e é um objeto, algo que se situa entre a escultura, uma performance e uma arquitetura de paisagem."

FONTE: CARERI, 2015, P. 121.

É dessa transurbância que a cidade pode ser apreendida pelas suas errâncias, buscando, em meio a essa amnésia urbana, os espaços banais e de formação espontânea que fogem das centralidades e não seguem os padrões estéticos usuais.

Esse caminhar que tira da arquitetura a arte pela arte e agrega valor estético ao ato de caminhar atento ao percurso e suas descobertas. É por meio de caminhar que se encontram os vestígios da história e os vazios cheios de vida que dão sentido ao caminho.

ENTRE OS ESPAÇO NÔMADES E SEDENTÁRIOS DA CIDADE

Diante dessa prática do caminhar estético na cidade de Vitória de Santo Antão, foi mapeado os fragmentos do trilho com a marcação dos cheios e vazios, que, como indicado na figura 103, foram identificadas em quatro zonas do recorte que abrigam os vestígios e a memória do trilho na cidade.

FIGURA 102: Mapa-chave dos vestígios do trilho.

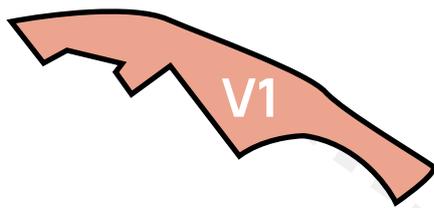


FONTE: Laís Alvares, 2023.

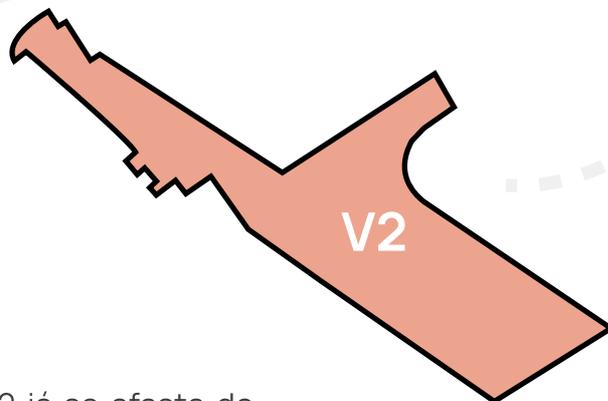
FIGURA 103: Mapa com marcação dos vestígios do trilho do trem.



FONTE: Laís Alvares, 2023.



O zoneamento V1 tem como principais características estar envolto por uma área com predominância do uso habitacional unifamiliar, casas térreas com terraço e onde a principal forma de lazer é o estar na rua, habitar as praças e estar na Igreja do bairro. A cultura de ir à igreja e de habitar as áreas públicas diariamente como prática de lazer e descanso torna esse vestígio único no recorte. Em meio a este contexto, o trajeto do trem acaba rompendo esse dinâmica pois, além de permanecer sem conexão com a malha urbana e abandonada pelo poder público, acabou subutilizada como estacionamento de veículos nos horários úteis.



O zoneamento V2 já se afasta do ambiente domiciliar e se espraia pelo principal núcleo comercial da cidade. Se comporta com a área de maior visibilidade do recorte pela presença de equipamentos âncoras como a Estação, as praças Leão Coroado e Três de Agosto, a feira e o colégio Três de Agosto.

A estação, que até então recebeu manutenção e pintura em 2022, permanece como equipamento isolado e fora do alcance e do uso da população. Seu trajeto transformou-se em uma barreira que segrega não só o complexo de praças históricas que segue desde a Felix Barreto até a Leão Coroado, mas atrapalha um percurso inconsciente de se atravessar a área cruzando o trilho.

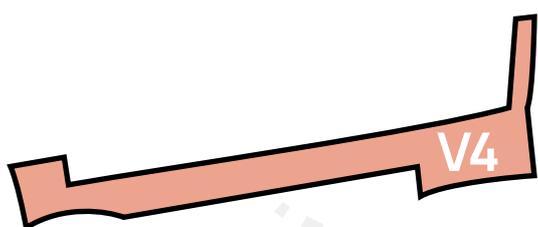
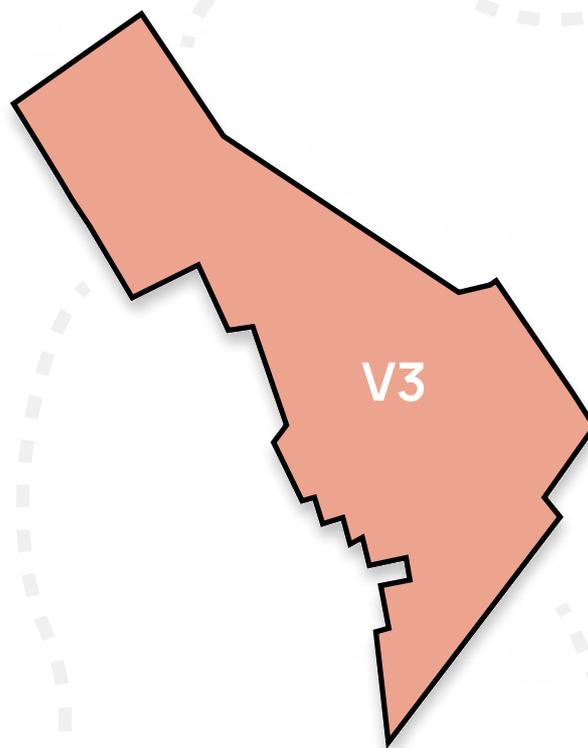
FIGURA 104: Esquema com os limites dos vestígios 1 e 2.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

O zoneamento V-3 se caracteriza pela sua extensão, que circunda quatro ruas importantes do recorte, e por sua força comercial, tendo toda margem ao norte tomada pelo comércio informal com um conjunto de barracas que ficam dispostas lado a lado durante os turnos diurnos.

Mesmo sendo o maior vestígio do recorte, tornou-se o menos habitado. Segue abandonado e descontínuo, com trechos de invasões e matagais, repleto de insegurança e com barreiras muradas que impedem completar o trajeto que levaria à avenida Mariana Amália.

Em suas áreas centrais ainda encontram-se resquícios de vegetação nativa e, ao sul, um pátio murado que é subutilizado como estacionamento. Como resultado, a área se mantém utilizada apenas em suas extremidades.



Em contraponto aos demais vestígios, o zoneamento V-4 surgiu da apropriação espontânea do trilho como meio de cruzar a cidade numa área banal do tecido urbano. A verdadeira descoberta do recorte que veio por meio do caminhar e do redescobrir o espaço percorrido tantas vezes sem atenção. O vazio cheio de vida, com terra pisada e vegetação intocada. Acabou tornando-se o principal conector do Centro ao bairro de Nossa Srª do Amparo, com tábuas de madeira no piso e um corrimão de proteção, a ponte, que antes abrigava o trem, agora se transformou em um percurso pedestrianizado, no qual a única maneira de cruzá-lo é por meio do caminhar.

Um percurso que se abre para o rio Tapacurá e recorta a paisagem entre o treliçar de ferro, mantendo viva a paisagem e parte da vegetação nativa.

São nessas áreas que mantêm, ao mesmo tempo, os vestígios da história, os vazios cheios de vida e os fragmentos do trilho da cidade.

FIGURA 105: Esquema com os limites dos vestígios 3 e 4.
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 106: Mapa-chave de diretrizes.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

A TRANSURBÂNCIA

Partindo dos quatro vestígios, o mapa de diretrizes abarca diferentes intenções projetuais para cada zona destacada, por meio do contexto urbano, dos percursos pré-existentes e do caráter de cada zona.

Em cada demarcação buscou-se integrar o tecido, respeitar a essência do lugar e resgatar a memória do trilho por meio das seguintes diretrizes.

FIGURA 107: Mapa de diretrizes marcando o 1º vestígio.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

CONECTAR

Proposta de se utilizar do **Vestígio 1** como uma área que abrace a zona habitacional, predominante no entorno imediato, e dê suporte ao trajeto que conecte esse público à igreja do Livramento e às praças. O objetivo é reforçar uma dinâmica que não compita, mas sim complementa esse conjunto do recorte.

Por ser uma área habitada por um público unifamiliar, com destaque para um público idoso que habita os espaços e leva seus filhos e netos juntos, a proposta se volta para esse público, com um ambiente que abarque a cultura do jogar e do brincar na praça, sendo um espaço que permita dar vida a essas conexões e estimule a cultura de sair da missa e ir à praça e o estar no espaço público em grupos durante todos os horários do dia.

O **Vestígio 2** tem como proposta garantir a fluidez e dar continuidade ao desenho urbano do conjunto de praças centenárias da cidade. A intenção é que ele funcione como um elemento âncora para a integração do eixo projetual com o conjunto das 4 praças que cruzam o recorte, por meio da remoção das barreiras muradas do entorno do trilho e fornecendo um uso ao patrimônio da Estação que dê suporte a malha viária e dialogue com o largo do colégio Três de Agosto.

Por ser um elemento âncora, o Vestígio 2 se encaixa no contexto como um grande elemento de passagem e conexão que dialoga com o público do centro - tanto os comerciantes quanto os seus fregueses - e o público do colégio - que abarca apenas o ensino fundamental e médio. O objetivo é tornar a zona delimitada em uma grande área de suporte a ambos os públicos por meio do piso conector que permitiria ao público permear entre as praças, os equipamentos públicos e os vestígios 1 e 3 por meio do traçado do trem.

A Estação como principal elemento artístico e histórico, funcionaria como um equipamento cultural que traz a história da Estrada de Ferro na cidade. O piso elevado, em meio a uma área altamente movimentada por veículos, daria ao pedestre o espaço que ele merece como meio de potencializar o comércio da área e dar visibilidade aos elementos históricos que se perdem em meio ao tráfego de veículos. Tornando assim, os ciclistas, os pedestres e os comerciantes como protagonistas do espaço.

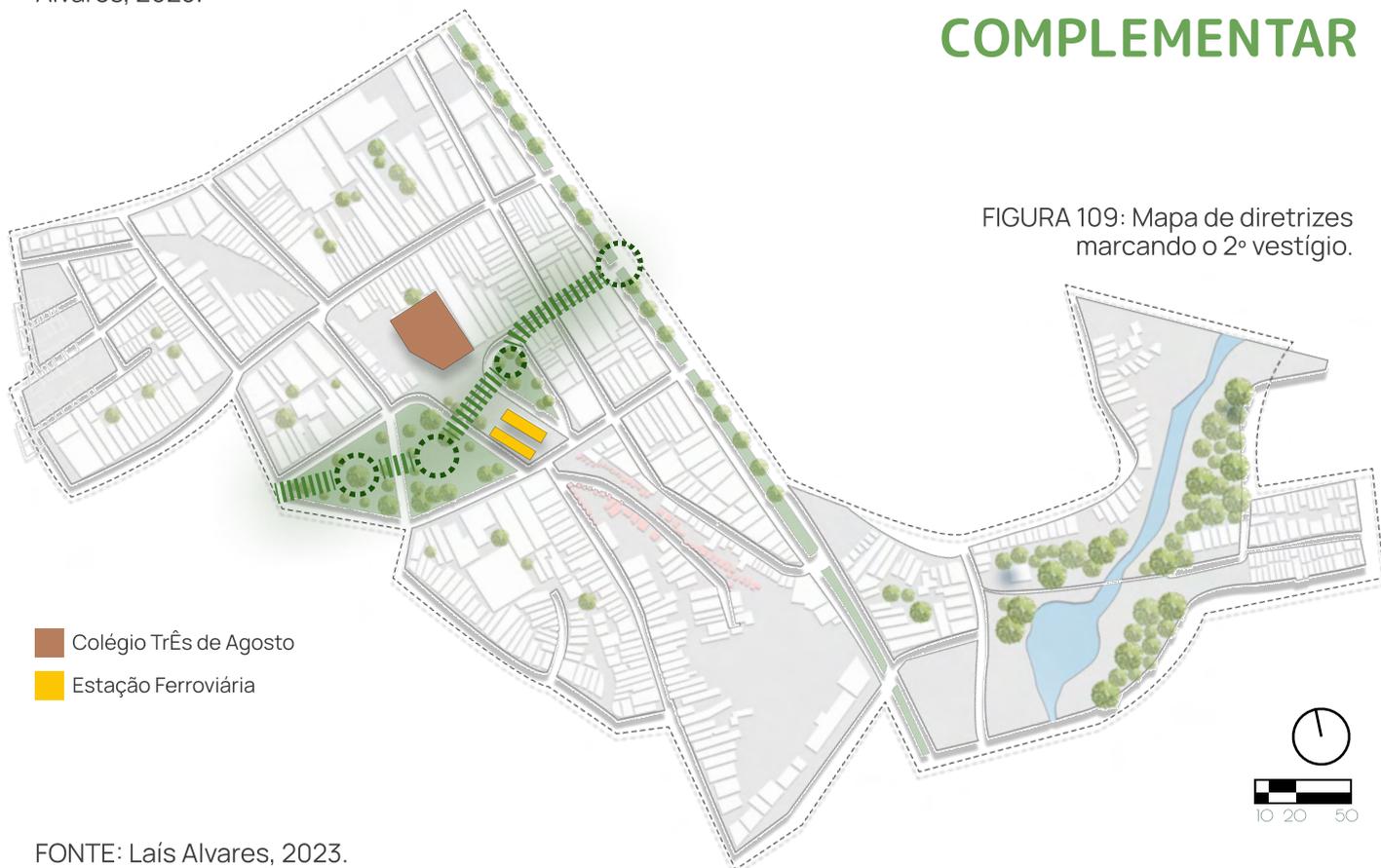
FIGURA 108: Mapa-chave de diretrizes.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

COMPLEMENTAR

FIGURA 109: Mapa de diretrizes marcando o 2º vestígio.



■ Colégio Três de Agosto
 ■ Estação Ferroviária

FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 110: Mapa-chave de diretrizes.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

ACOLHER

No maior trecho do recorte, o **Vestígio 3** tem o papel de conectar os dois maiores eixos comerciais da cidade e eliminar as barreiras físicas e visuais que impedem e afastam a população do usufruto do lugar, por meio da promoção de espaços de permanência, com equipamentos públicos e áreas de estar intercaladas com o comércio informal.

Por ser a zona de maior dimensão e extensão do recorte, possibilita um volume de arbóreas que a transformem em uma área de respiro e de calma em meio a poluição sonora e visual do centro que o circunda.

Por margear diferentes ruas, com diferentes características, esse espaço deve “furar” seus limites, permitindo múltiplas conexões e múltiplos acessos ao seu centro que pode se tornar e se adaptar a diversos públicos, como um ambiente que ofereça espaço para acontecer diferentes atividades como suporte ao Pátio Otoni Rodrigues e as praças ao redor, sendo possível aulas de capoeira e de dança, missas, cinema ao ar livre e apresentações de teatro. Além de abarcar as diferentes práticas de exercícios físicos, aproximando esse público à natureza e as práticas integrativas.

A intenção é permitir que ele seja utilizado em toda sua extensão, para valorizar o comércio informal que já existia na área e possibilitar que ele seja utilizado durante todos os turnos, com maior fluidez e segurança em meio ao caos urbano da área.

FIGURA 111: Mapa de diretrizes marcando o 3º vestígio.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

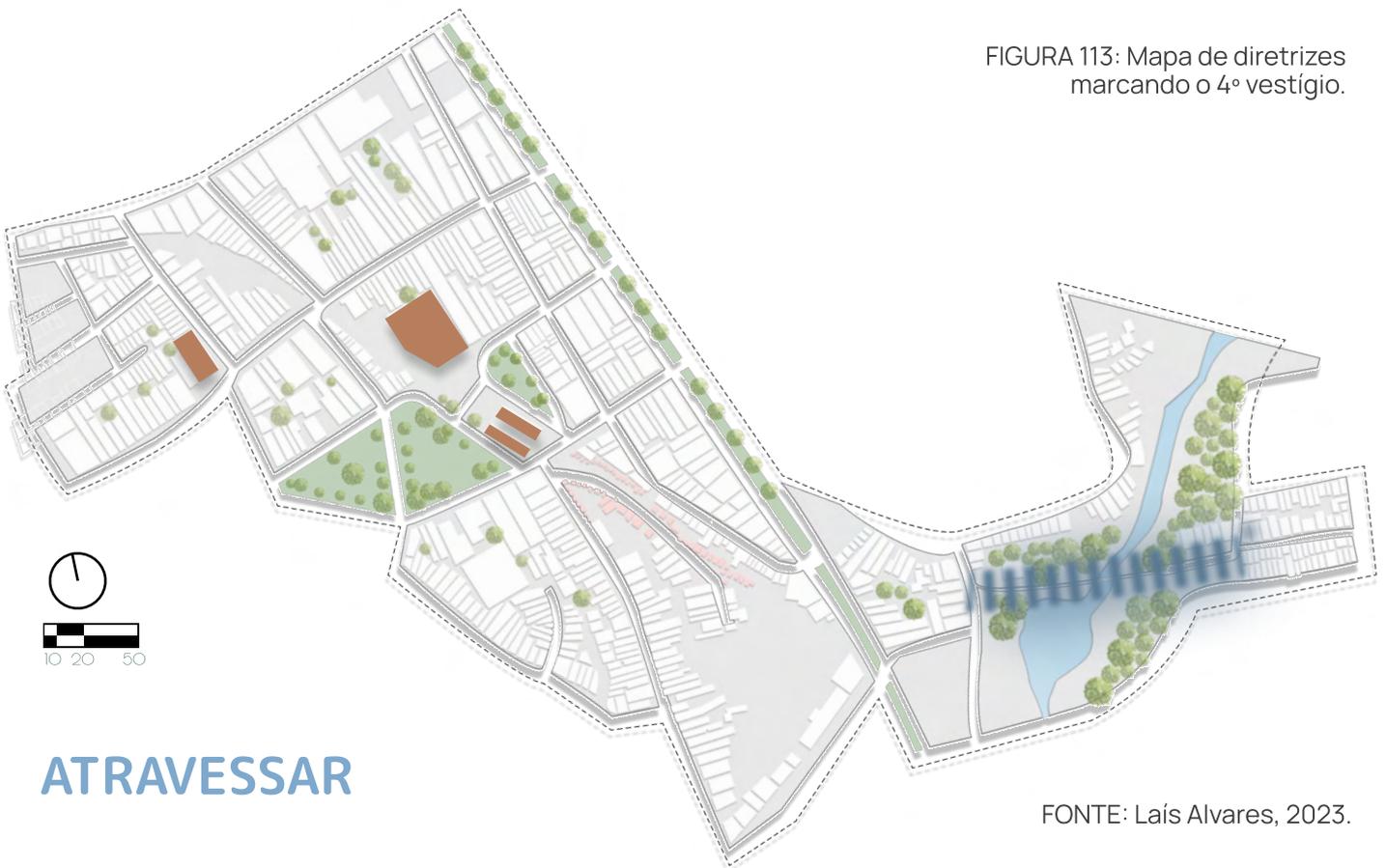
FIGURA 112: Mapa-chave de diretrizes.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

O **Vestígio 4** é o grande portal do projeto, pois já é cheio de vida e de história. Desse modo, a grande diretriz projetual é voltada para melhorar a experiência do atravessar, se aproveitando das paisagens emolduradas e da vegetação existente para possibilitá-lo ser muito mais do que uma área de passagem, mas também de aproximação, valorização e contemplação da natureza. Utilizar-se dessa apropriação espontânea para dar continuidade à malha urbana por meio das margens do rio Tapacurá, integrando com o entorno e fornecendo acessibilidade ao chegar.

FIGURA 113: Mapa de diretrizes marcando o 4º vestígio.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

ATRAVESSAR

O PERCORRER DO TRILHO

A paisagem de Besse e o caminhar de Careri deram início a tudo. Entender o espaço e suas dinâmicas, entender as pessoas e seus afetos, entender o lugar e o que ele tem a oferecer a quem o experiencia.

Vestígios de um trilho à deriva nesse “líquido amniótico” de uma cidade com uma força peatonal e habitantes que gostam de estar no espaço público.

Em meio a isso, tem-se um trilho que cruza diferentes espaços sem garantia de mobilidade, sustentabilidade e segurança para possibilitar que aquele espaço público seja palco de encontros. E, como consequência, os vestígios 1, 2 e 3 acabaram perdendo o que Jan Gehl fala que a cidade tem de mais precioso, sua dimensão humana. Enquanto isso, o vestígio 4 se esconde na malha urbana, mas ganha vida por meio da apropriação, onde a própria população transforma o espaço pelo caminhar.

Nesse contexto, o traçado projetual nasceu do entendimento da cidade. Buscando enaltecer as características simples, a natureza local, as relações de vizinhança, a cultura de estar no que é público, a dinâmica peatonal pré-estabelecida, a história e as memórias afetivas das pessoas com o espaço.



FIGURA 114: Montagem com a essência vitorriense.

E, por isso, a primeira atitude projetual partiu da delimitação dos eixos estruturantes do percurso, que se alinham ao nível das calçadas e criam as quatro principais conexões do recorte baseadas nas diretrizes projetuais definidas. “Perfurando” a malha urbana com os conectores e incentivando uma liberdade no caminhar para se observar a paisagem, seguro de que, enquanto estiver sobre o conector, o pedestre é o protagonista.



FIGURA 115: Mapa dos Eixos Estruturantes do projeto.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

No **PRIMEIRO EIXO ESTRUTURANTE**, o piso tem como objetivo aproximar a área habitacional e o público da igreja do Livramento até o vestígio 1, permeando os acessos às ruas principais e estacionando no eixo que divide a igreja e a praça Padre Félix Barreto.

A então travessa do Livramento, que hoje encontra-se sem iluminação adequada, sem acessibilidade e sem espaço para o pedestre em todo o seu trajeto, recebe um piso unificador que alarga os espaços de caminhabilidade e estimula o ir e vir, sem intervalos ou desníveis.



FIGURA 116: Mapa do Primeiro Eixo Estruturante.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

■ Igreja do Livramento

No **SEGUNDO EIXO**, as conexões se estendem para complementar os espaços de estar e de passar. Abraçando os perímetros das praças Leão Coroado e Três de Agosto e dos elementos artísticos e culturais do contexto urbano, representados pela Estação ferroviária, o colégio Três de Agosto e o comércio de rua.

O principal objetivo é fortalecer suas simbologias e histórias, além de enfatizar seus papéis como elementos âncora do recorte.

Desse modo, o desenho do piso se espraia pelo recorte e conecta 4 eixos de maior movimentação do zoneamento em questão, ao utilizar-se dos trajetos preexistentes para melhorar a experiência de se estar no centro e percorrê-lo confortavelmente. Essa dinâmica tende a fortalecer o movimento peatonal que já existe na área e cria, por meio da paginação, um ambiente onde as pessoas que transitam e habitam a área recebam o espaço que merecem numa zona onde, atualmente, os automóveis disputam o espaço com o pedestre.

Nessa perspectiva, um percurso fluido para transformar a área em um grande pátio unificado, que se inicia na praça Três de Agosto e se espalha até os grandes núcleos de comércio. Sem áreas de estacionamento circundando os patrimônios e sem a velocidade constante dos carros brigando por espaço com os pedestres.

FIGURA 117: Mapa do Segundo Eixo Estruturante.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 118: Feira do troca na rua Primitivo de Miranda.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

No TERCEIRO EIXO, o piso “fura” a quadra em cinco zonas distintas - se aproveita de terrenos baldios e áreas de estacionamento que a circundam para criar múltiplas conexões que permitam que a área tenha uma grande diversidade de usos e possibilidades de ser utilizada e apropriada, já que conecta-se com zonas residenciais nas ruas Quinze de Novembro e Henrique Dias, comerciais na rua Primitivo de Miranda e na avenida Mariana Amália, e com áreas voltada ao lazer na travessa Henrique Dias.

A intenção é que, por se comunicar com tantas áreas distintas, permita-se criar diferentes percursos, diferentes dinâmicas e diferentes atividades ao longo do dia.

Entre os vestígios 3 e 4, o piso que cruza a principal avenida da cidade - Mariana Amália - se apropria de uma intraquadra para chegar na rua que margeia o rio Tapacurá e dá acesso ao 4º vestígio, a travessa Luís Carteiro. Os dois lotes que foram utilizados como acesso para chegar no miolo de quadra foram de terrenos murados e sem uso.



FIGURA 119: Mapa do Terceiro e Quarto Eixo Estruturante.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

O DESENHO DOS VESTÍGIOS SUA FORMA E SUAS CONEXÕES

A intraquadra mencionada anteriormente foi uma descoberta do recorte que possibilita uma maneira diferente de se percorrer o centro, pois aproxima as centralidades da beira-rio e cria um ambiente intimista que, diferente das ruas que dão acesso à travessa mencionada, privilegia a caminhabilidade.

Foi por meio dessas possibilidades de conexões que nasceram os acessos aos vestígios.

No entanto, ao se tratar dos vestígios, o projeto tomou como base as marcações das vegetações pré-existentes como molde para o desenho de piso do parque linear.

Desse modo, o terceiro vestígio (figura 120) - por ser a área com maiores bolsões de áreas verdes pré-existentes em áreas de parque - deu início ao traçado, onde o piso margeia os conjuntos de arbóreas e cria esse desenho orgânico, que se abre aos acessos, criando bolsões alongados e estreitos, que se espalha para todo o desenho.

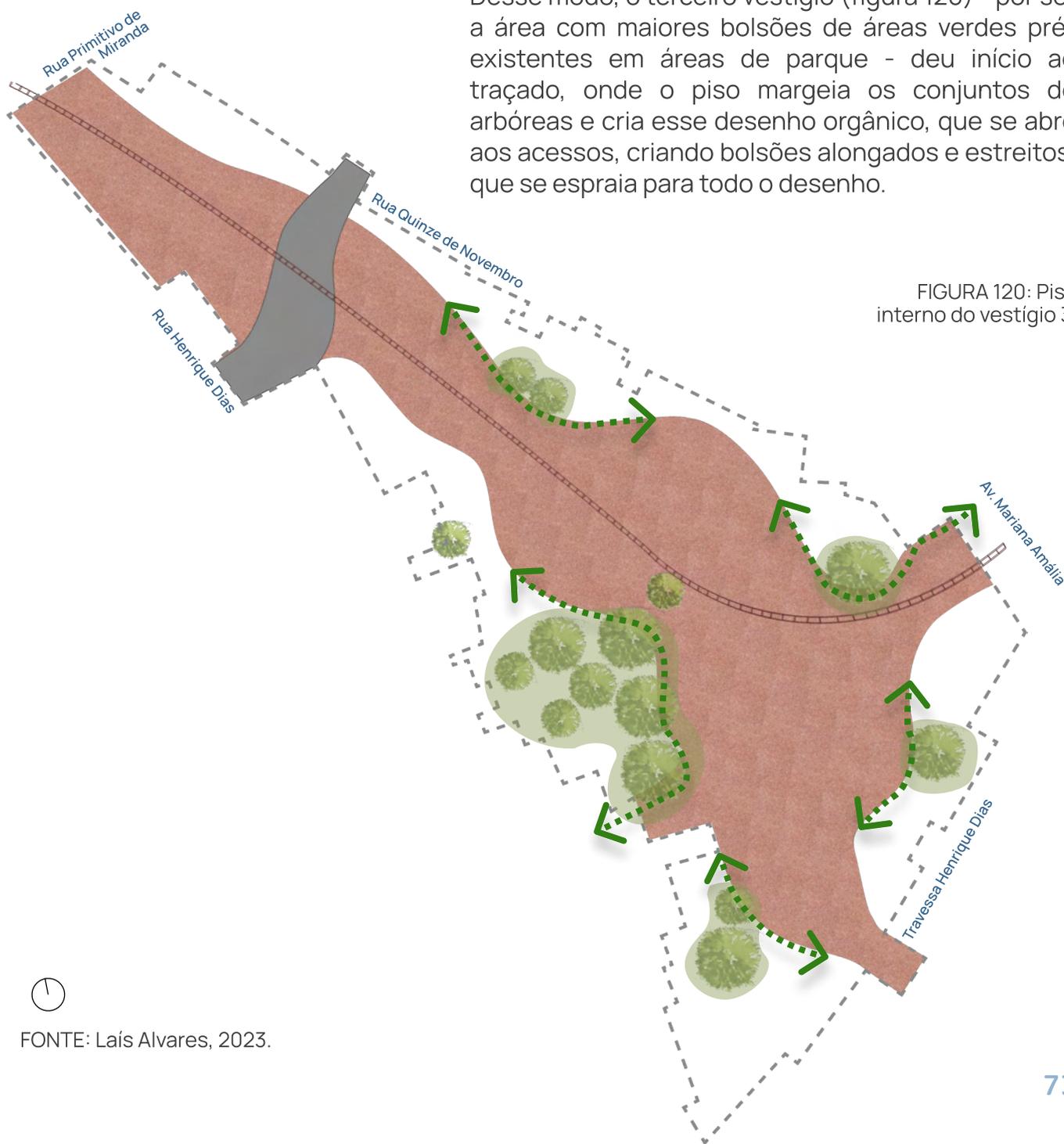


FIGURA 120: Piso interno do vestígio 3.



Como o objetivo foi partir das marcações das vegetações existentes, o 3º vestígio deu início ao desenho do piso que se espalha pelos vestígios 1 e 2 (figuras 121 e 122), dando continuidade a malha e brincando com o traçado do trilho.

Ambos com pisos de pausa retangulares intercaladas que “quebram” a organicidade do contexto e delimitam os espaços de lazer e estar dos recortes, tendo como resultado as figuras X e Y.

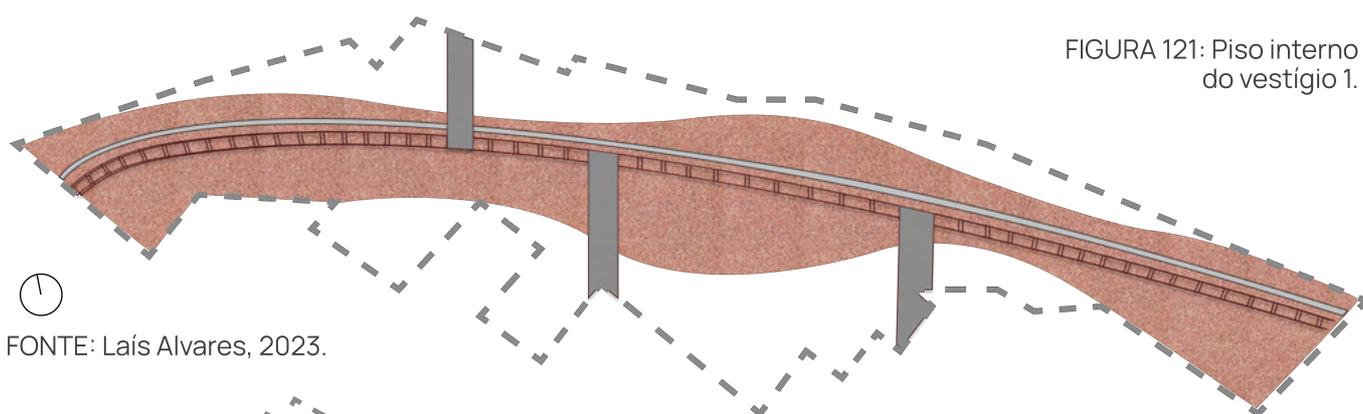


FIGURA 121: Piso interno do vestígio 1.

🕒
FONTE: Laís Alvares, 2023.

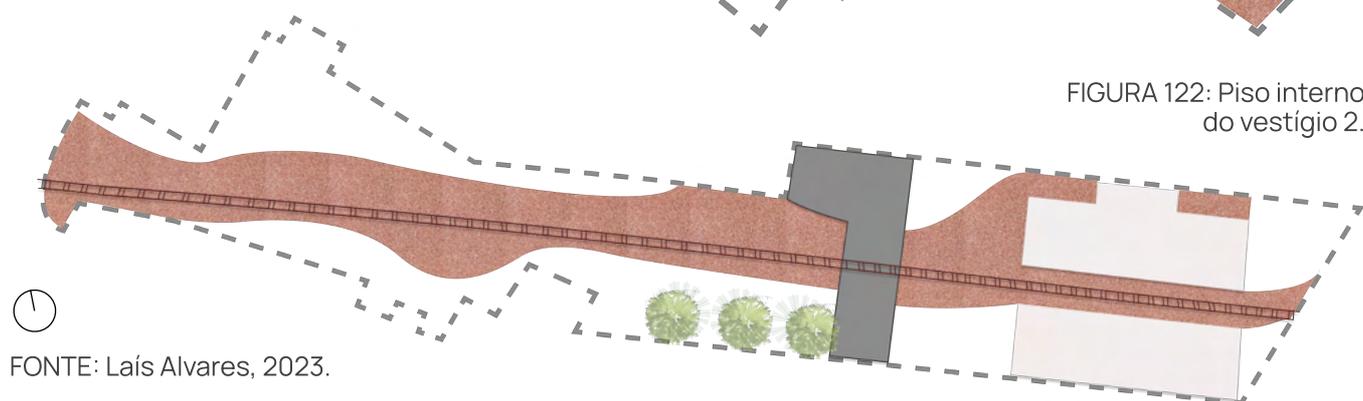


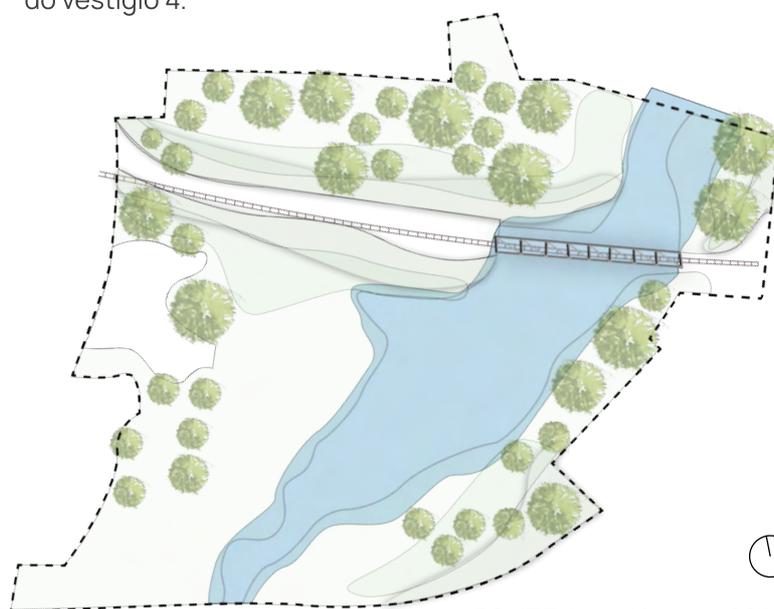
FIGURA 122: Piso interno do vestígio 2.

🕒
FONTE: Laís Alvares, 2023.

Já no quarto vestígio, o desenho se apropria das marcas do solo pisado, que foram deixadas pelos moradores locais de maneira sutil e significativa.

Esse desvendar do projeto que já foi previamente desenhado pela população e se mostra tão claramente como rastros nas trilhas, acabou sendo uma das áreas mais relevantes do recorte estudado.

FIGURA 123: Piso interno do vestígio 4.



🕒
FONTE: Laís Alvares, 2023.

Tudo isso, resultou em uma plano geral que apresenta o contraste do piso central com as áreas gramadas e a distribuição das arbóreas em meio ao recorte. O objetivo foi manter o máximo de áreas de estar sombreadas e a criação de bolsões que possibilitem que os espaços vazios ganhem vida por meio do uso.

FIGURA 124: Plano geral.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Esse projeto extenso que funciona como uma grande deriva, onde, o piso conector permeia o espaço e se abre para grandes bolsões e para diversas áreas da cidade, é um grande incentivo ao caminhar e a possibilidade de se redescobrir a cidade por meio de um elemento que representa sua história e a construção do espaço que se conhece hoje.

Desde o desenho orgânico que se destaca em meio a formalidade das linhas e formas do seu entorno, até o cuidado com as interseções que rasgam os espaços de passagem reafirmando que a cidade é para as pessoas, e, a partir do momento em que ele permite o transitar seguro e confortável, elas estarão lá, dando vida aos vazios.

FIGURA 125: Pedestre x Veículo na travessa do Livramento.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Assim como Besse fala das quatro portas que antecedem o projeto, o buscar da arte, da cultura, da experiência e da natureza local foi a base para um desenho com o intuito de alavancar e possibilitar a dinâmica do caminhar.

Nesse ponto a caminhabilidade, que iniciou o traçado, agora é o objetivo final da proposta. E é esse processo cíclico o que torna a cidade em uma eterna deriva, protagonizada pela caminhada sobre o trilho do trem.

Desse modo, o piso foi pensado para ser uniforme, contínuo e ao nível da calçada. A cor avermelhada do fulget foi escolhida para se destacar em meio as vias asfaltadas existentes, assim, onde há a coloração vermelha, o carro para e o pedestre continua o percurso.

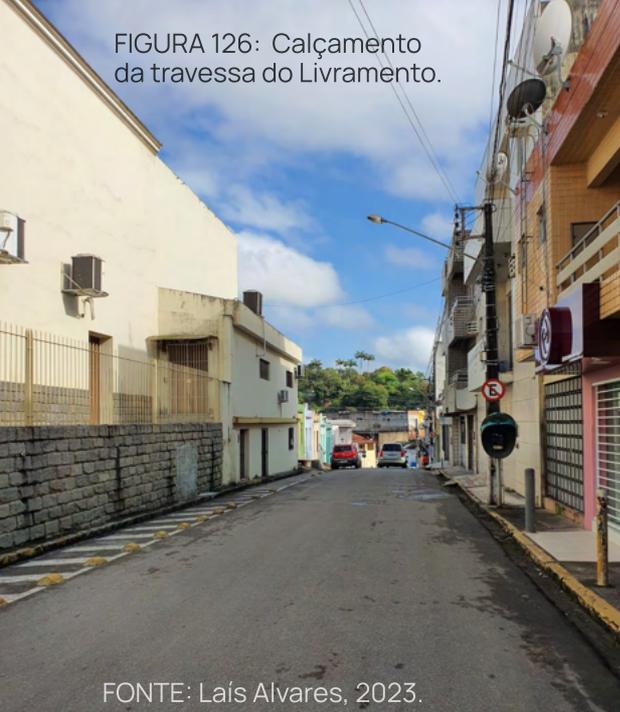
Dos eixos estruturantes que levam aos vestígios, o piso conector se adapta ao desenho das ruas e se alinha ao nível da calçada. Enquanto dentro dos vestígios, esse piso se espraia circundado por áreas verdes.

Em todo o trajeto, os equipamentos públicos foram sendo distribuídos margeando as áreas verdes e adaptados à escala do pedestre, acompanhando o percurso desenhado e ligados por meio da rede elétrica subterrânea, na qual, além de evitar que a fiação não atrapalhe a paisagem ou o plantio das arbóreas em todo o trajeto, possibilita que todo o parque receba o sinal de wi-fi público e gratuito.

O piso conector assegura a prioridade do pedestre nas vias públicas, se comportando como via compartilhada nas ruas de acesso e como rua pedestrianizada dentro dos vestígios.

E pensando nessas conexões, a proposta se expande para pensar as ruas que percorrem todo o projeto, com propostas para as 3 tipologias de ruas presentes no recorte - de larguras e características distintas - com um desenho que se preocupa com o espaço do pedestre e do ciclista.

FIGURA 126: Calçamento da travessa do Livramento.



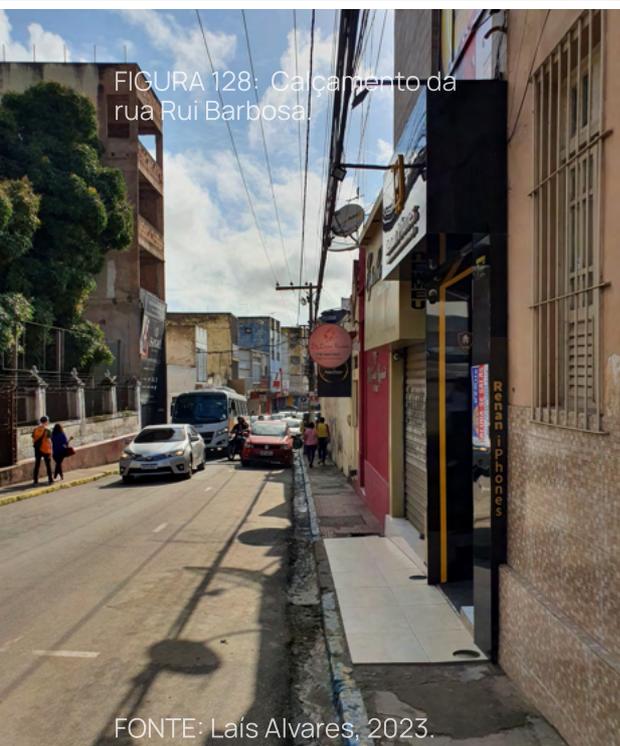
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 127: Pátio da Estação Ferroviária e praça Leão Coroado rodeados por veículos estacionados.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 128: Calçamento da rua Rui Barbosa.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 129: Calçamento da rua Quinze de Novembro.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 130: Entorno da praça Três de Agosto rodeado por veículos estacionados.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

O ESPAÇO É DE QUEM?
O ESPAÇO É PARA QUEM?

AS VIAS

AS CALÇADAS E AS CICLOVIAS PERFIS VIÁRIOS DO PROJETO

Desse modo, as calçadas e as ciclovias foram outra preocupação do projeto, pois a cidade, ao longo dos anos retirou-se o espaço do pedestre, com o estreitamento das calçadas, e priorizou as vias destinadas aos automóveis. Enquanto aos ciclistas, nunca houve espaços destinados a eles, o que desestimulou o uso desse modal ao longo dos anos.

Dessa forma, a proposta inicial desse desenho tem o intuito de estimular a cultura cicloviária e possibilitar que se ponha em prática em toda a cidade como um modelo a ser replicado e adaptado aos estilos de vias.

O desenho se baseia na estrutura viária existente e no entendimento das dinâmicas de cada via, para garantir um passeio confortável e inclusivo, com o objetivo de tornar a rua um ambiente seguro para o ciclista, no qual, mesmo tendo o trânsito pouco veloz, o fluxo de veículos é alto.

FIGURA 131: Ciclista e pedestres disputando espaço com os automóveis na rua Primitivo de Miranda.

FIGURA 132: Calçada da travessa do Livramento.



FONTE: Laís Alvares, 2023.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 133: Canteiro central da Avenida Mariana Amália.

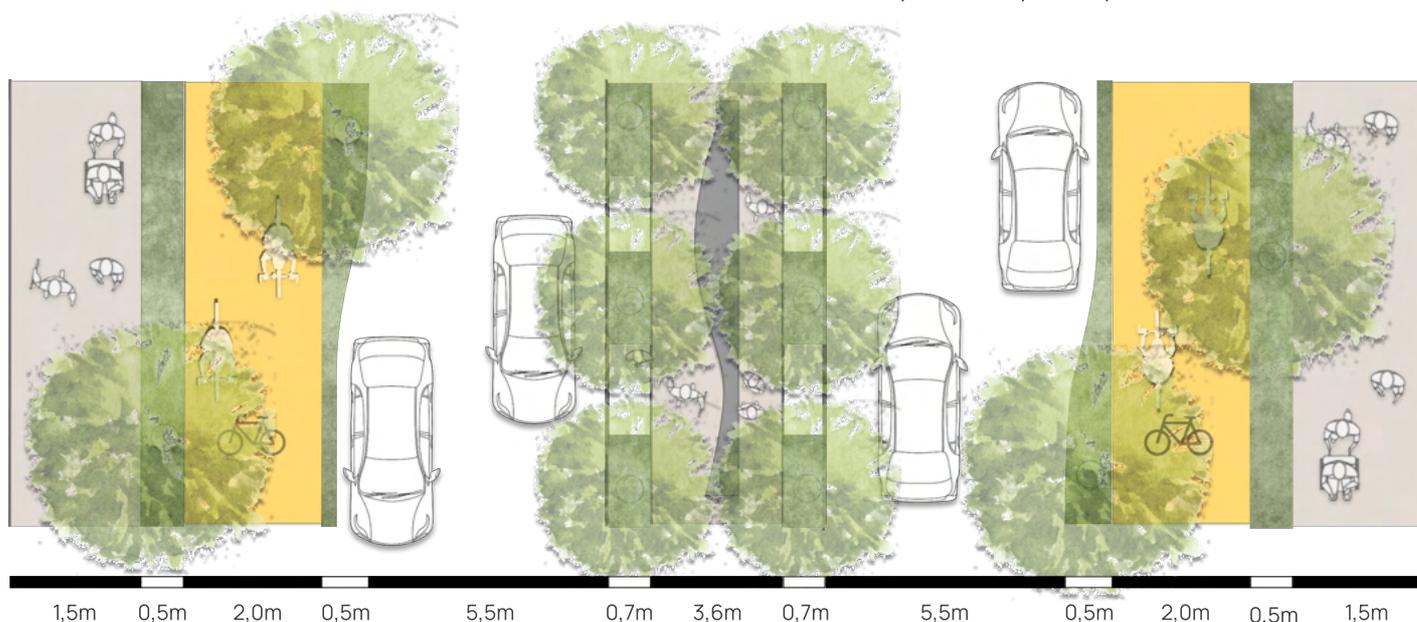


Em todas as ruas, a cor da ciclovia será amarela e contínua, seguindo o mesmo sentido do tráfego e com elementos de proteção, por meio de vegetação de pequeno porte nas áreas de faixa de serviço nas esquinas e nos cruzamentos.

O início do desenho parte da Avenida Mariana Amália, uma via com 25m de largura, na qual se divide em dois trechos de 10m de via divididos por um canteiro central com 5m. Se caracteriza como principal eixo estruturador do tráfego de veículos e da circulação de pessoas. Área comercial que necessita de vagas para carros estacionarem por um curto espaço de tempo, arborização que forneça sombra nas áreas de calçada. Em relação às áreas de estar, o canteiro central (figura 133) já supre a necessidade e já é bastante utilizado durante todo o dia.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

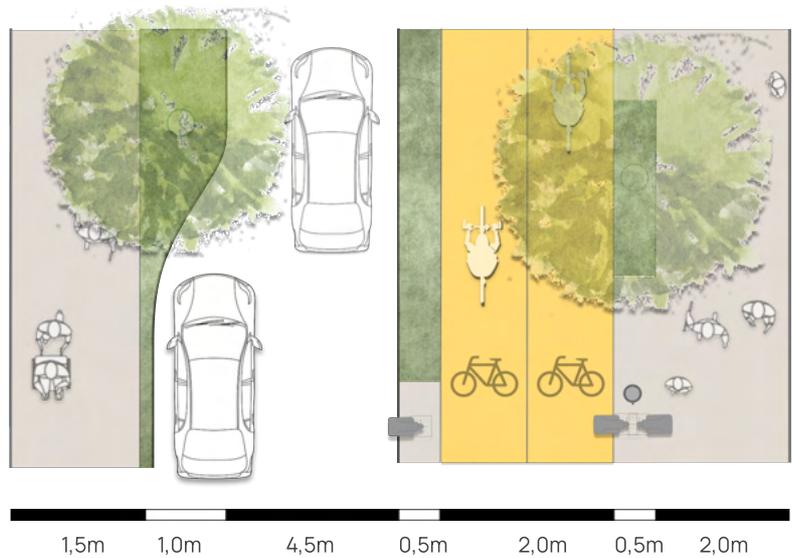
FIGURA 134: Proposta em planta para a rua Mariana Amália.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

Seguindo para a segunda tipologia de via, a rua Rui Barbosa, com 12m de largura, seguindo o sentido Centro-Livramento, com alto fluxo de veículos e eixo conector entre os bairros. Para a área, que atualmente não detém calçadas acessíveis e priorizam áreas para estacionamento e circulação de veículos - figura 136, se propôs um desenho que retira parte do espaço destinado ao carro e fornece espaço de passeio em ambos os lados da rua, com a ciclovia acompanhando o desenho que sai do eixo da Mariana Amália - figura 135.

FIGURA 135: Planta da proposta para a rua Rui Barbosa.



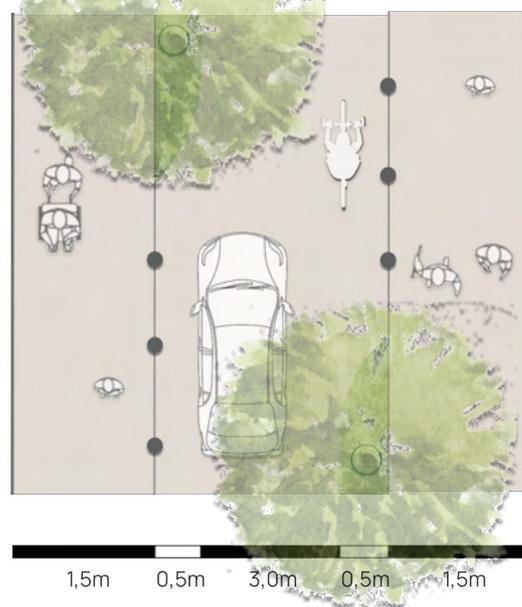
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 136: Rua Rui Barbosa.



Já a terceira tipologia, é representada pela rua Quinze de Novembro, com 7m de largura, que, assim como a rua Rui Barbosa, também prioriza os automóveis, retirando o espaço de calçada para ter mais espaços de estacionamento e circulação de veículos. Desse modo, por ser uma via estreita, teve como proposta elevar o nível da rua tal qual a calçada, dando espaço de passeio em ambos os lados e tornando a rua compartilhada para veículos e bicicletas - figura 137.

FIGURA 137: Planta da proposta para rua Quinze de Novembro



FONTE: Laís Alvares, 2023.

O PROJETO

OS QUATRO VESTÍGIOS EM MEIO A PAISAGEM AS QUATRO PORTAS DA PAISAGEM

O objetivo desse estudo foi proporcionar que as pessoas não só se sentissem priorizadas estando nos vestígios, mas que o percurso de chegar até eles e continuá-los também façam sentido com a proposta projetual, que é uma valorização do caminhar.

Os quatro vestígios, juntos, resultam em um parque linear que cruza a cidade e expõe as quatro portas da paisagem que levaram ao projeto de requalificação extenso desenhado para ser percorrido e apropriado.

Tendo no primeiro vestígio a representação da porta da cultura, que busca enaltecer e se apropriar da cultura de sair da missa e ir à praça - figuras 138 e 139 - e do costume local de estar no espaço público e se utilizar dele.



FIGURA 138: Comemoração da festa de Santo Antônio.

FONTE: Deyvson Afonso, 2023.



FIGURA 139: Procissão em homenagem a Santo Antônio.

FONTE: Danilo Coelho, 2014.

O intuito foi valorizar as práticas dos moradores e entender os percursos e quem habita a área. Detendo assim uma proposta voltada ao público familiar e idoso, com áreas de estar sombreadas com bancos, mesas para jogos e playground - para um público de até 6 anos, com assentos para os pais observarem os filhos enquanto brincam.

A proposta é tornar o vestígio numa extensão do pátio da igreja e tornar a área em um espaço que dê vitalidade e segurança ao bairro, para que as pessoas queiram, cada vez mais, estar na rua.

PORTA DA CULTURA

VESTÍGIO 1 ESPAÇO QUE ABRAÇA

FIGURA 140: Projeto do PRIMEIRO VESTÍGIO.



FONTE: Laís Alvares, 2023.



FIGURA 141: Barreiras que circundam a Estação.

No segundo vestígio se expõe a porta da arte, que detém elementos que representam parte da história da cidade: a Estação Ferroviária, o colégio Três de Agosto e as praças Leão Coroado e Três de Agosto. Juntos, esse conjunto histórico circunda o vestígio e o torna em um elemento essencial para a interligar todos de maneira fluida.

O espaço, que hoje se apresenta como uma barreira que divide as duas áreas por meio do trilho do trem - figura 141, tem como proposta retirar as barreiras e dar continuidade ao desenho de praças, para funcionar como um espaço que cruza e conecta.

Cruzar caminhando e ter a vegetação e a paisagem enquadrando e evidenciando os elementos históricos.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 142: O cruzar do trilho com a Estação ao fundo.

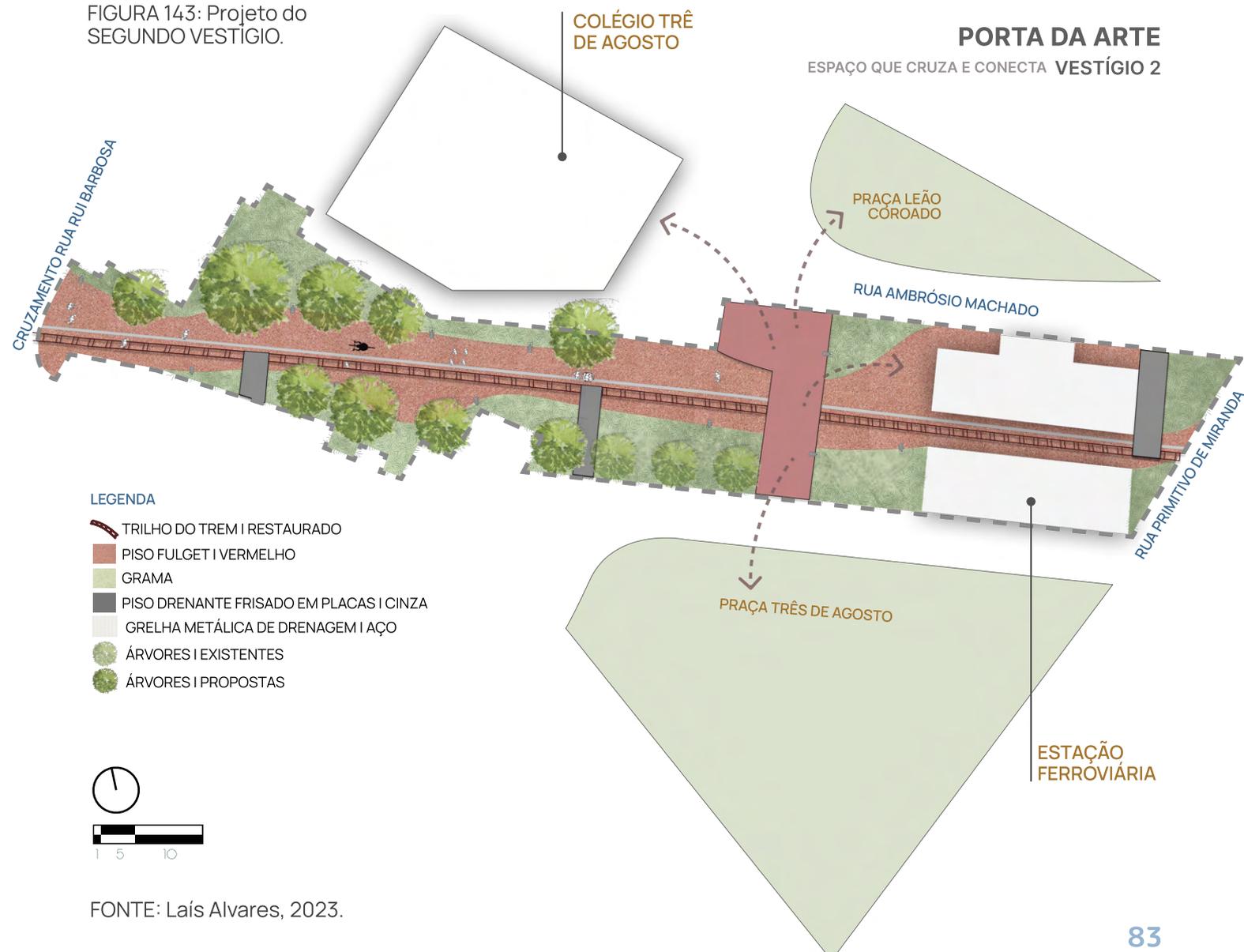


FONTE: Laís Alvares, 2023.

Dessa forma, sua proposta não garante espaços de estar pois seu objetivo é proporcionar conexões. Estar rodeado por praças com áreas de descanso, voltados para públicos diversos, o torna uma grande “porta de acesso” que se abre para diversas possibilidades e proporciona que as pessoas se direcionem para todas as áreas.

Um caminhar confortável, com diversas paisagens e recortes da história.

FIGURA 143: Projeto do SEGUNDO VESTÍGIO.



FONTE: Laís Alvares, 2023.



FIGURA 144: Comércio informal na rua Primitivo de Miranda.

FONTE: Lais Alvares, 2023.

FIGURA 145: Projeto do TERCEIRO VESTÍGIO.



FONTE: Lais Alvares, 2023.

O terceiro vestígio representa a porta da experiência, a experiência de estar no comércio de rua, de vivenciar o centro e de estar onde pulsa a cidade.

Por ser o maior vestígio e margear áreas comerciais, habitacionais e de lazer, seu partido foi proporcionar um espaço multiuso para abarcar atividades que atraíam todos esses públicos ao longo de todo o dia.

A proposta projetual gira em torno do comércio de rua e dos barraqueiros, que dão vida ao recorte, fazendo com que essa dinâmica se espalhe por toda a área e a possibilite ser mais do que apenas uma zona comercial, mas que também possa se transformar de tardezinha, quando as pessoas sentarem nos bancos e os pais levarem os filhos para brincar; ou à noite, com o município promovendo sessões de cinema ao ar livre; ou nos finais de semana quando tiverem feirinhas de artesanato, eventos religiosos, de dança e capoeira.

Por isso, o pátio se abre e cria vazios que podem se tornar diversos espaços distintos, com o contexto ideal para possibilitar a apropriação da população.

O quarto vestígio é a mais pura apropriação do recorte. E foi dessa apropriação, desse piso “pisado”, que nasceu o traçado do projeto da área.

A área já tinha um vazio cheio de vida, só foi necessário garantir um piso acessível, assentos para possibilitar que as pessoas não só o utilizassem como área de passagem, mas também de estar e de apreciação da natureza.

Dividido em 2 zonas distintas, uma que cruza o rio pela ponte de Gaiolas e outra que possibilita ser submersa pelo rio Tapacurá.

FIGURA 146: Projeto do QUARTO VESTÍGIO.

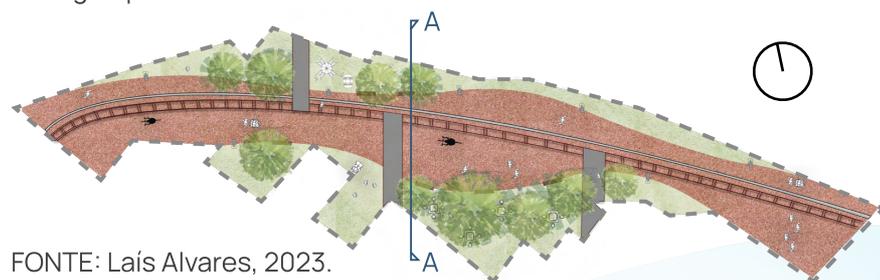
No primeiro, o objetivo é conectar dois bairros por meio de um elemento cultural, a ponte de Gaiolas, e proporcionar uma nova perspectiva da cidade e de se percorrê-la. Tomando a ponte como um elemento a ser restaurado, com a aplicação de placas de madeira no piso, iluminação que a permita “flutuar” sobre a água e ser refletida no rio - criando um espetáculo também à noite - e um guarda-corpo de segurança em todo o trajeto.

No segundo, se cria uma escada onde os degraus acompanham o transbordar do rio em meio às épocas nas quais o nível do Tapacurá oscila. Com o objetivo de trazer à tona a natureza esquecida e valorizar os espaços de estar e a aproximação da natureza local.



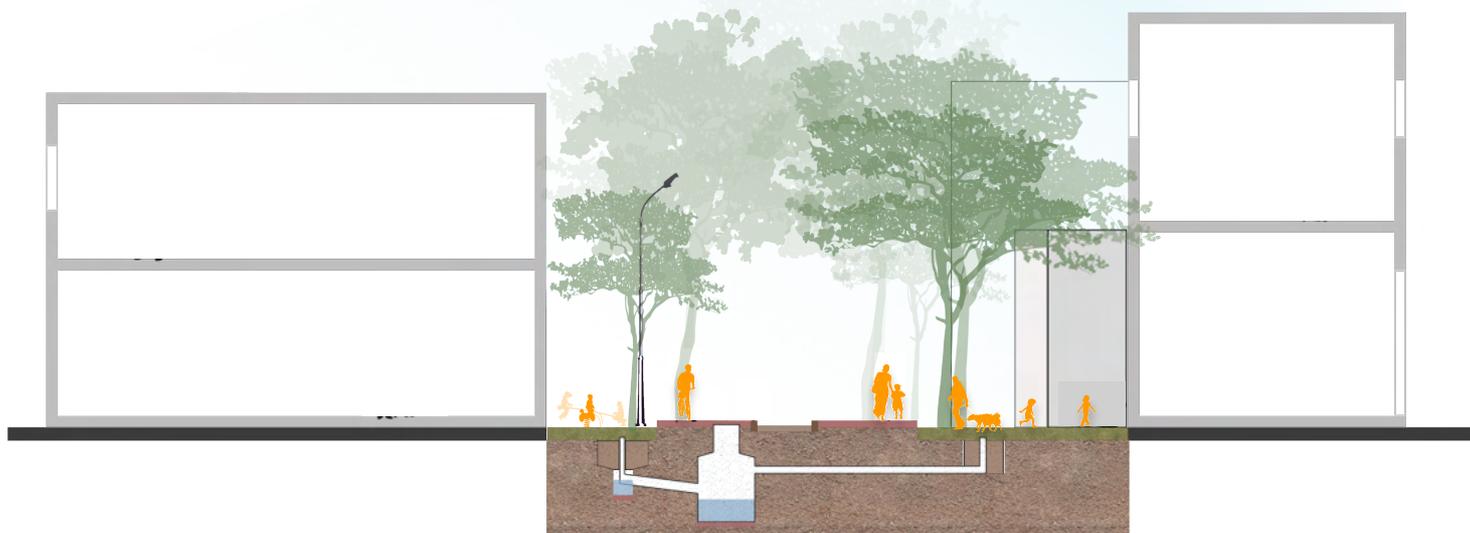
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 147: Mapa-chave Vestígio quatro.



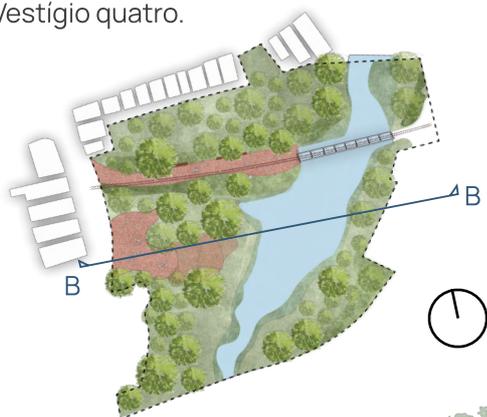
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 148: Corte AA.



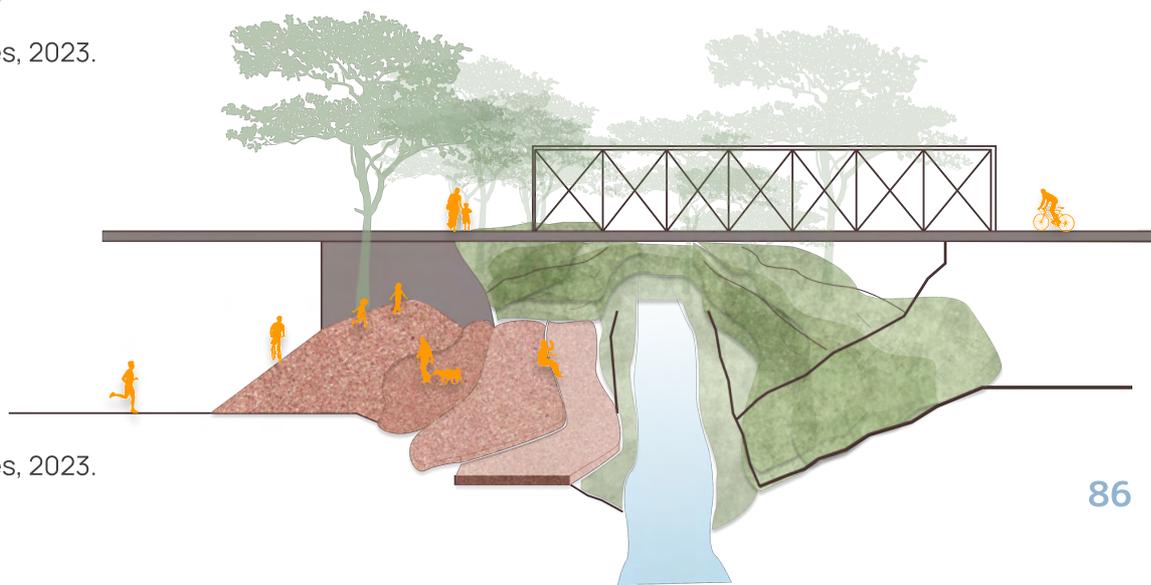
FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 149: Mapa-chave Vestígio quatro.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 150: Corte BB.

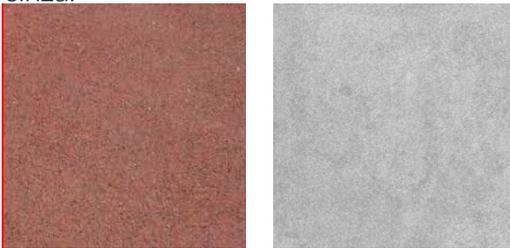


FONTE: Laís Alvares, 2023.

OS MATERIAIS

A BUSCA PELA SIMPLICIDADE, SUSTENTABILIDADE E FUNCIONALIDADE

FIGURAS 151 e 152: Piso fulget vermelho e cinza.



FONTE: Pinterest.

FIGURAS 153 e 154: Grelha metálica para drenagem e piso drenante frisado em placas.



FONTE: Pinterest.

FONTE: OLX, 2023.

FIGURAS 155: Madeira de demolição.



FONTE: Madeiradedemolição, 2013.

A escolha dos materiais se pautou no uso de poucos elementos para compor o desenho. Tendo como base para a escolha, a busca por produtos sustentáveis e funcionais que se adaptem bem ao clima local.

Iniciando pelo piso principal, na qual a escolha do fulget de pigmentação vermelha - figura 151 - une vantagens como o fato de ser ecológico, antiderrapante, poroso e com baixa absorção de calor. Além disso, a coloração vermelha foi colocada para contrastar com o acinzentado do calçamento atual, que é asfaltado.

Enquanto os pisos drenantes frisados em placas cinza - figura 154 - são adicionados ao desenho como pausas no ritmo e na organicidade do desenho, além de ajudar a organizar e distribuir a vegetação.

As áreas gramadas com vegetação de pequeno, médio e grande porte, buscam fornecer o máximo de solo natural possível para drenar a água e ajudar a amenizar as ilhas de calor* criadas nas áreas centrais da cidade, que ao longo do seu desenvolvimento, retirou massas verdes e aumentou as áreas de piso impermeável.

As grelhas metálicas - figura 153 - fazem parte do sistema de drenagem do recorte. Elas acompanham o desenho do trilho e ajudam a minimizar problemas nas épocas de fortes chuvas.

Já os bancos em madeira de demolição - figura 155 - foram escolhidos também pela característica sustentável, além de trazer o rústico que remete aos dormentes de madeira que subdividem a parte interna do trilho do trem.

A PALETA VEGETAL

VEGETAÇÃO NATIVA, CONTÍNUA E PRESERVADA

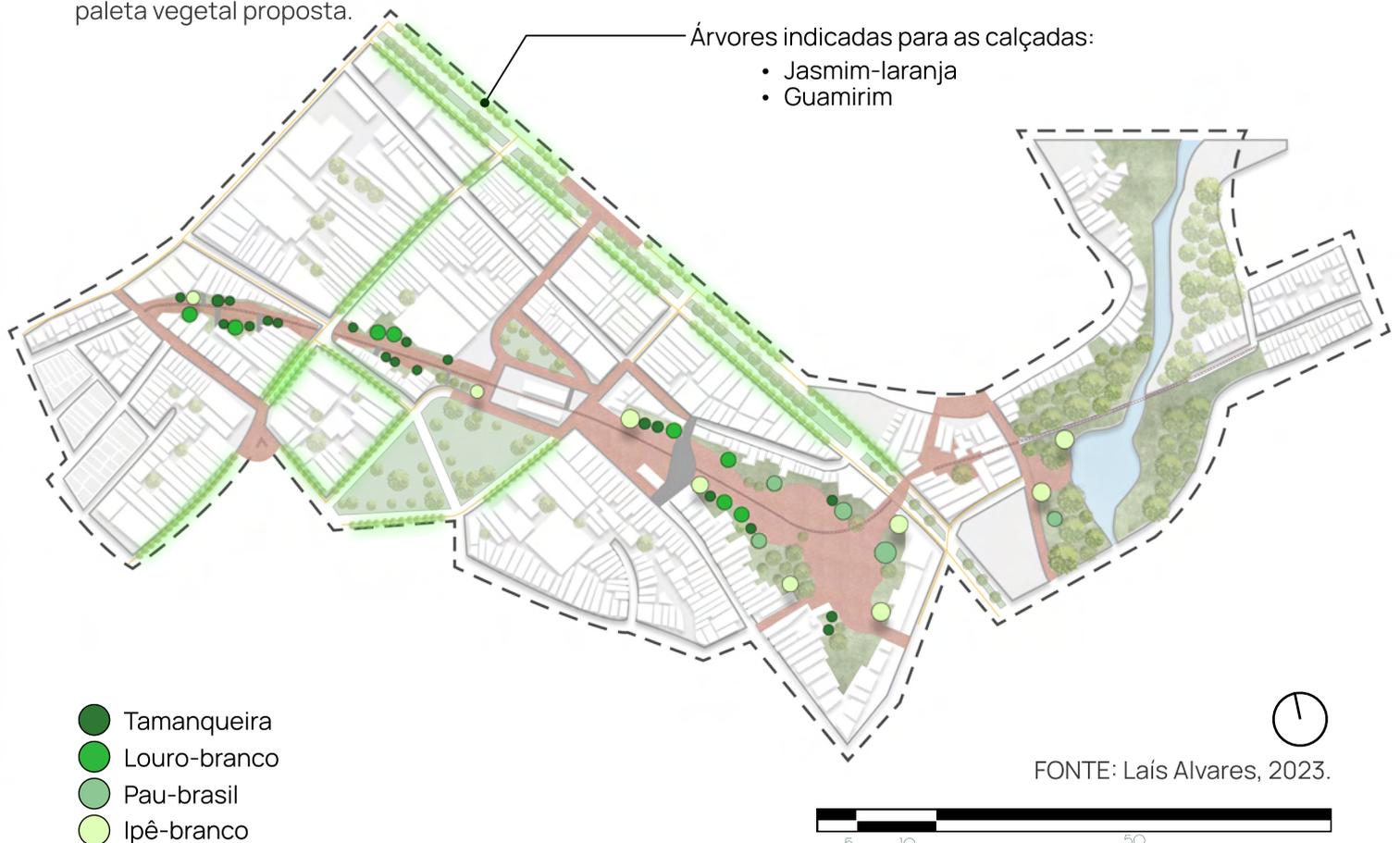
A paleta vegetal foi outro ponto importante do projeto. Buscou-se não só preservar a vegetação nativa, mas também utilizar uma paleta diversa, com diferentes portes. Mantendo a vegetação de grande porte como um elemento de marcação nos acessos, enquanto as de baixo porte foram escolhidas para direcionar o passeio.

Por ser um projeto contínuo, a paleta se mantém em tonalidade verde, tendo em meio a massa verde pontos brancos em destaque. O objetivo foi utilizar pouca variação na coloração e trazer tons que contrastem e dialoguem com o piso avermelhado.

A vegetação foi escolhida a partir de quatro vertentes: o percurso do trilho, as esquinas, as margens de rio e as calçadas de acesso.

O percurso parte de árvores de grande e médio porte para fornecer sombra e áreas de estar permeando todo o piso verde que circunda as áreas de caminhabilidade que acompanha o trilho.

FIGURA 156: Mapa da paleta vegetal proposta.



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 157: Ipê-branco.



PORTE:
Grande

Nome popular:
Ipê-branco

Nome científico:
(*Tabebuia roseoalba* (Ridl.)
Sandwith)

FONTE: Projeto Piracanjuba, [s.d.].

FIGURA 158: Louro-branco.



PORTE:
Médio

Nome popular:
Louro-branco

Nome científico:
(*Cordia oncocalyx* Allemão)

FONTE: Edilson Giacon, [s.d.].

FIGURA 159: Tamanqueira.



PORTE:
Médio

Nome popular:
Tamanqueira

Nome científico:
(*Tabebuia cassinoides*
(Lam.) DC.)

FONTE: Flora Paulista, [s.d.].

FIGURA 160: Pau-brasil



PORTE:
Médio

Nome popular:
Pau-brasil

Nome científico:
(*Caesalpinia echinata* Lam.)

FONTE: Governo Federal/Ceplag, [s.d.].

As esquinas são as áreas que demarcam as entradas ao parque, por isso, a escolha pela tonalidade branca nas árvores que circundam os acessos, em composição com o piso fulget invadindo as ruas, indicam o percurso e atraem o olhar.

Já nas margens do rio foram selecionadas massas vegetais homogêneas específicas para a reestruturação do sistema ecológico e para regenerar a mata ciliar.

Enquanto nas calçadas, a escolha por continuidade e padronização, com raízes pouco alongadas, foi o principal método para a escolha. Com árvores de pequeno porte para todas as vias.

Resultando em um desenho urbano que possibilita o caminhar livre e confortável.

Todas as informações foram retiradas do MANUAL DE ARBORIZAÇÃO URBANA, elaborado pela Prefeitura do Recife.

FIGURA 161: Jasmim-laranja



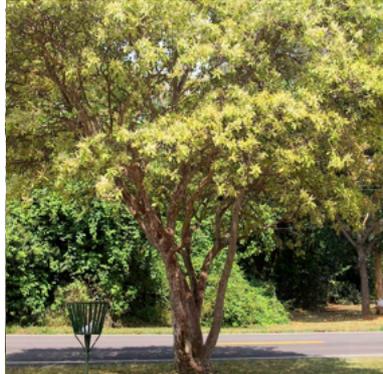
PORTE:
Pequeno

Nome popular:
Jasmim-laranja

Nome científico:
(*Murraya paniculata* (L.) Jack)

FONTE: Canal Diário Verde, 2016.

FIGURA 162: Guamirim

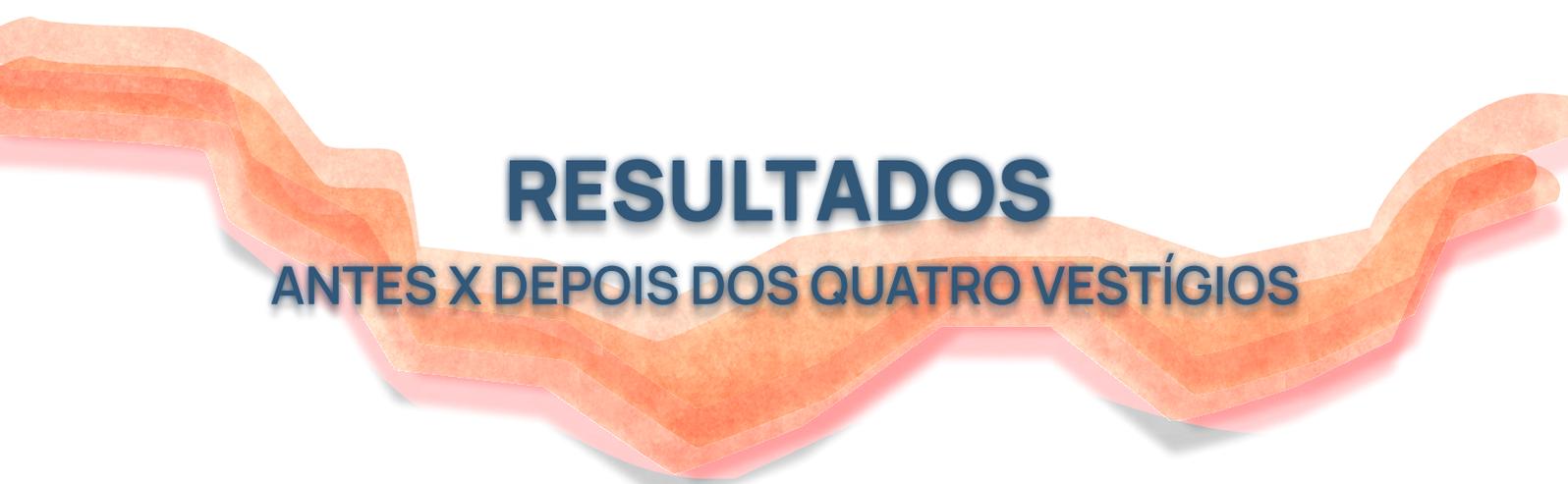


PORTE:
Pequeno

Nome popular:
Guamirim

Nome científico:
(*Myrcia guianensis* (Aubl.) DC.)

FONTE: Árvores do Bioma Cerrado, [s.d.].

A decorative graphic consisting of several overlapping, wavy, horizontal bands in shades of orange and red, creating a textured, layered effect. The bands are positioned behind the text.

RESULTADOS

ANTES X DEPOIS DOS QUATRO VESTÍGIOS

FIGURA 163: Vestígio 1, antes da proposta de requalificação na rua Rui Barbosa.

ANTES

VESTÍGIO 1



FIGURA 164: Proposta de
requalificação para o Vestígio 1 na rua
Rui Barbosa.

DEPOIS

VESTÍGIO 1

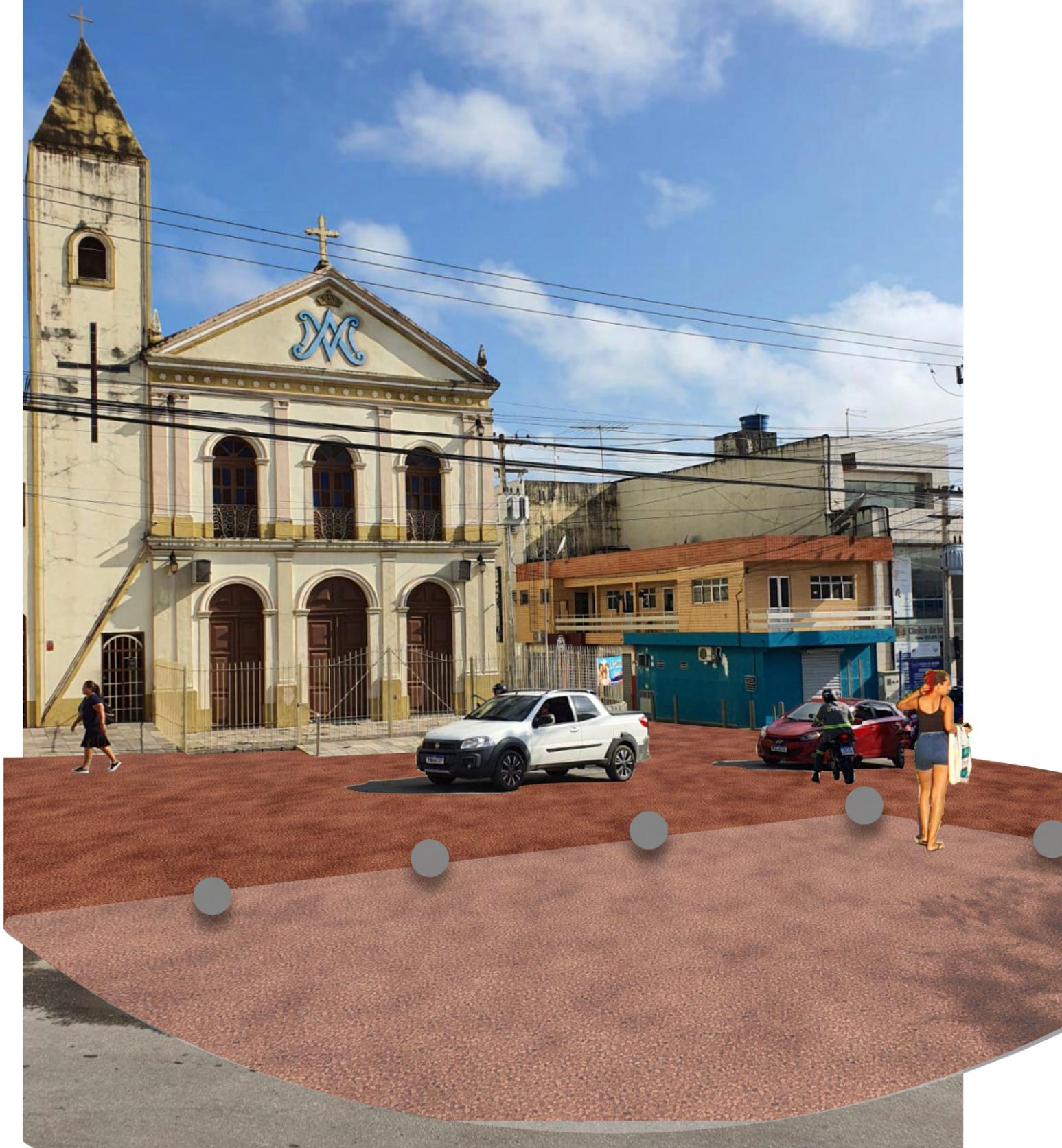


FIGURA 165: Vestígio 2, antes da proposta de requalificação na Estação ferroviária.

ANTES

VESTÍGIO 2



FIGURA 166: Proposta de requalificação para o Vestígio 2 na Estação ferroviária.

DEPOIS

VESTÍGIO 2



FONTE: Laís Alvares, 2023.

FIGURA 167: Vestígio 13, antes da proposta de requalificação, com vista da avenida Mariana Amália.

ANTES

VESTÍGIO 3



FIGURA 168: Proposta de requalificação para o Vestígio 3, vista pela avenida Mariana Amália

DEPOIS

VESTÍGIO 3



FIGURA 169: Vestígio 4 , antes da proposta de requalificação, na Ponte de Gaiolas.

ANTES

VESTÍGIO 4



FIGURA 170: Proposta de requalificação para o Vestígio 4 na Ponte de Gaiolas.

DEPOIS

VESTÍGIO 4



FONTE: Lais Alvares, 2023



FIGURA 171: A busca pela sombra.
A apropriação das áreas públicas.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sempre acreditei que projetos urbanos são a maneira mais eficaz e inclusiva de favorecer a toda uma população de um vez só. Porque eles são mais do que um desenho, envolvem políticas públicas, estudo da sociedade, noção de sustentabilidade, entendimento da história local e da cultura da região.

Jan Gehl dizia que pessoas planejam melhor as cidades do que os urbanistas. Sempre discordei. Mas, ao final desse trabalho, mudei de opinião.

As pessoas vivenciam o lugar, habitam as áreas, percorrem os espaços. Nada melhor que um urbanista, ao projetar, percorresse as ruas como um morador local, pois a cidade é o resultado das pessoas, da percepção de como elas se movimentam e se sentem enquanto se movimentam.

E, por isso, esse projeto, para mim, foi a percepção de alguém que cresceu e viveu em Vitória, sabendo os atalhos, as dificuldades de se transitar e o significado dos espaços que são cortados pelo projeto.

O traçado já estava pronto, só precisava de sensibilidade para decifrar.

**A PAISAGEM NÃO EXISTE,
É UMA REALIDADE
MENTAL!**

FIGURA 172: Um banco embaixo da árvore.

BANCOS E SOMBRA
COMO SE INICIA A APROPRIAÇÃO
DO ESPAÇO PÚBLICO



REFERÊNCIAS

ARAGÃO, José. História da Vitória de Santo Antão; Da Cidade da Vitória À da Vitória de Santo Antão (1843-1982) - I. Recife, FIAM/ Centro de Estudos de História Municipal, 1983.

BESSE, Jean-Marc. O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro (RJ): UERJ, 2014.

CARERI, Francesco. Walkscapes – O caminhar como prática estética (Trad. Frederico Bonaldo) São Paulo: Editora G. Gili 2015.

"Cuernavaca Railway Linear Park / Gaeta-Springall arquitectos", 04 de janeiro de 2018. ArchDaily México. Acessado em 21 de dezembro de 2022. <<https://www.archdaily.mx/mx/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos>>ISSN 0719-8914

GAMA, Circe Maria; MONTEIRO, Luiz Goes Vieira Filho; [et al.]. Coleção Recife 500 anos, Recife, PE : Cepe, 2022.

Manual de arborização: orientações e procedimentos técnicos básicos para a implantação e manutenção da arborização da cidade do Recife / Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SMAS. 1. Ed. – Recife : [s.n.], 2013. 71 p.

MANUAL DE DESENHO DE RUAS DO RECIFE. Manual de publicação da Gestão Municipal, através da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU), com a participação de especialistas da Global Designing Cities Initiative (GDCl), como parte da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária (BIGRS). Recife: Prefeitura do Recife, 2023, 398p.

FIGURA 173: Estação ferroviária e leão coroado



FONTE: Laís Alvares, 2023.



FIGURA 174: Praça Três de Agosto.

MEDEIROS, Talys Napoleão. Entre trilhos e águas: um parque urbano em Moreno. Recife, 2018.

MORA, N. Experiências de parques lineares no Brasil: espaços multifuncionais com o potencial de oferecer alternativas a problemas de drenagem e águas urbanas. BID, 2013.

Parque Armando de Holanda Cavalcanti. Natureza Urbana, 2021. Disponível em: <https://naturezaurbana.net/projetos/parque-armando-de-holanda-cavalcanti/>. Acesso em: 14 Dez.2022.

Parque Memorial Madeira Mamoré, Porto Velho, Rondônia - 2008. Rosa Kliass revelando paisagens brasileiras. Acessado em 21 de dezembro de 2022. <<https://publica.ciar.ufg.br/projetos/rosa-kliass/obras/ro-parque-madeira-mamore.html>>

FONTE: Laís Alvares, 2023.

PEDRO, Livia. História da Companhia de Jesus no Brasil, biografia de uma obra. Salvador, 2008.

PROCHNOW, Lucas Neves. Memória ferroviária. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural. 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015. (verbeta). ISBN 978-85-7334-279-6

SANCHES, P. De áreas degradadas a espaços vegetados: potencialidades de áreas vazias, abandonadas e subutilizadas como parte da infraestrutura verde urbana. 2011. 296 p. Dissertação (Mestrado) – USP, São Paulo, 2011.



FIGURA 175: Praça Três de Agosto.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SILVA, Raquel Barbosa da. O PRESERVE e os Museus: análise da preservação do patrimônio ferroviário. 2017. 124 f. Dissertação (Mestrado em Museologia e Patrimônio) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

SILVA, Raquel Beatriz. Patrimônio ferroviário: a questão do uso, 2019. 233 fls. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) - IPHAN, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/SILVA_Raquel-Dissertacao_Mestrado.pdf. Acesso em: 02 Dez. 2022.

FONTE: Laís Alvares, 2023.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As Primeiras Ferrovias do Nordeste Brasileiro: Processo de Implantação e o Caso da Great Western Railway. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V.9, N.17, P. 169-220, Junho. 2002. Disponível em: https://web.bnDES.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/17000/1/PRArt139511_Primeiras%20Ferrovias%20do%20Nordeste%20Brasileiro%20Caso%20da%20Great%20Western%20Railway_P.pdf. Acesso em: 12 Fev. 2023.

STADEN, Hans. Duas viagens ao Brasil (Trad. Guiomar de Carvalho Franco). Belo Horizonte: Editora Itatiaia.

UFPE/INCITI. PURA CAPIBARIBE - Plano de Urbanização e Recuperação Ambiental do Rio Capibaribe. TOMO 4 - Parque Capibaribe: Recife, 2020.

LISTA DE IMAGENS

- FIGURA 01: Trilho do trem visto da travessa Luis Carteiro. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 02 :Estação Ferroviária de Vitória /PE. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 03: Estação Ferroviária de Vitória/PE. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 04: Localização da área de estudo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 05: Bloco Etesão. (FONTE: Nossa Vitória, 2023)
- FIGURA 06: Alegorias do carnaval. (FONTE: Nossa Vitória, 2023)
- FIGURA 07: Festa de Santão Antão. (FONTE: Prefeitura de vitória, 2023)
- FIGURA 08: Mapa mostrando as vias a nível federal e estadual que permeiam Vitória/PE. (FONTE: SnazzyMaps adaptado por Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 09: Primeiras formações da cidade de Vitória. Ao fundo, as igrejas da Matriz e de Nossa Senhora do Rosário. (FONTE: Nossa Vitória, 2020)
- FIGURA 10: Festa em homenagem à Santo Antão. (FONTE: Nossa Vitória, 2022)
- FIGURA 11: Mapa com a formação da cidade de Vitória, seus elementos e suas conexões. (FONTE: SnazzyMaps editado por Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 12: Igreja do livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 13: Mapa central da Cidade de Vitória, suas ruas e seu rio. (FONTE: SnazzyMaps adaptado por Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 14: Monumento da praça Duque de Caixias. (FONTE: Prefeitura da Vitória de Santo Antão, 2023)
- FIGURA 15: Estação Ferroviária no ano de sua inauguração. (FONTE: Josebias Bandeira de Oliveira, 1886)
- FIGURA 16: Estação ferroviária de Vitória/PE em 1940. (FONTE: Autor desconhecido, 1940)
- FIGURA 17: Modelo inglês do trem a vapor. (FONTE: Amantes da ferrovia, [s.d.])
- FIGURA 18: Esquema apresentando as vantagens da Lei Feijó (1835) e da Lei Nº 641 de 26.06.1852. (FONTE: Elaborado pela autora a partir das informações de Tagore Villarim de Siqueira 2002)
- FIGURA 19: O trilho do trem. (FONTE: Cláudia Borges, 2018)
- FIGURA 20: Plano Moraes, 1869. (FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])
- FIGURA 21: Quadro com as principais linhas férreas do Brasil entre 1852-1873. (FONTE: Elaborado pela autora a partir das informações de Raquel Silva 2019)
- FIGURA 22: Plano Ramos de Queiroz, 1874. (FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])
- FIGURA 23: Plano Rebouças, 1874. (Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])
- FIGURA 24: Plano Bicalho, 1881. (Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])
- FIGURA 25: Plano Bulhões, 1882. (Fonte: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])

LISTA DE IMAGENS

FIGURA 26: Plano Rodrigo A. da Silva, 1886. (FONTE: Ministério dos Transportes; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes [2012])

FIGURA 27: Gráfico com informes financeiros a respeito da EFCP. (FONTE: Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDS) [2002])

FIGURA 28: Demarcação urbana de Vitória ANTES da construção da EFCP, em 1886. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 29: Demarcação urbana de Vitória DEPOIS da desativação da EFCP, 1983. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 30: Mapa com a demarcação das áreas verdes no tecido urbano. (FONTE: Google Maps, adaptado por Laís Alvares, 2022)

FIGURAS 31: Casas sobre o trilho na rua Cônego Luis do Monte. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURAS 32: Casas invadindo o espaço do trilho, com a Estação ao fundo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURAS 33: Casas invadindo o espaço do trilho na rua Quinze de Novembro. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 34: Edificações históricas na rua Quinze de Novembro. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 35: Edificações históricas na rua Quinze de Novembro. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 36: Edificações históricas na rua Henrique Dias. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 37: Mapa-chave de Vitória/PE. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 38: Mapa de zoneamento para o percurso visual do recorte. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 39: Mapa-chave Zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 40: Zoom do zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 41: Vista do trilho da Travessa do Livramento sentido rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 42: Vista do trilho da rua Rui Barbosa sentido Travessa do Livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 43: Mapa-chave Zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 44: Zoom do zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 45: Vista do trilho da rua Rui Barbosa sentido Estação Ferroviária. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 46: Vista do trilho da Estação Ferroviária sentido rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 47: Mapa-chave Zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 48: Zoom do zoneamento 1. FONTE: (Laís Alvares, 2023)

FIGURA 49: Vista do trilho em frente à Estação Ferroviária. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 50: Vista do trilho da calçada da Estação com o colégio Três de Agosto ao fundo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 51: Mapa-chave Zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 52: Zoom do zoneamento 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 53: Vista da Estação da calçada da rua da praça Três de Agosto. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 54: Estação Ferroviária vista da praça Leão Coroado. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 55: Mapa-chave Zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 56: Zoom do zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 57: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido travessa Henrique Dias. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 58: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido rua Henrique Dias. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 59: Mapa-chave Zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 60: Zoom do zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 61: Vista do trilho da rua Primitivo de Miranda, sentido intraquadra. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 62: Vista do trilho da rua Quinze de Novembro para a intraquadra. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

FIGURA 63: Mapa-chave Zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 64: Zoom do zoneamento 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

FIGURA 65: Vista do espaço do trilho da avenida Mariana Amália para a intraquadra. (FONTE: Laís Alvares, 2022)

LISTA DE IMAGENS

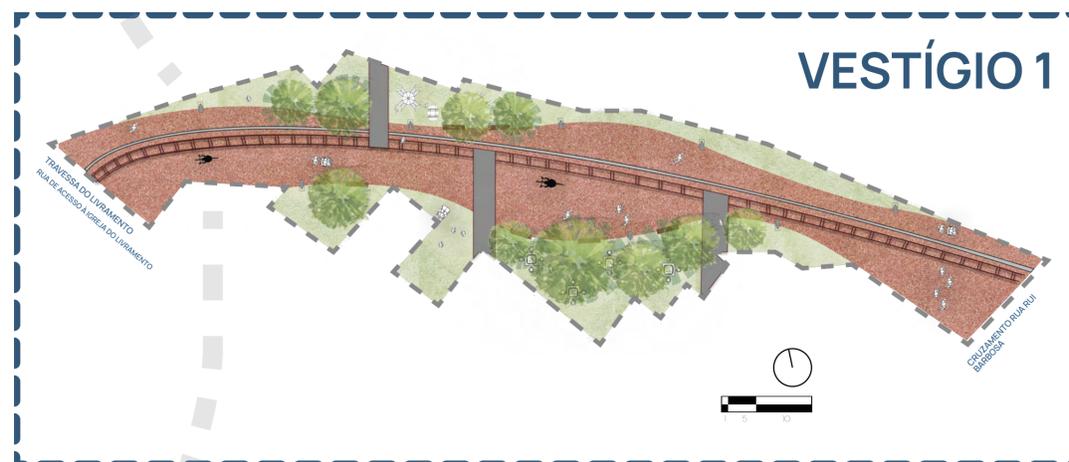
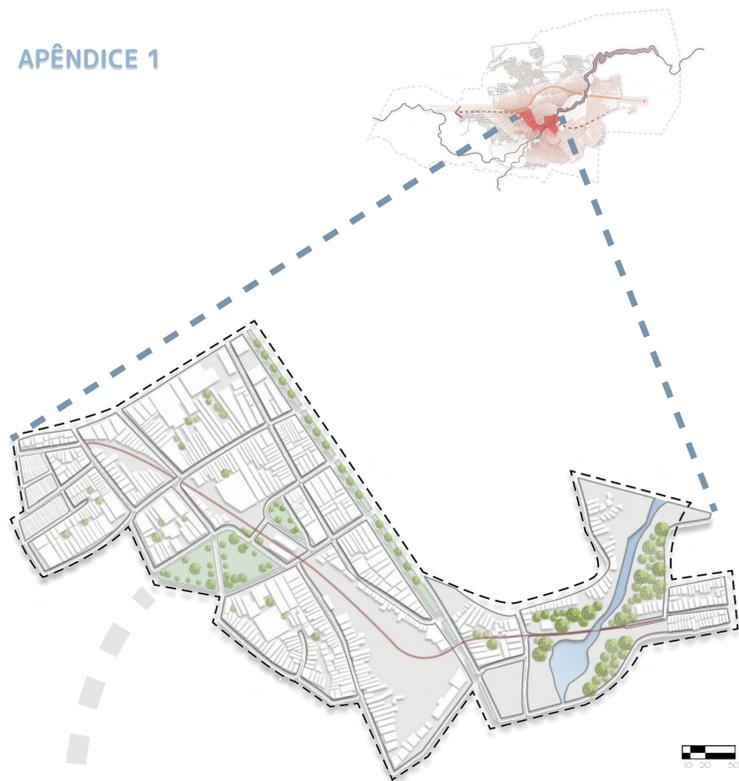
- FIGURA 66: Vista do espaço do trilho da avenida Mariana Amália para a intraquadra. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 67: Mapa-chave Zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 68: Zoom do zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 69: Vista do trilho da travessa Luis Carteiro, sentido travessa Mariana Amália. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 70: Vista do trilho da travessa Luis Carteiro, sentido Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 71: Mapa-chave Zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 72: Zoom do zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 73: Vista do trilho da Ponte de Gaiolas, sentido travessa Luis Carteiro. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 74: Vista do trilho com a Ponte de Gaiolas ao fundo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 75: Mapa-chave Zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 76: Zoom do zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 77: Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 78: Vista do rio Tapacurá do trilho que dá acesso à Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 79: Mapa-chave Zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 80: Zoom do zoneamento 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 81: Ponte de Gaiolas com o rio Tapacurá ao fundo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 82: Demarcação do recorte macro de estudo onde se encontram os vestígios do trilho da EFCP. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 83: Recorte de estudo abrangendo os bairros Livramento, Centro e Nossa Senhora do Amparo. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURAS 84: Largo da praça Leão Coroado após ativação da EFCP. (FONTE: Nossa Vitória, [s.d.])
- FIGURAS 85: Largo da praça Leão Coroado atualmente. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 86: Patrimônio ferroviário rodeado por áreas de estacionamento.. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 87: Fachada da Estação Ferroviária de Vitória/PE. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 88: Estação Ferroviária em processo de pintura pela Gestão Municipal. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 89: Mapa de usos, 2023. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 90: Mapa de vias, 2023. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 91: A busca pela sombra. A apropriação das áreas públicas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 92: Perspectiva da floresta urbana do Parque Cuernavaca. (FONTE: Bruno Gaeta, [s.d.])
- FIGURA 93: O caminhar ao lado do trilho no Parque Cuernavaca. (FONTE: Arturo Arrieta, [s.d.])
- FIGURA 94: Proposta de intervenção em Porto Velho, Rondônia. (FONTE: Acervo Rosa Kliass, [s.d.])
- FIGURA 95: Rio Tapacurá visto da Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 96: Vestígios da natureza no acesso à ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 97: Ponte sobre o rio Tapacurá. A apropriação do espaço por moradores. (FONTE: Laís Alvares, 2022)
- FIGURA 98: O caminhar na praça do Livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 99: Feira do troca na rua do Bonfim. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 100: Rua Primitivo de Miranda. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 101: Dérive vitoriense. A percepção dos vestígios como base para conexões. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 102: Mapa-chave dos vestígios do trilho. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 103: Mapa com marcação dos vestígios do trilho do trem. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 104: Esquema com os limites dos vestígios 1 e 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 105: Esquema com os limites dos vestígios 3 e 4. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 106: Mapa-chave de diretrizes. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 107: Mapa de diretrizes marcando o 1º vestígio. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

LISTA DE IMAGENS

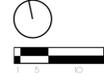
- FIGURA 108: Mapa-chave de diretrizes. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 109: Mapa de diretrizes marcando o 2º vestígio. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 110: Mapa-chave de diretrizes. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 111: Mapa de diretrizes marcando o 3º vestígio. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 112: Mapa-chave de diretrizes. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 113: Mapa de diretrizes marcando o 4º vestígio. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 114: Montagem com a essência vitoriense. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 115: Mapa dos Eixos Estruturantes do projeto. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 116: Mapa do Primeiro Eixo Estruturante. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 117: Mapa do Segundo Eixo Estruturante. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 118: Feira do troca na rua Primitivo de Miranda. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 119: Mapa do Terceiro e Quarto Eixo Estruturante. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 120: Piso interno do vestígio 3. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 121: Piso interno do vestígio 1. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 122: Piso interno do vestígio 2. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 123: Piso interno do vestígio 4. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 124: Plano geral. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 125: Pedestre x Veículo na travessa do Livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 126: Calçamento da travessa do Livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 127: Pátio da Estação Ferroviária e praça Leão Coroado rodeados por veículos estacionados. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 128: Calçamento da rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 129: Calçamento da rua Quinze de Novembro. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 130: Entorno da praça Três de Agosto rodeado por veículos estacionados. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 131: Ciclista e pedestres disputando espaço com os automóveis na rua Primitivo de Miranda. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 132: Calçada da travessa do Livramento. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 133: Canteiro central da Avenida Mariana Amália. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 134: Proposta em planta para a rua Mariana Amália. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 135: Planta da proposta para a rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 136: Rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 137: Planta da proposta para rua Quinze de Novembro (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 138: Comemoração da festa de Santo Antão. (FONTE: Deyvson Afonso, 2023)
- FIGURA 139: Procissão em homenagem a Santo Antão. (FONTE: Danilo Coelho, 2014)
- FIGURA 140: Projeto do PRIMEIRO VESTÍGIO. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 141: Barreiras que circundam a Estação. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 142: O cruzar do trilho com a Estação ao fundo. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 143: Projeto do SEGUNDO VESTÍGIO. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 144: Comércio informal na rua Primitivo de Miranda. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 145: Projeto do TERCEIRO VESTÍGIO. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 146: Projeto do QUARTO VESTÍGIO. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 147: Mapa-chave Vestígio quatro. FONTE: (Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 148: Corte AA. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 149: Mapa-chave Vestígio quatro. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 150: Corte BB. (FONTE: Laís Alvares, 2023)

LISTA DE IMAGENS

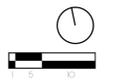
- FIGURAS 151 e 152: Piso fulget vermelho e cinza. (FONTE: Pinterest)
- FIGURAS 153: Grelha metálica para drenagem. (FONTE: Pinterest)
- FIGURA 154: Piso drenante frisado em placas. (FONTE: OLX, 2023)
- FIGURAS 155: Madeira de demolição. (FONTE: Madeiradedemolição, 2013)
- FIGURA 156: Mapa da paleta vegetal proposta. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 157: Ipê-branco. (FONTE: Projeto Piracanjuba, [s.d.])
- FIGURA 158: Louro-branco. (FONTE: Edilson Giacon, [s.d.])
- FIGURA 159: Tamanqueira. (FONTE: Flora Paulista, [s.d.])
- FIGURA 160: Pau-brasil (FONTE: Governo Federal/Ceplag, [s.d.])
- FIGURA 161: Jasmim-laranja (FONTE: Canal Diário Verde, 2016)
- FIGURA 162: Guamirim. (FONTE: Árvores do Bioma Cerrado, [s.d.])
- FIGURA 163: Vestígio 1 , antes da proposta de requalificação na rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 164: Proposta de requalificação para o Vestígio 1 na rua Rui Barbosa. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 165: Vestígio 2 , antes da proposta de requalificação na Estação ferroviária. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 166: Proposta de requalificação para o Vestígio 2 na Estação ferroviária. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 167: Vestígio 13, antes da proposta de requalificação, com vista da avenida Mariana Amália. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 168: Proposta de requalificação para o Vestígio 3, vista pela avenida Mariana Amália. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 169: Vestígio 4 , antes da proposta de requalificação, na Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 170: Proposta de requalificação para o Vestígio 4 na Ponte de Gaiolas. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 171: A busca pela sombra. A apropriação das áreas públicas. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 172: Um banco embaixo da árvore. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 173: Estação ferroviária e leão coroadado. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 174: Praça Três de Agosto. (FONTE: Laís Alvares, 2023)
- FIGURA 175: Praça Três de Agosto. (FONTE: Laís Alvares, 2023. FONTE: Laís Alvares, 2023)



- LEGENDA
- TRILHO DO TREM | RESTAURADO
 - PISO FULGETI | VERMELHO
 - GRAMA
 - PISO DRENANTE FRISADO EM PLACAS | CINZA
 - GRELHA METÁLICA DE DRENAGEM | AÇO
 - ÁRVORES | EXISTENTES
 - ÁRVORES | PROPOSTAS



- LEGENDA
- TRILHO DO TREM | RESTAURADO
 - PISO FULGETI | VERMELHO
 - GRAMA
 - PISO DRENANTE FRISADO EM PLACAS | CINZA
 - GRELHA METÁLICA DE DRENAGEM | AÇO
 - MADEIRA DE DEMOLIÇÃO | BANCOS
 - ÁRVORES | EXISTENTES
 - ÁRVORES | PROPOSTAS



FONTE: Lais Alvares, 2023.



- LEGENDA
- TRILHO DO TREM | RESTAURADO
 - PISO FULGETI | VERMELHO
 - GRAMA
 - PISO DRENANTE FRISADO EM PLACAS | CINZA
 - GRELHA METÁLICA DE DRENAGEM | AÇO
 - MADEIRA DE DEMOLIÇÃO | BANCOS
 - ÁRVORES | EXISTENTES
 - ÁRVORES | PROPOSTAS

