

Estudante:
Rafaela Stefanczak Leão
Orientador:
Simone Buiate

Museu da Memória

**Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória,
um caminho a percorrer**

A proposta de trabalhar em uma área já consolidada, por meio da requalificação de um espaço central de Anápolis - GO, onde situa-se a Antiga Estação Ferroviária da cidade, se desenvolve a partir do projeto do trecho turístico na via férrea.

O projeto do Ministério Público visa proteger o patrimônio histórico do estado. Desde 2015, este tem sido desenvolvido e enfrentado alguns problemas, como a ausência dos trilhos no meio urbanizado ou a falta de revitalização de algumas estações do estado.

Propõe-se então a criação de um Museu da Memória Ferroviária de Anápolis, utilizando o edifício da Antiga Estação, atribuindo um novo programa. Além disso, um novo edifício, localizado na Praça Americano do Brasil, complementando o programa do museu (auditório, oficinas, café, entre outros) e reforçando a relação entre o antigo e o novo.

Em relação à Biblioteca, propõe-se a demolição do precário edifício e a inserção do seu programa ao anexo de museu. Estes equipamentos estariam articulados com o projeto do Ministério Público.

INSERÇÃO URBANA

O acesso é feito por meio da Rua Tônico de Pina, presentes nessa área também estão a Rua General Joaquim Inácio, Rua Engenheiro Portela, Rua 7 de Setembro e 14 de Julho. Estas, são de grande importância para a cidade, devido ao seu grande fluxo, e por apresentarem uma grande quantidade de comércios em seu perímetro.

Pode ser considerada de fácil acesso por estar presente no setor central, pela proximidade com outros bairros, e pelo transporte coletivo circular pelas vias de acesso.

No total, a área conta com 11.385,4m², sendo 4764,7m² da praça, 1651,7m² da 'ilha' (em frente ao terminal), e 9733,7m² do terminal urbano. Vale ressaltar, que a área da antiga estação (497m²) está inserida na área deste último.

Contendo poucos edifícios com múltiplos pavimentos, a área propicia boa ventilação e iluminação natural. Geralmente, estas edificações, se apresentam na forma de barracões, unidos uns aos outros, sendo muitos com pé direito duplo, sem nenhum espaçamento entre eles. Alguns de múltiplos pavimentos são responsáveis por abrigar escritórios; serviços relacionados a saúde, como dentistas; ou apartamentos residenciais e casas.

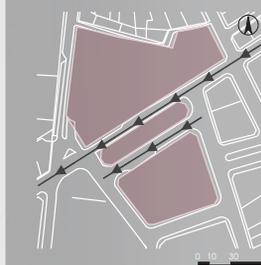
Em relação à topografia, a região possui um decaimento do terreno, ele ocorre de noroeste para sudeste, em curvas suaves por 4 metros, como mostra o mapa abaixo (condicionantes ambientais e gabarito) e o esquema de corte AA.

O clima do município é o tropical de altitude, dessa maneira, ao longo do ano, a temperatura varia de 8°C a 33°C.

Já em relação à ventilação natural, esta ocorre predominantemente de



ACESSO



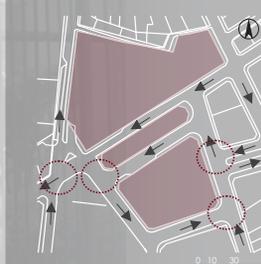
TERRENO
RUA TÔNICO DE PINA

ÁREA



ÁREA TOTAL = 11.385,4M²

SENTIDO DAS VIAS



TERRENO
SENTIDO ÚNICO
CONGESTIONAMENTO

2015



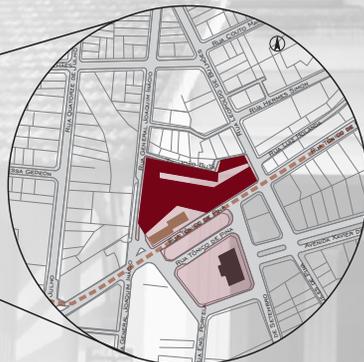
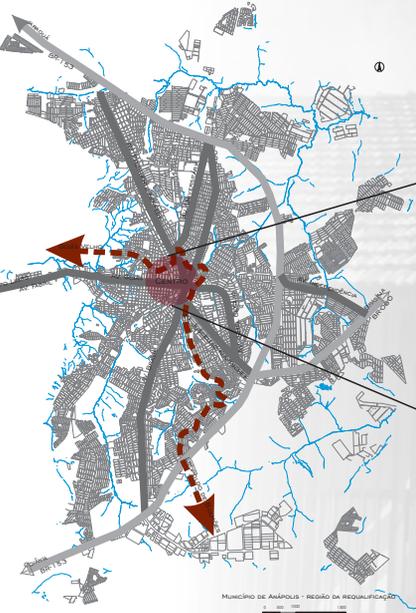
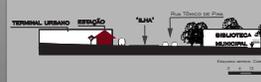
2016



ANTES (2018)



DEPOIS (2018)



ANTIGA LINHA FÉRREA
TERRENO

SITUAÇÃO



1 PAVIMENTO 3 PAVIMENTOS
2 PAVIMENTOS 4 OU MAIS PAVIMENTOS
TERRENO ANTIGA LINHA FÉRREA

CONDICIONANTES AMBIENTAIS E GABARITO

A ESTAÇÃO NA CIDADE

A antiga estação Prefeito José Fernandes Valente localiza-se ao lado do terminal urbano de ônibus da cidade, em frente à Praça Americano do Brasil, que possui a Biblioteca Municipal e o avião (da base aérea), e em meio aos comércios e serviços disponíveis nessa área central da cidade.

A característica do setor central é que esta se apresenta consolidada, que desenvolveu fortemente o comércio a partir de 1960.

As ruas estreitas, como pode ser visto nas imagens abaixo, provêm da década de 1910 e abrigam importantes edifícios públicos administrativos da cidade, como a Prefeitura Municipal e o Fórum, e edifícios de caráter cultural, como a Escola de Artes Oswaldo Verano e a Biblioteca Municipal, ou esportivo e comercial, como o Ginásio Municipal e o Mercado Municipal (tombado também pelo município), respectivamente.

Além disso, esse setor apresenta cinco praças, a Praça Santana, a Praça Americano do Brasil, a Praça do Anicão, a Praça James Faustone, e a Praça das Mães.



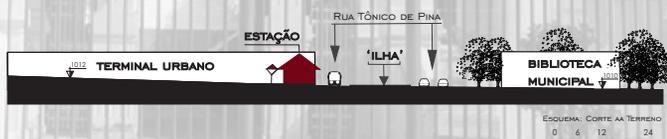
TRAVESSA JOÃO BLOTA



RUA BARÃO DO RIO BRANCO



RUA GENERAL JOAQUIM INÁCIO



ESQUEMA: CORTE AA TERRENO

Noroeste-Norte, de janeiro a abril, e de Leste, de maio a outubro.



O anexo Museu da Memória Ferroviária foi pensado de modo a não se sobressair sob o preexistente, que esse fosse um complemento da estação ferroviária, podendo ampliar o seu programa e contribuir para a transmissão da memória ferroviária do município.

Hoje, a praça Americano do Brasil abriga a Biblioteca Municipal Zeca Batista, que se encontra em péssimo estado de conservação, tanto internamente quanto externamente. O edifício, também, já foi sede de uma unidade do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), e sede do Museu de Artes Plásticas do município (no primeiro pavimento).

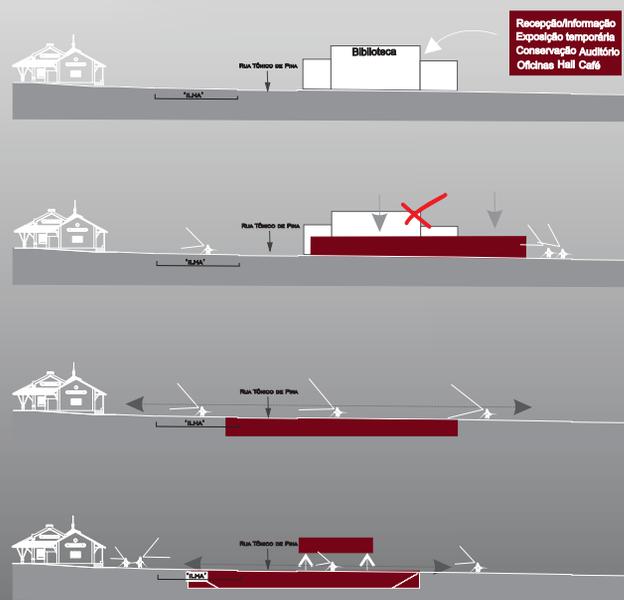
Dessa forma, devido a sua degradação, esse edifício seria demolido no projeto de requalificação da área, e a biblioteca seria inserida no programa de anexo.

Um único volume, em um único pavimento, não conseguiria abrigar todo o programa destinado ao anexo, dessa maneira foi necessário a divisão do programa em subsolo, térreo, e 1º pavimento. É iniciada a premissa de que o anexo funcionaria no subsolo, desobstruindo a visão para a Estação. Porém, o mesmo também não permitiria abrigar todo o programa, distribuindo assim, o restante dos usos no primeiro pavimento e no nível da praça.

Ao trabalhar com 3 níveis, é evitado que o edifício atinja um gabarito muito alto e que este se sobressaísse em relação a préexistência.

O nível da praça é marcado pelo volume do auditório, que sofre um desnível e permite a formação de um traço diagonal no edifício. Esse elemento permite a passagem de ventilação natural no vão gerado.

Outro ponto marcante do projeto, é a preservação das 6 Gameleiras existentes na praça, árvores centenárias que podem atingir até 23 metros de altura.



Recepção/Informação
Exposição temporária
Conservação Auditório
Oficinas Hall Café

PATRIMÔNIO

O novo programa da pré-existência se distribui nos dois volumes do edifício. A parte pública, que abriga a área de exposição permanente, hall e sanitários, se dispõe no bloco 1 e 2 da Estação.

Já a parte privada se concentra principalmente na região extrema do 2º bloco, em exceção à recepção e o guarda volumes. Anexados ao primeiro bloco, estão uma sala de segurança e um DML. O segundo bloco é responsável por conter a administração do projeto, um depósito, a recepção e o guarda volumes.

A circulação acontece pelas escadas, onde o usuário escolhe conhecer o hall e obter informações na recepção, ou ir direto para a exposição permanente, podendo ainda acessar a plataforma do edifício, ao fundo do mesmo. Outra opção, seria a rampa que se encontra na fachada leste do edifício, e que por meio desta é acessado a plataforma e consequentemente os fundos da estação.

MUSEU DA MEMÓRIA

O Programa complementar do anexo consiste em: uma copa para os funcionários (Estação e anexo), uma sala de segurança, uma de limpeza com DML, uma recepção para o anexo, uma sala de conservação (responsável por cuidar das exposições temporárias e permanentes), um mini auditório (com capacidade de 70 pessoas), duas salas para oficinas, um café, um espaço para informação, a exposição permanente e por último a biblioteca municipal.



Com o terreno escolhido, o volume característico da estação é marcado como ponto importante

Assim, o mesmo é alongado, gerando um volume mais comprido

A composição dos blocos é transformada em um único volume, um prisma retangular

Esse prisma é inserido no terreno (a praça Americano do Brasil). Rotacionado de acordo com o sentido da praça, que possibilita a visibilidade para a Estação Ferroviária

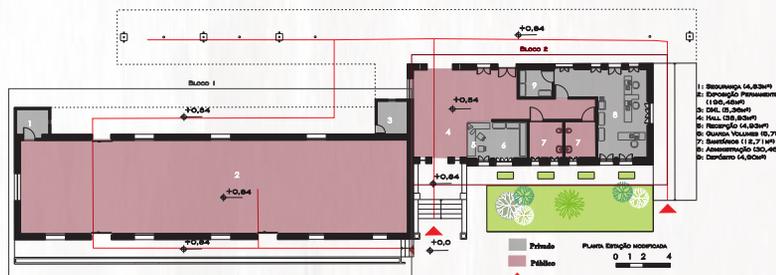
O volume é dividido em 3 partes. A primeira é rotacionada em 90 graus, a segunda se mantém no mesmo lugar e é mais alongada para os dois lados, a terceira parte é inclinada para baixo, gerando um ângulo de 120°. Dessa maneira, o projeto ficaria no mesmo desenho da praça nos sentidos norte e oeste, permitindo acessos distintos por pontos mais acessíveis na praça

Os acessos para o subsolo acontecem por uma escada situada na 'ilha', e a saída seria no outro extremo, na praça Americano do Brasil. Além destes dois, que funcionariam como principal circulação, existe a entrada na praça Americano do Brasil, onde funcionam os elevadores.

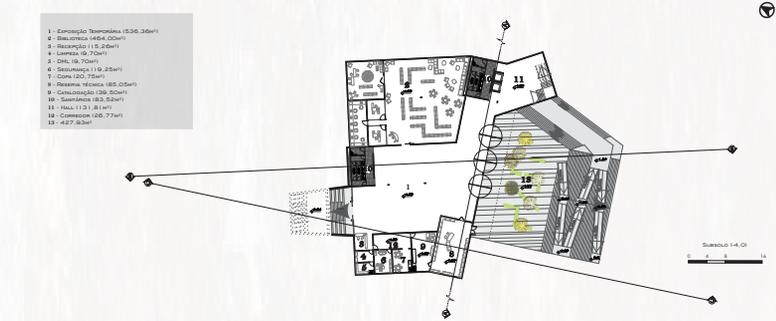
Nota-se que o volume existente no nível da praça não impede a vista para o patrimônio da região, devido ao vão que surgiu durante o processo.

O espaço de convivência funcionaria no nível do subsolo, fazendo assim 'uma praça dentro de uma praça'

Com o diagnóstico do sistema viário, a única mudança na região seria a transformação da Rua Tônico de Pina (entre a estação ferroviária e a 'ilha', em um via exclusiva para a passagem e desembarque dos passageiros do Projeto Estrada de Ferro. Além do mais, a proibição de estacionar os ônibus do transporte coletivo de Anápolis.

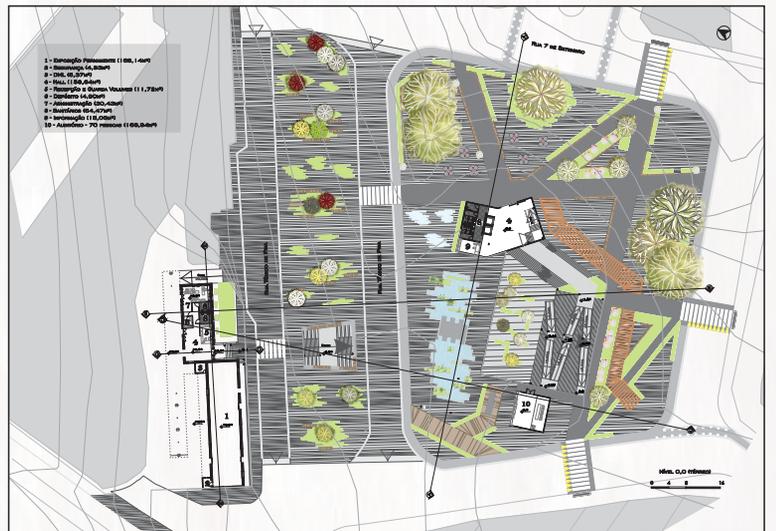


- 1 - Estacionamento (10,0, 3,0m²)
- 2 - Bloco 1 (4,0, 4,0m²)
- 3 - Bloco 2 (1,0, 2,0m²)
- 4 - Lanche (10, 7,0m²)
- 5 - DML (10, 7,0m²)
- 6 - Sala (10, 7,0m²)
- 7 - Sala (10, 7,0m²)
- 8 - Sala (10, 7,0m²)
- 9 - Sala (10, 7,0m²)
- 10 - Sala (10, 7,0m²)
- 11 - Sala (10, 7,0m²)
- 12 - Sala (10, 7,0m²)
- 13 - Sala (10, 7,0m²)
- 14 - Sala (10, 7,0m²)
- 15 - Sala (10, 7,0m²)
- 16 - Sala (10, 7,0m²)
- 17 - Sala (10, 7,0m²)
- 18 - Sala (10, 7,0m²)
- 19 - Sala (10, 7,0m²)
- 20 - Sala (10, 7,0m²)
- 21 - Sala (10, 7,0m²)
- 22 - Sala (10, 7,0m²)
- 23 - Sala (10, 7,0m²)
- 24 - Sala (10, 7,0m²)
- 25 - Sala (10, 7,0m²)
- 26 - Sala (10, 7,0m²)
- 27 - Sala (10, 7,0m²)
- 28 - Sala (10, 7,0m²)
- 29 - Sala (10, 7,0m²)
- 30 - Sala (10, 7,0m²)
- 31 - Sala (10, 7,0m²)
- 32 - Sala (10, 7,0m²)
- 33 - Sala (10, 7,0m²)
- 34 - Sala (10, 7,0m²)
- 35 - Sala (10, 7,0m²)
- 36 - Sala (10, 7,0m²)
- 37 - Sala (10, 7,0m²)
- 38 - Sala (10, 7,0m²)
- 39 - Sala (10, 7,0m²)
- 40 - Sala (10, 7,0m²)
- 41 - Sala (10, 7,0m²)
- 42 - Sala (10, 7,0m²)
- 43 - Sala (10, 7,0m²)
- 44 - Sala (10, 7,0m²)
- 45 - Sala (10, 7,0m²)
- 46 - Sala (10, 7,0m²)
- 47 - Sala (10, 7,0m²)
- 48 - Sala (10, 7,0m²)
- 49 - Sala (10, 7,0m²)
- 50 - Sala (10, 7,0m²)
- 51 - Sala (10, 7,0m²)
- 52 - Sala (10, 7,0m²)
- 53 - Sala (10, 7,0m²)
- 54 - Sala (10, 7,0m²)
- 55 - Sala (10, 7,0m²)
- 56 - Sala (10, 7,0m²)
- 57 - Sala (10, 7,0m²)
- 58 - Sala (10, 7,0m²)
- 59 - Sala (10, 7,0m²)
- 60 - Sala (10, 7,0m²)
- 61 - Sala (10, 7,0m²)
- 62 - Sala (10, 7,0m²)
- 63 - Sala (10, 7,0m²)
- 64 - Sala (10, 7,0m²)
- 65 - Sala (10, 7,0m²)
- 66 - Sala (10, 7,0m²)
- 67 - Sala (10, 7,0m²)
- 68 - Sala (10, 7,0m²)
- 69 - Sala (10, 7,0m²)
- 70 - Sala (10, 7,0m²)
- 71 - Sala (10, 7,0m²)
- 72 - Sala (10, 7,0m²)
- 73 - Sala (10, 7,0m²)
- 74 - Sala (10, 7,0m²)
- 75 - Sala (10, 7,0m²)
- 76 - Sala (10, 7,0m²)
- 77 - Sala (10, 7,0m²)
- 78 - Sala (10, 7,0m²)
- 79 - Sala (10, 7,0m²)
- 80 - Sala (10, 7,0m²)
- 81 - Sala (10, 7,0m²)
- 82 - Sala (10, 7,0m²)
- 83 - Sala (10, 7,0m²)
- 84 - Sala (10, 7,0m²)
- 85 - Sala (10, 7,0m²)
- 86 - Sala (10, 7,0m²)
- 87 - Sala (10, 7,0m²)
- 88 - Sala (10, 7,0m²)
- 89 - Sala (10, 7,0m²)
- 90 - Sala (10, 7,0m²)
- 91 - Sala (10, 7,0m²)
- 92 - Sala (10, 7,0m²)
- 93 - Sala (10, 7,0m²)
- 94 - Sala (10, 7,0m²)
- 95 - Sala (10, 7,0m²)
- 96 - Sala (10, 7,0m²)
- 97 - Sala (10, 7,0m²)
- 98 - Sala (10, 7,0m²)
- 99 - Sala (10, 7,0m²)
- 100 - Sala (10, 7,0m²)



O subsolo é o que se encontra à -4,0 metros em relação ao térreo (nível 0,0), seus acessos são por meio das escadarias (norte e sul), e pela parte do edifício que se encontra no térreo, onde apresenta os elevadores e a escada.

Este andar apresenta uma grande área pública. Esses ambientes generosos possibilitam um livre percurso, retilíneo, com uma sequência espacial. Da antiga Estação Ferroviária ao Museu da Memória, a hierarquia é prevista pelo percurso do trecho turístico.



Projetado para oferecer espaços de convivência para o público, onde este pode transitar pelo espaço sem perder a conexão visual da antiga estação, o museu não se tornará um elemento isolado, mas sim um projeto capaz de exercer um comprometimento com a delimitação e caracterização do novo espaço público e cultural de Anápolis.

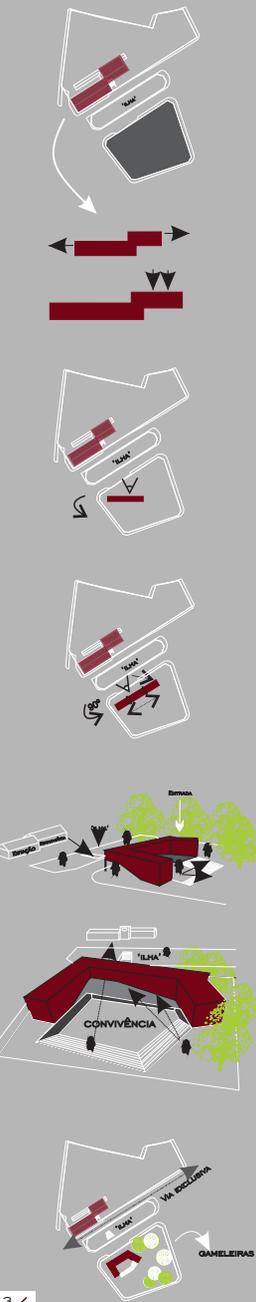
O acesso ao edifício ocorre no nível térreo (0,0), o mesmo nível da Praça Americano do Brasil, onde se encontra a escada e os elevadores, junto com os sanitários e o espaço para informações.

O auditório está no outro lado da praça, e tem dois acessos, um neste mesmo nível, por uma porta que também serve como saída de emergência, ou pela porta que se encontra no nível +4,0, perto do café.

Nota-se nesta planta, o vão gerado pelo volume implantado na praça. Este vão permite a circulação dos usuários no nível 0,0, e assim a visualização da Estação Ferroviária.

Por meio do programa do trecho turístico, que ainda não apresenta diretrizes para os passeios, a proposta de projeto seria que ônibus entrassem na via exclusiva (Tônico de Pina) e desembarcassem o público ao lado da estação. As mesmas visitariam a antiga estação, onde encontrariam a exposição permanente do museu. Saíndo deste, atravessariam a Tônico de Pina a pé em direção a 'ilha'.

O acesso para o anexo ocorreria através de uma escadaria, que acontece no mesmo sentido da escada da estação, onde o usuário aproveita a exposição temporária no subsolo da Praça Americano do Brasil e sai por outra escadaria, no extremo oposto, e assim tem acesso a Praça.





O nível +4,0 (primeiro pavimento) é composto pelo auditório, café, salas de oficinas e sanitários. O auditório é o volume que recebe a inclinação, desde o nível +0,0 até o nível +4,0. Ele apresenta a entrada no café, e por meio das escadas, as portas de emergência podem ser acessadas no nível +0,0.

O volume que agrupa os sanitários, a escadaria e os elevadores, é o mesmo que desce do nível -4,0 (subsolo) e ao nível +0,0. É a partir deste que acontece a entrada do público e dos funcionários a estes programas, no nível +0,0.

No nível +4,0, a visualização da estação acontecerá por meio do café, que conta com janelas de vidro low-e durante o longo corredor na direção norte. As oficinas teriam a chance de visualização da grande escadaria, que acontece na direção sul do edifício.

Se organizando assim em dois momentos, a preexistência e o edifício novo, o projeto consegue provocar reflexões e recordações da memória da cidade.

Na praça, a paginação de piso, os bancos e as árvores definem o espaço enquanto lugares de descanso, e de percurso. Propõe-se espaços generosos, com elementos urbanos ao redor do edifício e da praça no subsolo.

A questão ambiental é feita por meio da escolha dos materiais permeáveis, e alguns artifícios da arquitetura, como o espelho d'água, localizado em uma região propícia para o surgimento de ventos, e a inserção de vários tipos de vegetação com diferentes tipos de sombreamento.

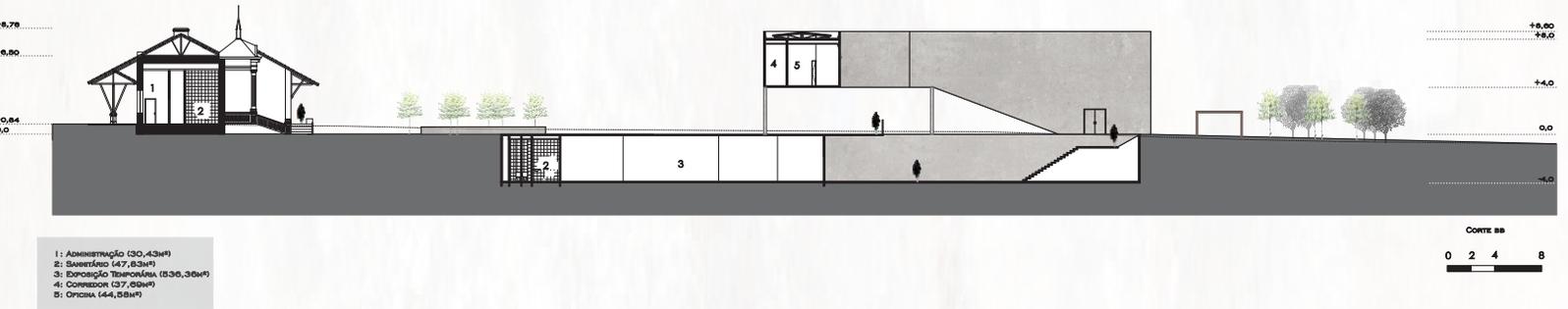
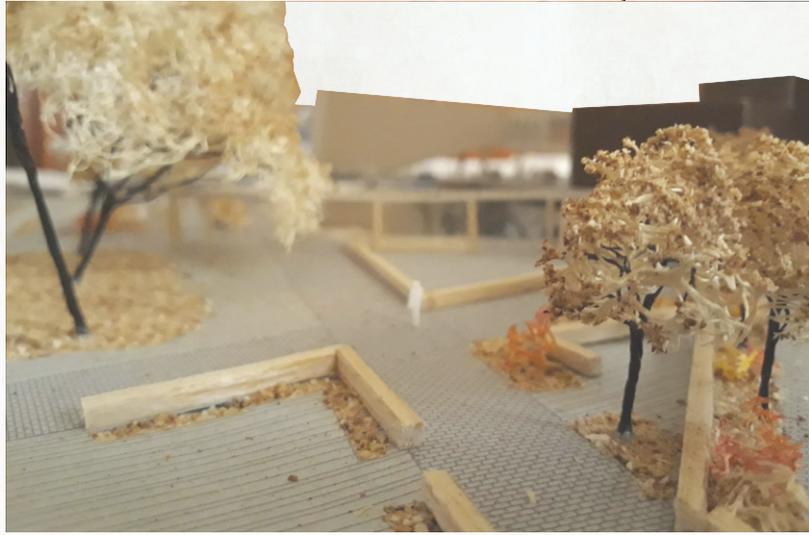
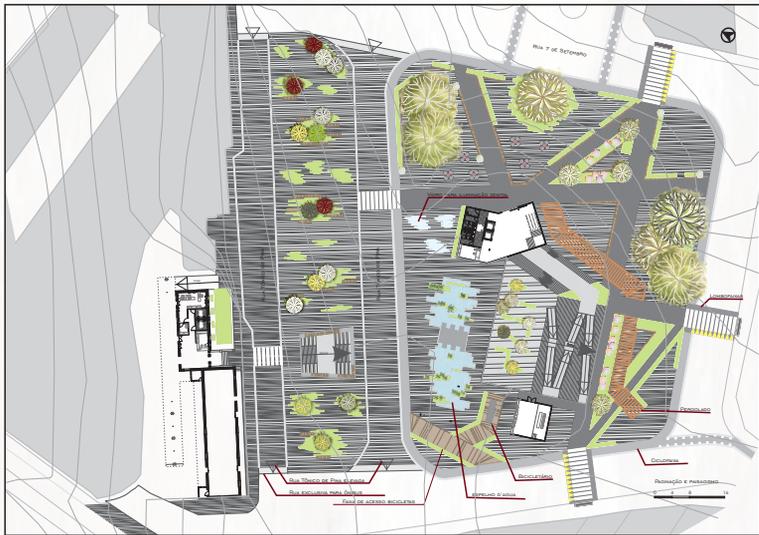
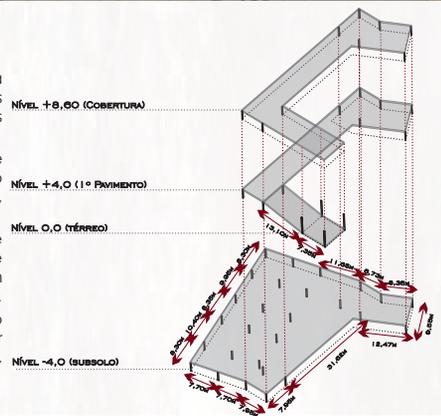
SISTEMA ESTRUTURAL

A composição estrutural é realizada a partir de pilares de concreto armado, nas dimensões de 15cm x 30cm, e por lajes protendidas de 22cm.

O espaçamento entre os pilares variam de 7,35cm à 31,62cm. Este último vence todo o vão criado entre o térreo e o primeiro pavimento, com a carga descarregando em 5 apoios.

O subsolo é o único pavimento que apresenta parcialmente uma malha, de diferentes medidas de comprimento, por 7,70m de largura, o restante se configura irregularmente.

No diagrama acima, nota-se um volume fixo que funciona nos três níveis, responsável por abrigar a caixa de escada, elevadores, sanitários, e a caixa d'água na cobertura.



REFERÊNCIAS

ALUI, T. *Patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina*. São Paulo, 2004, 232 p. Tese (Pós-graduação em Integração da América Latina). USP.

BORGES, Barzanufu G. *O despertar dos domínios*. Goiânia: Cegraf, 1990.

CASTILHO, D. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. Goiânia, 2014, 221 p. Tese (Pós-graduação em Geografia). Instituto de estudos socioambientais, UFG.

CASTILHO, D. *Estado e rede de transporte em Goiás Brasil (1889-1950)*. Barcelona, novembro, 2012. Scripta Nova. [online]. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-418-418.htm>. Acesso em: 23 out. 2016.

CHAGAS, M. A. *Pré-existência, Patrimônio e Projeto*. Salvador, 2007, 322 p. Tese (Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura, UFBA.

COELHO, Gustavo Neiva. *Arquitetura da ferrovia em Goiás*. In: *Ferrovias: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia: Títulos Urbanos, 2004, p. 129-143.

FONARI, P. P. A. *Os desafios da destinação e conservação do Patrimônio Cultural no Brasil*. *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, Porto, 41, 1, 2001, 23-32.

KIHL, B. M. *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas técnicos de restauração*. Curitiba, SP: Anais Editorial, 2008.

KIHL, B. M. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto*. São Paulo, Arq. Uls, n. 3, 2010. [on line]. Disponível em: http://www.usp.br/arquit/numero_03/03arquib3-beatriz.pdf. Acesso em: 24 out. 2016.

LEAO, F. S. *Melipote e neopóte: cidade das vivas e cidade das maris, há conexão?* In: *SIMPÓSIO NACIONAL ESPAÇO, ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS "CIDADE E QUESTÃO AMBIENTAL: VELHOS DEBATES, NOVOS PARADIGMAS"*, 2, 2012. Anápolis. Anais... Anápolis: UEG, 2012, pag. 167-181.

MENDES, J. M. A.; MEYER, R. M. P.; ROJANI, R. *Uma nova perspectiva sobre o patrimônio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais (palestra e debates)*. In: *POTENCIAL ESTRATÉGICO DE CULTURA E NEGÓCIOS*, 2000, São Paulo. Anais eletrônica... São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, 2000. Disponível em: http://repositorio.usp.br/bitstream/10400/14709/3/1/gta2000desenvolvimento_197.pdf. Acesso em: 23 out. 2014.

MENDONÇA, F. A. F.; OLIVEIRA, A. M. V. *Patrimônio e patrimônio: a estação ferroviária de Anápolis*. In: *COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO*, II, 2014. Belo Horizonte. Artigo... Belo Horizonte: UFMG, 2014.

SILVA, S. *Até ferrovia do estado: depoimento*. Goiânia, dezembro, 2011. *Revista UFG ano VIII nº 1*, entrevista concedida ao *Revista UFG*.

SIMÕES JR. José Cândido. *Requalificação de Centros Urbanos*. Publicações Pólis. São paulo, PÓLIS n. 19, 1994.

VARGAS, L. G. C. *Representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO, Goiânia*, 2015, 134 p. Tese (Pós-graduação em projeto e cidade). Faculdade de Artes Visuais, UFG.