



cadernos de tc

Arquitetura e Urbanismo • UniEVANGÉLICA

Cultura

Entre Trilhos: As Artes

um recorte do leito ferroviário remanescente de Anápolis

Cadernos de TC 2018-1

Expediente

Direção do Curso de Arquitetura e Urbanismo

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Corpo Editorial

Alexandre Ribeiro Gonçalves, Dr. arq.

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq..

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Simone Buiati, E. arq.

Coordenação de TCC

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Orientadores de TCC

Ana Amélia de Paula Moura, M. arq.

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Manoel Balbino Carvalho Neto, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Detalhamento de Maquete

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Volney Rogerio de Lima, E. arq.

Seminário de Tecnologia

Daniel da Silva Andrade, Dr. arq.

Jorge Villavisencio Ordóñez, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Seminário de Teoria e Crítica

Maíra Teixeira Pereira, Dr. arq.

Pedro Henrique Máximo, M. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Expressão Gráfica

Madalena Bezerra de Souza, E. arq.

Rodrigo Santana Alves, M. arq.

Secretária do Curso

Edima Campos Ribeiro de Oliveira

(62)3310-6754

Apresentação

Este volume faz parte da quinta coleção da revista Cadernos de TC. Uma experiência recente que traz, neste semestre 2018/1, uma versão mais amadurecida dos experimentos nos Ateliês de *Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo* (I, II e III) e demais disciplinas, que acontecem nos últimos três semestres do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Anápolis (UniEVANGÉLICA).

Neste volume, como uma síntese que é, encontram-se experiências pedagógicas que ocorrem, no mínimo, em duas instâncias, sendo a primeira, aquela que faz parte da própria estrutura dos Ateliês, objetivando estabelecer uma metodologia clara de projeção, tanto nas mais variadas escalas do urbano, quanto do edifício; e a segunda, que visa estabelecer uma interdisciplinaridade clara com disciplinas que ocorrem ao longo dos três semestres.

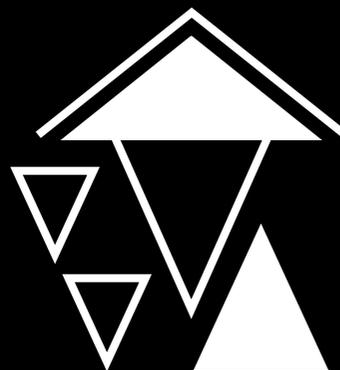
Os procedimentos metodológicos procuraram evidenciar, por meio do processo, sete elementos vinculados às respostas dadas às demandas da cidade contemporânea: **LUGAR, FORMA, PROGRAMA, CIRCULAÇÃO, ESTRUTURA, MATÉRIA e ESPAÇO**. No processo, rico em discussões teóricas e projetuais, trabalhou-se tais elementos como layers, o que possibilitou, para cada projeto, um aprimoramento e compreensão do ato de projetar. Para atingir tal objetivo, dois recursos contemporâneos de projeto foram exaustivamente trabalhados. O diagrama gráfico como síntese da proposta projetual e proposição dos elementos acima citados, e a maquete diagramática, cuja ênfase permitiu a averiguação das intenções de projeto, a fim de atribuir sentido, tanto ao processo,

quanto ao produto final. A preocupação com a cidade ou rede de cidades, em primeiro plano, reorientou as estratégias projetuais. Tal postura parte de uma compreensão de que a apreensão das escalas e sua problematização constante estabelece o projeto de arquitetura e urbanismo como uma manifestação concreta da crítica às realidades encontradas.

Já a segunda instância, diz respeito à interdisciplinaridade do Ateliê *Projeto Integrado de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo* com as disciplinas que contribuíram para que estes resultados fossem alcançados. Como este Ateliê faz parte do tronco estruturante do curso de projeto, a equipe do Ateliê orientou toda a articulação e relações com outras quatro disciplinas que deram suporte às discussões: *Seminários de Teoria e Crítica, Seminários de Tecnologia, Expressão Gráfica e Detalhamento de Maquete*.

Por fim e além do mais, como síntese, este volume representa um trabalho conjunto de todos os professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, que contribuíram ao longo da formação destes alunos, aqui apresentados em seus projetos de TC. Esta revista, que também é uma maneira de representação e apresentação contemporânea de projetos, intitulada Cadernos de TC, visa, por meio da exposição de partes importantes do processo, pô-lo em discussão para aprimoramento e enriquecimento do método proposto e dos alunos que serão por vocês avaliados.

Ana Amélia de Paula Moura
Daniel da Silva Andrade
Manoel Balbino Carvalho Neto
Rodrigo Santana Alves



A busca de solucionar o descaso do poder público com os espaços de produção cultural veio de encontro com o desejo em dar um novo uso e requalificar a área que abrigou por mais de 20 anos a Estação Engenheiro Castilho e hoje se encontra subutilizada pela Prefeitura de Anápolis.

Em processo de degradação, o espaço passará em breve por mais um abandono, através da transferência das Secretarias, que hoje ocupam o armazém da antiga estação, para o edifício onde funcionou o Clube Ipiranga.

O projeto visa a criação de novos espaços para o Teatro Municipal e as Escolas de Dança e Teatro gerenciadas pela Secretaria de Cultura, em um recorte do leito ferroviário remanescente, minimizando as barreiras deixadas pela Estrada de Ferro Goyaz, a partir de um programa que remeta o usuário à um olhar crítico voltado às artes em um ambiente de experimentação e trocas, buscando a valorização do arranjo cultural do município.

ENTRE TRILHOS: AS ARTES

um recorte do leito ferroviário remanescente de Anápolis



Amanda Vento Duarte

Orientadora: Ms. Ana Amélia de P. Moura
contato: amandaventod@gmail.com

PRELÚDIO

reintegração do leito à cidade em função da produção cultural

¹ Com a Estação desativada, o armazém passou por uma série de usos, descaracterizado com os processos de transformações impostos para se adaptar aos programas, o edifício apresenta hoje uma arquitetura ultrapassada.

Em meio à um descontentamento pessoal, nasce o desejo de ocupar um espaço subutilizado pela Prefeitura de Anápolis, a antiga Estação Engenheiro Castilho [f.1], um recorte do leito ferroviário remanescente em que após a retirada dos trilhos passou por uma sucessão de usos e hoje encontra-se completamente obsoleto¹.

A busca em ocupar o terreno veio ao encontro não só com as necessidades do entorno que clama por espaços públicos de qualidade mas com uma carência de espaços no município voltados para a produção cultural.

Com o passar dos anos, sem devida manutenção, os edifícios que abrigam os programas da Secretaria de Cultura, tanto as Escolas de Teatro, Música, Dança e Artes quanto as galerias de exposição e o Teatro Municipal, vem apresentando problemas de infraestrutura, além da falta de acessibilidade e de espaços adequados para realização das atividades e para convivência.

A conexão de dois conceitos cultura e história para formulação do projeto de intervenção deve-se ao fato que:

“A relação do homem com as tradições culturais e suas manifestações vem ao encontro com a própria história das civilizações. A cultura de um povo, que pode envolver desde a música, a dança e o teatro até as artes plásticas em geral e demais formas de expressão, consiste no conjunto de registros mais eloquentes da identidade de uma comunidade no decorrer da sua existência.”

(EDUARDO, Agnaldo e CASTELNOU, Antônio. 2007)

Em conformidade com o levantamento de dados, Anápolis vem apresentando uma crescente procura por programas ligados à cultura, a cada ano a demanda de matrículas aumenta, assim como a promoção de festivais e apresentações realizados pela própria Secretaria de Cultura, no entanto a Prefeitura não busca solucionar a ampliação destes espaços, muito menos a criação de novos.

Com atividades que funcionam nos três períodos: matutino, vespertino e noturno; as Escolas juntamente com o Teatro Municipal e a Praça de Exposições terão como intuito fomentar o arranjo cultural do município. Além de solucionar o problema de segurança do entorno que devido ao seu forte caráter industrial e ausência de espaços de convivência não se encontram pessoas transitando pelas ruas.

O programa será implementado de modo que se alterne entre espaços públicos e privados, a proposta implicará o usuário à um ambiente de informação, discussão e criação, como Milanese (1991) define os Centros Culturais.

A existência desses canais de comunicação público-privado é visto por Jacobs (2001) e Gehl (2006) como estratégia interessante do ponto de vista da morfologia.

A presença de espaços abertos com acessos distribuídos se configuram como possibilidade de contato e vigilância, incentivados pelos usos, principalmente noturno.

Um estudo aprofundado dos programas gerenciados pela Secretaria de Cultura de Anápolis, sugere a partir destas premissas um projeto que conecte novos espaços para o Teatro Municipal de Anápolis [f.2], Escola de Dança de Anápolis [f.3] e Escola de Teatro de Anápolis [f.5].

[f.1] Armazém da antiga Estação Engenheiro Castilho, atual Secretaria de Obras, Serviços Urbanos, Habitação e Meio Ambiente. 2017

Fonte: Acervo Jairo Alves Leite, Historiador.

[f.2] Fachada do Teatro Municipal de Anápolis. 2017

Fonte: Autoral

[f.3] Fachada da Escola de Dança de Anápolis. 2017

Fonte: Rafael Ribeiro

[f.4] Paineis do Teatro Municipal de Anápolis. 2017

Fonte: Autoral

[f.5] Fachada da Escola de Teatro de Anápolis. 2017

Fonte: Autoral



[f.1]



[f.2]



[f.3]



[f.4]

Entre Trilhos: As Artes



[f.5]



FERROVIA COMO ELEMENTO PROPULSOR DA URBANIZAÇÃO NO MUNICÍPIO

das estações à cidade

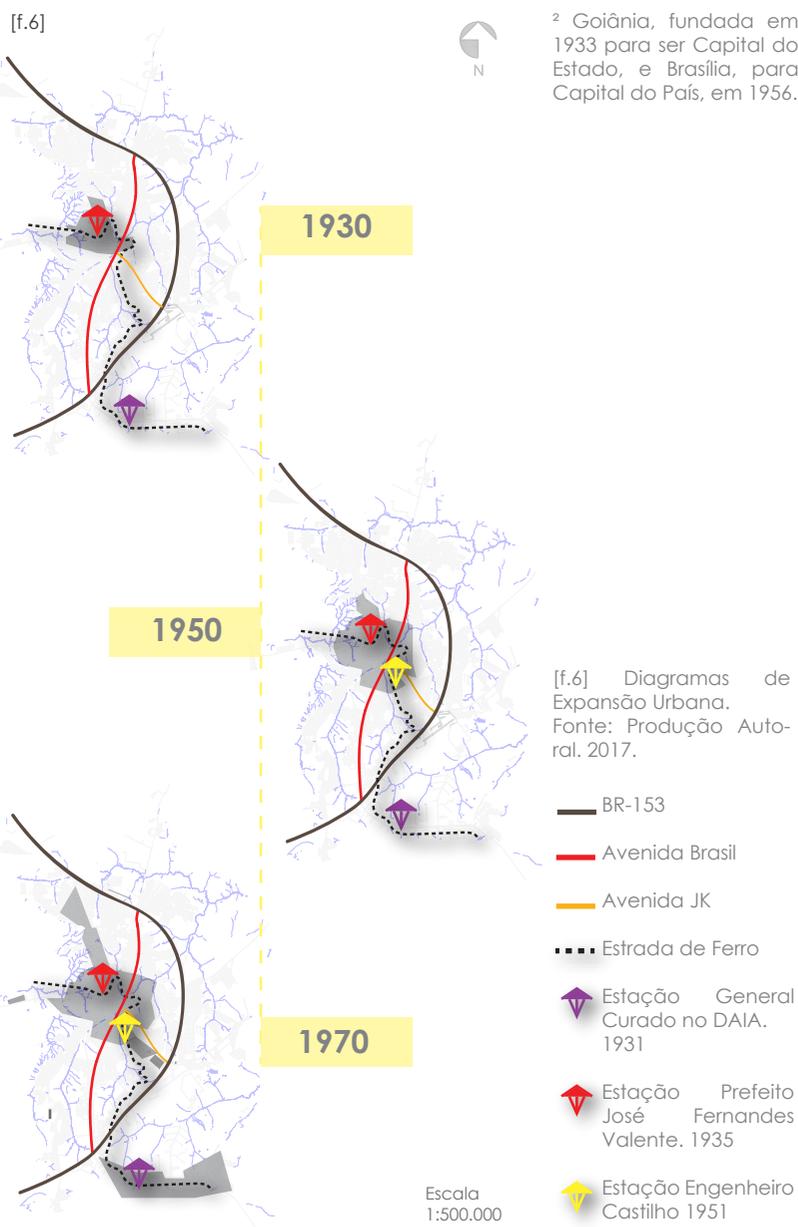
Presente na lista dos polos industriais mais importantes do Brasil, Anápolis é hoje reconhecida como principal cidade industrial e centro logístico do Centro-Oeste.

Sua vocação comercial e industrial foi intensificada com a imigração de italianos e japoneses no início do século XX. Com a implantação da Estrada de Ferro Goyaz na década de 1930 passando pela Estação General Curado próxima à Rodovia BR-153, e ainda, por ter sido base de apoio nos anos seguintes para a construção de Goiânia e Brasília² (SILVA, 1997).

Com a chegada dos trilhos e a construção da Estação Prefeito José Fernandes Valente em 1935 [f.6] o município apresenta um período com maior crescimento da população urbana, imigrantes sírios e libaneses se instalavam nas proximidades da Estação para o desenvolvimento do setor comercial (SILVA, 2009).

Com uma quantidade significativa de armazéns e uma expansão fortemente residencial ao entorno da Estação Prefeito José Fernandes Valente. Em 1951 é inaugurada a Estação Engenheiro Castilho, uma estação terminal, buscando desafogar a demanda da estação central e atender às indústrias que se instalavam às margens da Avenida JK, uma via criada para conexão do Setor Central à rodovia. Nota-se assim uma expansão da malha urbana ao sul [f.6].

Apresentando um crescimento predominantemente industrial como principal atividade econômica do município, o governo lançou incentivos para instalação de novas indústrias e instaurou na década de 1970 o Distrito Agroindustrial de Anápolis, o D.A.I.A., culminando em um novo centro industrial e direcionando a construção de novos galpões para suas proximidades.



ENTRAVES URBANOS

impressões da estrada de ferro oculta na conformidade do traçado

³ As espacialidades podem ser consideradas como formas de organização espacial datadas de outros momentos que apresentam características predominantes que qualificam e a diferenciam historicamente das outras.

⁴ Termo usado por Ignácio Solà-Morales em Territórios (2002) para definir a situação urbana de terrenos deixados pelas ferrovias, fábricas ou portos, abandonados pela economia.

“A plena validade da manutenção do traçado como um instrumento de projeto, requer seu entendimento como um parâmetro de referência comum entre as diferentes formas construídas das tramas e de suas transformações temporais.” (SOLÀ-MORALES, Manuel. 2003)

Enquanto forma de crescimento urbano, os processos temporais de ocupação deixam marcas que refletem hoje na espacialidade³ das cidades.

O processo de urbanização no Brasil se intensificou na década de 1870 com a produção cafeeira, na medida em que as estradas de ferro se espalhavam pelo interior com intuito de integrar as áreas produtoras de matérias-primas em direção aos portos para escoamento dos produtos.

E foi na década de 1930, em que a Estrada de Ferro Goyaz que já cortava o Estado desde 1900, teve sua extensão passando por Anápolis e o município começou a tomar forma.

A ferrovia como um dos principais símbolos da modernização do período, trouxe consigo um processo de industrialização e um crescimento econômico, transformando a cidade em maior pólo atacadista do Centro-Oeste e centro comercial de Goiás entre as décadas de 1930 e 1950.

Instalados em 1935, os trilhos cortaram a cidade até o ano de 1976, quando a Estação Engenheiro Castilho foi desativada. Por 40 anos a cidade foi se consolidando ao redor dos trilhos, e ainda hoje esta barreira urbana apresenta reflexos no traçado das vias e na conformação dos espaços.

Os remanescentes do leito ferroviário tornaram-se entraves urbanos, ou mesmo,

*terrain vagues*⁴, definido por Solà-Morales, formando uma cicatriz que corta e isola partes do município desencadeando uma série de problemas que vão desde a mobilidade à segurança.

Como evidenciado no mapa ao lado [f.7], são poucas as conexões entre leste-oeste em Anápolis, os resquícios da estrada de ferro deixaram espaços vazios e obsoletos, em sua maioria cercados e abandonados, enquanto os ocupados vieram a ocorrer de forma irregular e desordenada.

Estes espaços segregados acontecem de forma isolada na cidade, o trecho ao sul que acompanha a leito do córrego Góis apresenta uma continuidade de terrenos abandonados e marginalizados com enorme potencial para um Parque Linear.

Enquanto ao norte, adentrando o Setor Central nas proximidades da Estação José Fernandes Valente nota-se a presença de armazéns obsoletos e subutilizados em processo de deterioração.

Deve-se atentar ainda ao fato do leito remanescente cortar as principais centralidades da cidade acompanhando paralelamente a principal Avenida (que corta o município de Norte a Sul) o corredor estrutural da Av. Brasil.

O projeto contemplará assim um recorte central deste leito, na área de intervenção marcada em vermelho [f.7].

Buscando sua inserção ao traçado a partir de um programa que ofereça não só ao entorno, mas a cidade em si um espaço público de qualidade, a partir de equipamentos que fortifiquem o arranjo cultural do município e traga vivacidade ao Jundiá Industrial, despertando por consequência o interesse em dar continuidade à um projeto de ocupação destes espaços vazios.

[f.7] Recorte do Mapa de Anápolis evidenciando o leito remanescente deixado pela Estrada de Ferro Goyaz.
Fonte: Produção Autoral. 2017



Estação
Pref. José
Fernandes
Valente

SETOR
CENTRAL

AV. BRASIL



CÓRREGO DAS ANTAS

Estação
Engenheiro
Castilho
**(área de
intervenção)**



JUNDIAÍ
INDUSTRIAL

AV. BRASIL

CÓRREGO GÓIS



Leito Ferroviário Remanescente

Estações

Escala
1:25.000

BR 153

estação

Secretaria Municipal de
Obras e Serviços Urbanos

ANÁPOLIS



Secretaria Municipal de
Meio Ambiente, Habitação e
Planejamento Urbano

ANÁPOLIS
PLANEJAMENTO URBANO



a estação perde sua identidade

Em 1951 [f.8], quando foi construída, a Estação Engenheiro Castilho apresentava um programa semelhante à maioria das Estações da década, um pátio para compra das passagens, banheiro e a estação de embarque e desembarque.

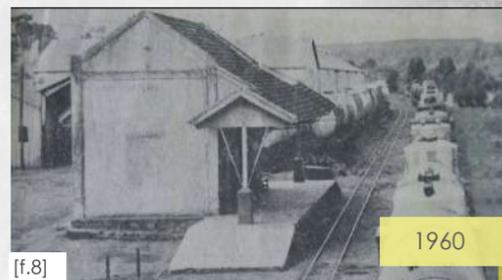
Na década de 1970, a Estação Prefeito José Fernandes Valente em frente a Praça Americano do Brasil foi desativada, com isso, a demanda de passageiros na Engenheiro Castilho aumentou, para isso grandes modificações foram feitas com recursos municipais para atender sua nova função: embarque e desembarque de cargas e passageiros como ponta de linha da EFG do município. Todo seu projeto arquitetônico original foi modificado desde o programa até o seu estilo.

Observa-se a ampliação da estação ao norte [f.9], a estrutura da cobertura da plataforma já sem telhado e o início da demolição de parte da fachada para conexão com o novo pátio de espera e o setor administrativo.

A partir de registros de 1975 [f.10], é possível observar o final de reforma da década de 70, a alteração da cobertura da plataforma, antes em telha de barro, agora em estrutura metálica, a alteração de algumas esquadrias originais em madeira para ferro e vidro e a abertura de novas portas e janelas, além do um detalhe decorativo na platibanda com linhas art déco.

Hoje [f.11] o antigo edifício da Estação abriga a Panificadora Escola, programa gerenciado pela Prefeitura de Anápolis e instaurado no mandato do Prefeito Pedro Sahium em 2001.

Os usos foram redefinidos, os espaços alterados, os forros originais em madeira substituídos por PVC, além da alteração dos acabamentos originais para Sala de Panificação e despensa de materiais.



[f.8]

1960



[f.9]

1970



[f.10]

1975



[f.11]

2017

[f.8] Foto da Estação Engenheiro Castilho em 1960.
Fonte: Acervo Historiador Jairo Alves Leite.

[f.9] Foto da Estação Engenheiro Castilho em 1970 em reforma.
Fonte: Acervo Historiador Jairo Alves Leite.

[f.10] Foto da Estação Engenheiro Castilho em 1975 após reforma.
Fonte: Acervo Historiador Jairo Alves Leite.

[f.11] Foto da antiga Estação Engenheiro Castilho, atual Panificadora Escola, 2017.
Fonte: Autoral.

[f.12] Imagens de Estações Ferroviárias do interior dos estados de Minas Gerais e Goiás.
Fonte: Acervo Rede Ferroviária S.A.

percepção do patrimônio ferroviário brasileiro

O conceito de memória ferroviária no contexto brasileiro surge por volta do ano de 2001, com a instauração da lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007 que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. (Lucas, 2014)

A valorização da memória ferroviária parte do reconhecimento das estradas de ferro como elemento propulsor para o processo de urbanização do País, e principalmente pela formação de grande parte da economia do país no fim do século XIX e início do século XX, além da similaridade arquitetônica presente em grande parte das estações construídas entre a década de 1930 e 1970 [f.12].

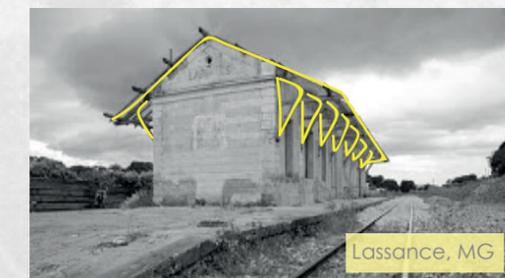
O reconhecimento da ferrovia como patrimônio cultural do Brasil, e o interesse em preservá-la é ainda assunto delicado, em sua maioria a abertura de museus e espaços culturais em prédios patrimoniais

tem sido uma tendência nas políticas de reuso de edificações históricas.

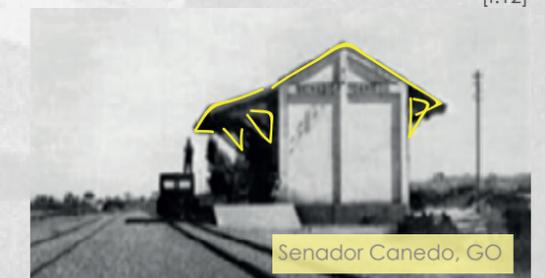
Para Choay (2001, p. 222), a reutilização precisa ser entendida como um processo de reintegração do edifício desativado a um uso normal, "a prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia especial. Ela deriva do bom senso, mas também de uma sensibilidade das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais".

Mais adiante serão apresentados os princípios base para restauração do edifício que abrigou a estação na tentativa de dar um novo uso com um programa aberto à comunidade, fundamentado pela discussão de rememoração com referências de Maurice Halbwachs em Memória Coletiva (1950), e pelas questões: o que? por quê? e para quem preservar?

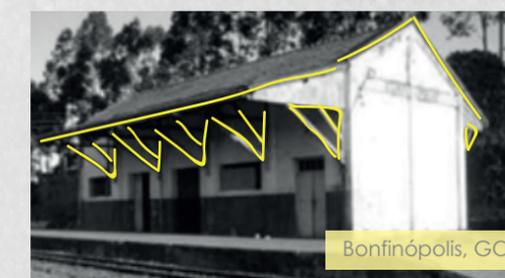
[f.12]



Lassance, MG



Senador Canedo, GO



Bonfinópolis, GO



Santa Marta, Goiânia, GO

ENGENHEIRO CASTILHO uma estação terminal

Com o crescimento acelerado do Setor Central, ao entorno da Estação Prefeito José Fernandes Valente, se instalaram o Hospital Evangélico Goiano e o Mercado Municipal, vetores para a ocupação predominantemente residencial e comercial, causando por consequência uma descaracterização industrial do entorno.

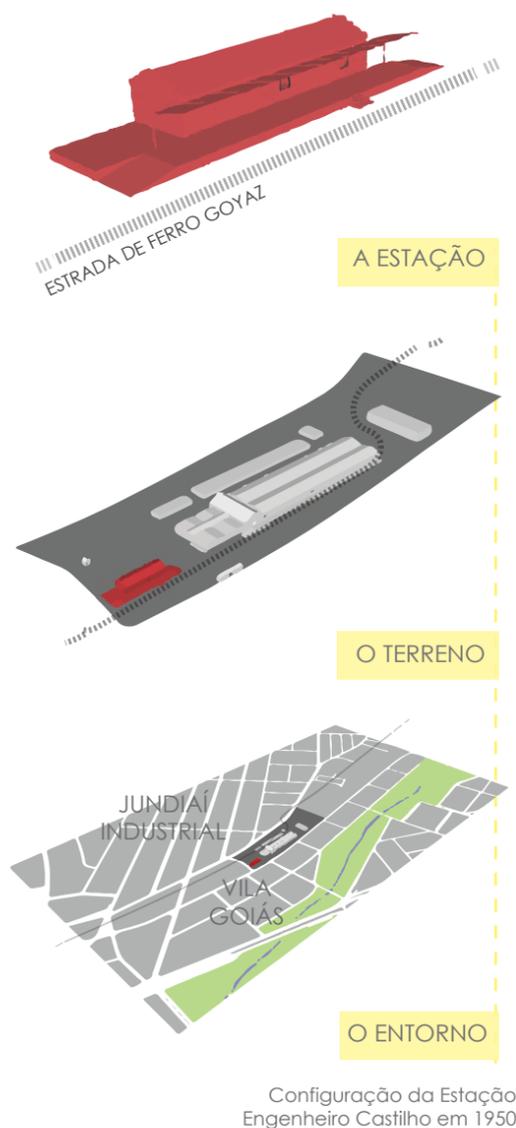
Com o espraiamento da cidade ao sul em direção a BR-153, em 1950, foi implantada a Avenida JK, corredor estrutural que serviu como eixo de ligação entre o município de Anápolis e as rodovias BR 060 e BR 153.

Devido a proximidade com as principais rodovias de escoamento do município, a avenida foi vetor para a construção de galpões industriais ao longo das suas margens.

Já em 1951 a Estação Engenheiro Castilho foi inaugurada nas proximidades Avenida JK, servindo de apoio para evitar a sobrecarga da Estação central, e atender o escoamento e distribuição de mercadorias no galpões industriais e armazéns que consolidavam o entorno.

Diferente da Estação do Setor Central, uma Estação de Passagem, a Estação Engenheiro Castilho apresentava um programa que a configurava como Estação Terminal, termo que padronizava grande parte das Estações construídas na década de 50 que davam suporte para o abastecimento das cidades do interior e principalmente para o escoamento das matérias primas.

A Estação apresentava além do programa de embarque e desembarque, um extenso armazém em alvenaria e placas metálicas, ausente de divisórias para o armazenamento das mercadorias e containers.



UMA RUGOSIDADE NO ESPAÇO a subutilização do armazém

"O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento." (SANTOS, Milton. 1996)

Como define Milton Santos em "A Natureza do Espaço", ao longo dos anos a sociedade vai imprimindo suas construções ao espaço geográfico, registrando suas atividades, costumes e cultura; a noção de 'rugosidades' complementa a concepção de que a produção do espaço é, ao mesmo tempo, construção e destruição de formas e funções sociais dos lugares.

Fenômeno recorrente na área de intervenção, após a desativação da Estação, o espaço até a década de 1970, de suma importância para a cidade, passou alguns anos abandonado, e no fim da década de 80, na vigência do mandato do Prefeito Wolney Martins, foi subutilizado para realização da Feira de Amostras da Indústria Anapolina - FAIANA, idealizada nos anos 60 para materialização da vocação industrial do município, numa tentativa de produção cultural a partir de exposições e shows.

Com o tempo a exposição perdeu força e o espaço ficou abandonado até a instalação das subprefeituras de Anápolis: Secretaria de Obras, Habitação e Serviços Urbanos e Secretaria do Meio Ambiente.

Tendo em vista a degradação do galpão e sua arquitetura obsoleta, a Prefeitura já busca a transferência das Secretarias para o novo Centro Administrativo no Clube Ipiranga, e o espaço passará por mais um abandono.

A partir disso o projeto busca uma intervenção na área de modo a reinserir o espaço no quadro sócio cultural de Anápolis.

[f.13] Foto do Galpão/Armazém que abriga as Subprefeituras.
Fonte: Autoral, 2017.

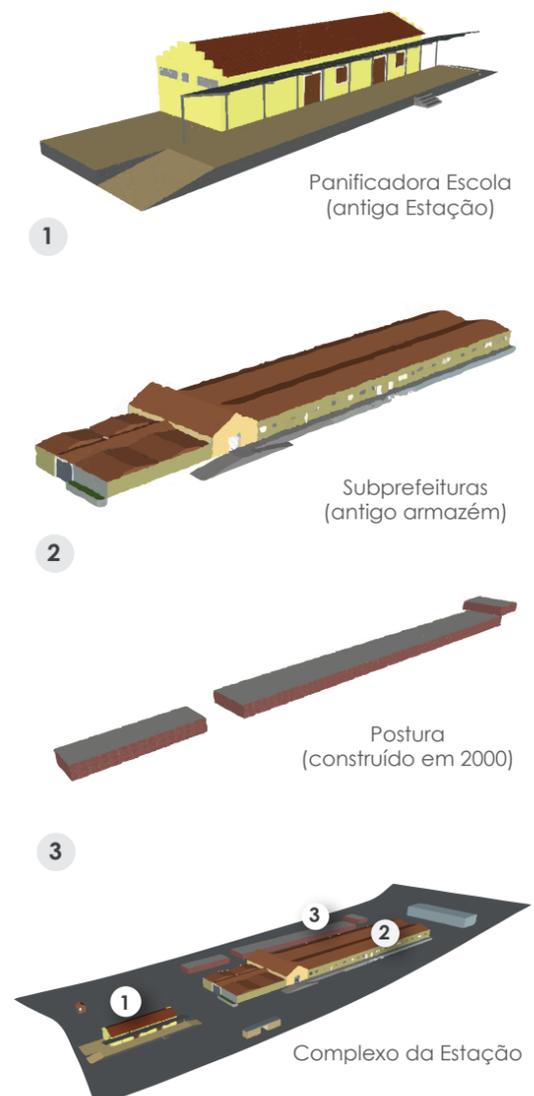
[f.14] Foto da antiga Estação Engenheiro Castilho, atual Panificadora Escola.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.15] Foto do Maquinário Exposto frente à Estação.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.16] Foto do Galpão/Armazém que abriga as Subprefeituras.
Fonte: Autoral, 2017.

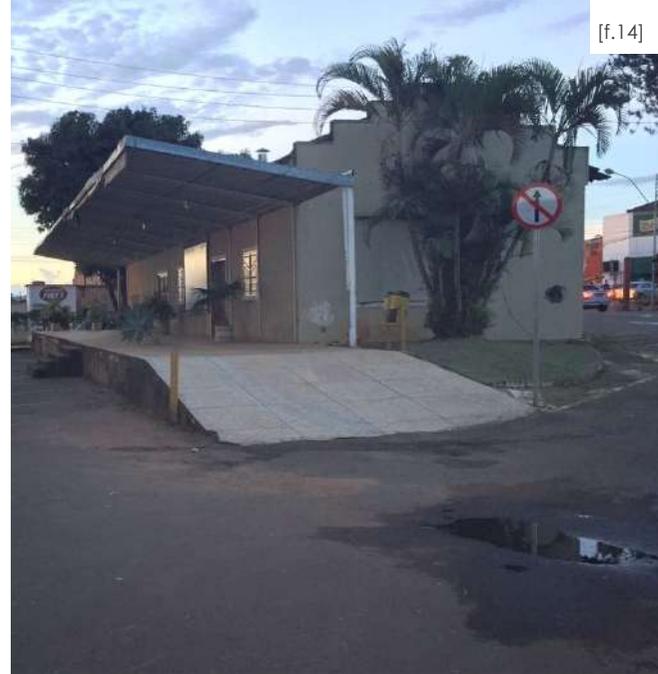
[f.17] Foto do Galpão/Armazém que abriga as Subprefeituras.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.18] Foto do Galpão/Armazém que abriga as Subprefeituras.
Fonte: Autoral, 2017.





[f.13]



[f.14]



[f.15]



[f.16]

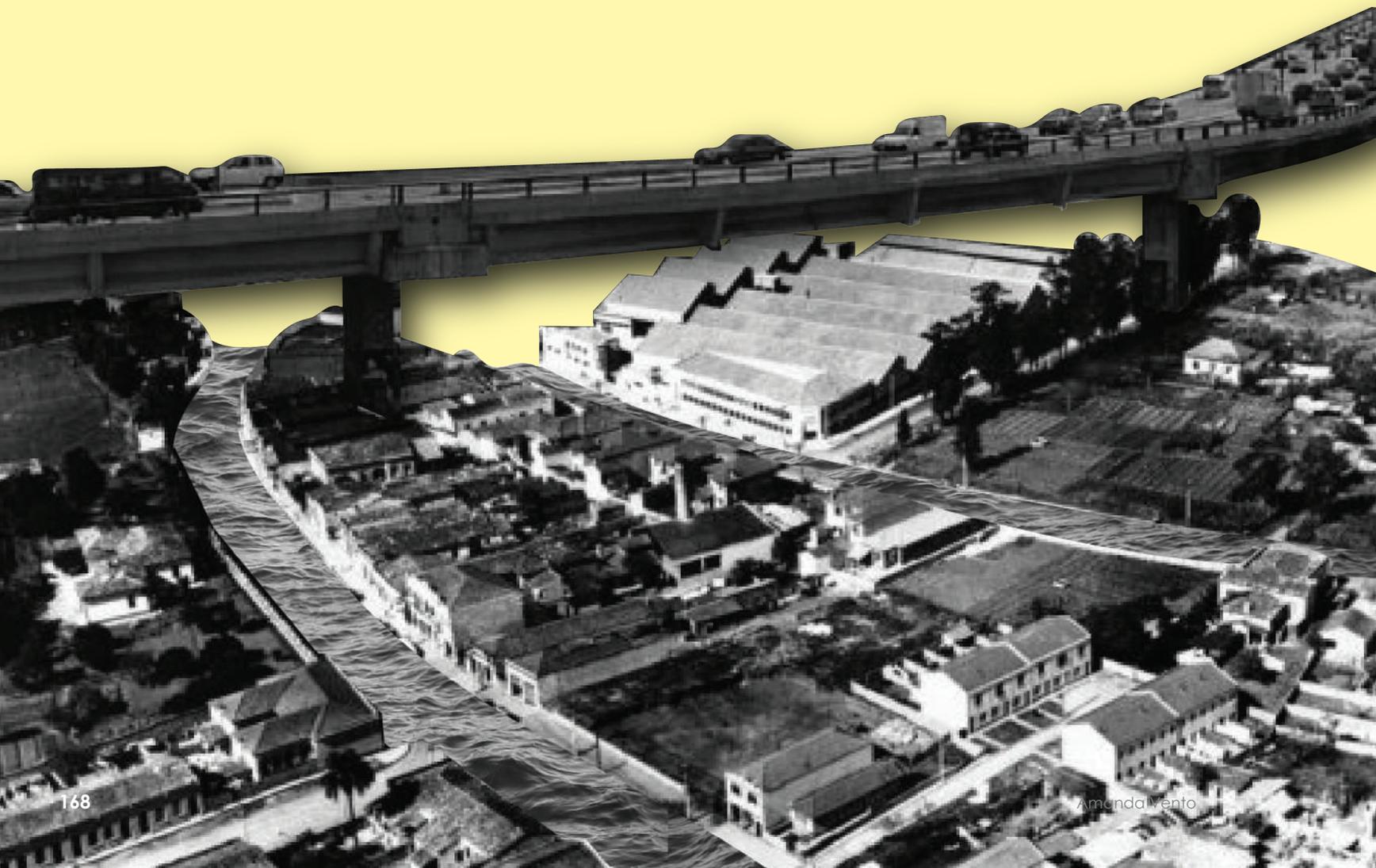


[f.17]



[f.18]

entorno



AS PERCEPÇÕES DO ENTORNO a Vila Jundiáí Industrial

A Vila Jundiáí Industrial localiza-se na parte central da cidade, concebida na década de 1950 durante o processo de urbanização do município, foi o primeiro setor a se consolidar mais afastado do Setor Central e próximo à BR 153 [f.19].

A partir da abertura da Avenida JK, que até então era a principal conexão do Setor Central à BR 153 e GO 060, rodovias que interligam Anápolis às capitais do Estado, Goiânia e do País, Brasília; o setor abrigou as primeiras indústrias da cidade e a Estação Engenheiro Castilho.

“Era um local afastado do centro comercial e das residências, porém com o crescimento da cidade essa vila acabou se tornando uma ilha entre as residências. Essa vila abriga em torno de 30 pequenas e médias empresas e muitos setores comerciais de grande porte bem como, armazéns gerais e depósitos graneleiros”

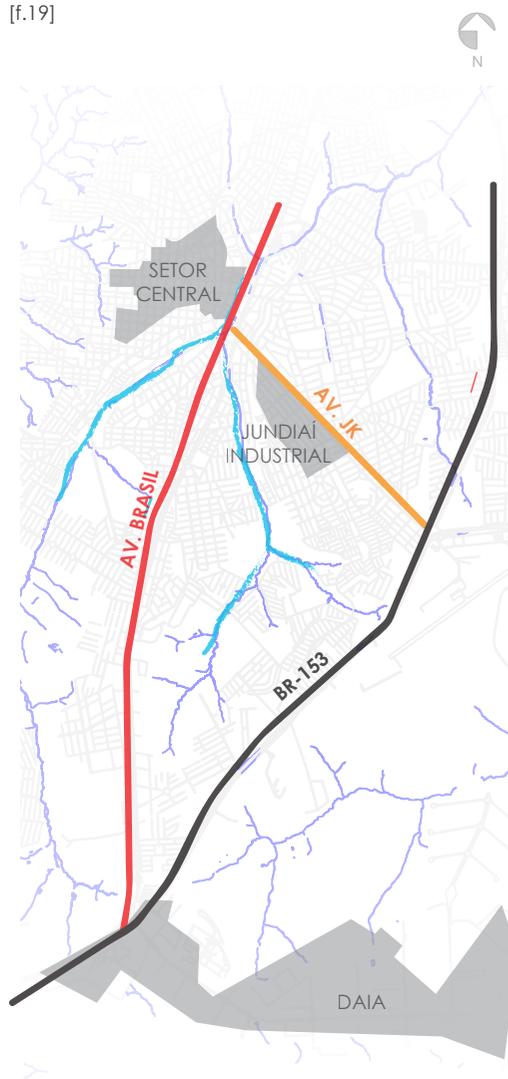
(CASTRO, Joana. 2008)

Na divisa entre a Vila Jundiáí Industrial e a Vila Goiás situa-se a área de intervenção, cicatriz urbana deixada pelas marcas da Estrada de Ferro.

Com a desativação da Estação e a instauração do D.A.I.A. em 1970, as indústrias que chegavam ao município deixaram de se instalar na Vila e buscaram o novo distrito, por consequência o bairro apresenta hoje uma quantidade significativa de armazéns subutilizados, terrenos ociosos e um adensamento desordenado e irregular de residências no leito remanescente.

Bem centralizada, a Vila não oferece espaços públicos de qualidade, muito menos equipamentos de interesse público, adversidade que a intervenção buscará sanar.

[f.19]



[f.19] Diagrama de apresentação da Vila Jundiáí Industrial em relação ao Setor Central
Fonte: Produção Autoral. 2018.

CENTRALIDADES

o espaço e suas conexões

Situada no encontro de eixos estruturadores da cidade, Avenida Brasil e Avenida JK, a Vila Jundiá Industrial tem fácil acesso e conexão rápida às principais centralidades do município.

Se conectando ao Setor Central pela Avenida Brasil ao norte, local de convergência e conexão que atrai a população por oferecer múltiplas atividades e serviços. Como primeiro bairro a ser consolidado no município, abrange grande parte das unidades culturais administradas pela Secretaria de Cultura, além de um transporte público que atende todo o bairro e o conecta aos demais setores da cidade a partir do Terminal Urbano localizado na Praça Americano do Brasil.

E a leste, através da Avenida JK, ao Bairro Jundiá. Setor nobre com grande potencial econômico, consolidado ainda na década de 1940 para atender a demanda habitacional da época.

Com a abertura de novos comércios no Setor Central, frente ao crescimento econômico entre 1930 e 1950, houve um abandono das áreas centrais pelos moradores, migrando para o Bairro Jundiá.

Com isso ainda hoje o setor apresenta forte caráter residencial e oferece em seus espaços públicos, Praça Dom Emanuel e Parque Ipiranga grande parte dos eventos de cultura e lazer realizados pela Prefeitura.

Com a saturação do sistema viário e a falta de estacionamentos e de transportes públicos que cheguem a estes locais, a proposta busca solucionar estas adversidades com a transferência destes eventos para o Jundiá Industrial.

Constituído ainda na década de 1950, tem seu traçado ortogonal e bem definido,

marcado por grandes quadras são consequências do formato dos galpões, retangulares e extensos

As caixas viárias são largas, em função da passagem de caminhões, e principalmente da carga e descarga.

Em sua maioria, são vias coletoras que fazem a ligação das Avenidas Lindeiras à área de intervenção Presidente Wilson e Presidente Vargas, com os corredores estruturais, Avenida Brasil e Avenida JK.

Suas vias lindeiras, Presidente Vargas e Presidente Wilson, atendem 2 linhas de transporte público, e ainda que não situado no centro da cidade, o terreno tem fácil acesso à Avenida Brasil à qual é atendida por cerca de 70% das linhas de transporte público.

O vazio urbano deixado pela Estação chama atenção principalmente por seu caráter centralizador, localizada no coração do município de Anápolis foi vetor de partida para o interesse em produzir novos espaços de produção cultural no lugar, visto que tanto o Teatro quanto às Escolas hoje instaladas no Setor Central, necessitam de boa localização e fácil acesso ao usuário que vem de todos os cantos da cidade

" Entende-se aqui, o vazio urbano como o espaço (lote ou edifício) que não foi concebido como espaço livre público, localizado em área urbanizada, sem ocupação e/ou sem uso definido, e que, por sua improdutividade, tem uma "conotação negativa" no meio intraurbano, mas que traz consigo o caráter expectante, representando a possibilidade de transformação futura."

(CLEMENTE, Juliana. 2012)

[f.20] Recorte do Mapa de Anápolis relacionando a área de intervenção em meio aos equipamentos onde acontecem os programas de cultura do município
Fonte: Produção Autoral. 2017



- 1 ÁREA DE INTERVENÇÃO
Estação Engenheiro Castilho
- 2 Terminal Rodoviário
- 3 Terminal Urbano e Museu da Imagem e do Som
- 4 Museu de Artes Plásticas
- 5 Ginásio Internacional
- 6 Escola de Dança
- 7 Galeria de Artes Antonio Sibasolly
- 8 Escolas de Artes e Música
- 9 Centro Administrativo Teatro Municipal e Escola de Teatro
- 10 Museu Histórico de Anápolis
- 11 Fórum
- 12 Praça Dom Emanuel
- 13 Centro Cultural e Teatro São Francisco de Assis
- 14 Parque Ipiranga
- 15 Casa do Artesanato
- 16 Estádio Jonas Duarte

-  Via Arterial
-  Via Coletora
-  Linhas de Ônibus

Escala
1:25.000

SETOR CENTRAL

SANTA MARIA

ANÁPOLIS CITY

BAIRRO JUNDIAÍ

VILA GÓIS

JUNDIAÍ INDUSTRIAL

VILA FORMOSA

MORFOLOGIA URBANA zoneamento e suas tipologias

Em consequência do processo de urbanização da região, o bairro é definido por dois usos predominantes, residencial e industrial, segregados pela área de intervenção que compunha o leito ferroviário.

Com uma tipologia construtiva evidente por três modelos edificadas:

- residências unifamiliares em sua maioria de um pavimento.

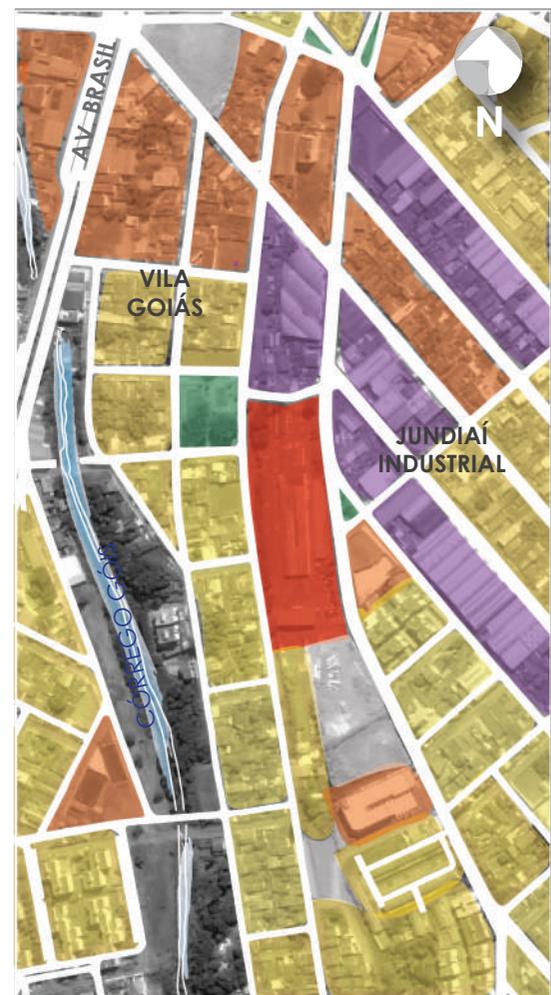
O entorno apresenta ainda condomínios de casas geminadas com vias restritas aos moradores. Algumas residências apresentam uso misto com escritórios de contabilidade ou pequenos comércios voltados para as vias.

- edifícios multifamiliares de gabarito baixo, variando entre 4 a 6 pavimentos, são em sua maioria condomínios com mais de um bloco residencial.

- galpões industriais, armazéns, e retíficas apresentam tipologia padrão das indústrias da década de 50, edificações que ocupam todo o terreno com planta livre e cobertura metálica com altura que varia entorno de 5 a 8 metros.

Devido a falta de miscigenação de usos e quantidade significativa de galpões, o entorno apresenta uma falta de humanização, quase não se vê pedestres nas ruas se apropriando do espaço público, em sua maioria apresentam medo ou insatisfação com os equipamentos de lazer e convivência.

A implantação de um espaço para o desenvolvimento das atividades artísticas de poder público traz consigo o objetivo de reavivar a comunidade, e estimular a interação e coletividade.



- Área de Intervenção
- Residencial
- Comércio/Prestação de Serviços
- Galpões Industriais
- Equipamentos Públicos

Escala
1:10.000

[f.21] Praça do Coreto, Vila Goiás, espaço público de lazer e convivência.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.22] Avenida Federal, leito ferroviário remanescente, via não pavimentada lindeira a residências não regularizadas.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.23] Tipologia construtiva das residências unifamiliares.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.24] Tipologia construtiva dos Galpões Industriais.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.25] Receita Federal.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.26] Tipologia construtiva das residências multifamiliares.
Fonte: Autoral, 2017.



[f.21]



[f.22]



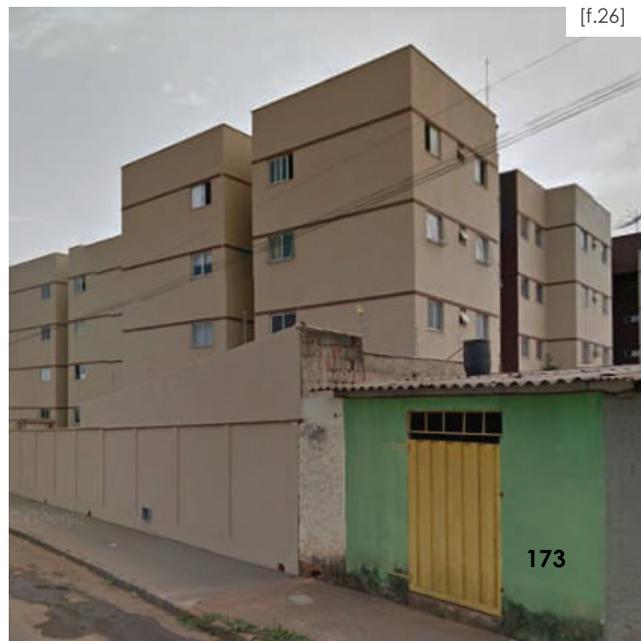
[f.23]



[f.24]



[f.25]



[f.26]

as artes





Além do programa Cultura em Ação, e das aulas oferecidas nas Escolas, a Secretaria de Cultura de Anápolis tem hoje, espalhados pelo município, unidades que buscam fomentar a cultura anapolina, e estimular a aproximação da sociedade com as artes.

A Prefeitura de Anápolis oferece também uma agenda de eventos realizados na Praça Dom Emanuel e Parque Ipiranga, com festivais culturais, gastronômicos, da moda e da música que buscam divulgar a riqueza e diversidade cultural, são eles: Festival do Japão, Festival Gastronômico e Cultural de Anápolis, Festival de Inverno, Arraiá de Anápolis, Feivest (Feira do Vestuário de Anápolis), FAMU (Festival Anapolino de Música), Festival de Cinema, Semana dos Ferroviários, dentre outros.

Dentre as unidades culturais:

[f.27] EVOETA, Festival do Dia Internacional do Teatro e Circo, realizado no Teatro Municipal, 2017
Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação.

[f.28] 12º EDAnça, Festival de Dança de Anápolis, 2017
Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação.

[f.29] Apresentação Semana dos Ferroviários de Anápolis, 2017
Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação.

[f.30] 9º FAMU, Festival Anapolino de Música, 2017
Acervo Secretaria de Comunicação.

Galeria de Artes Antonio Sibasolly

Com um renomado grupo de artistas locais compondo seu Conselho Curatorial, apesar do pequeno espaço a agenda da galeria é organizada para eventos que ocorrem todos os meses.

Local:
Secretaria de Cultura de Anápolis, Praça Bom Jesus, Setor Central

Museu da Imagem e do Som

Um espaço cultural em parceria com o Instituto Jan Magalinski para realização de exposições e intervenções artísticas.

Local:
Antiga Estação Prefeito José Fernandes Valente, Setor Central

MAPA - Museu de Artes Plásticas de Anápolis

Cataloga e preserva as obras premiadas e adquiridas nos Salões de Artes, possui um acervo ecleticamente rico e oferece ao público contato com diversas modalidades visuais.

Local:
Biblioteca Municipal, Praça Americano do Brasil, Setor Central

Museu Histórico de Anápolis - Alderico Borges de Carvalho

Respaldado na concepção da museologia social, com o objetivo de divulgar as pesquisas que são feitas sobre a história da cidade, leva ao município informações sobre o seu passado

Local:
Rua Cel. Batista, Setor Central



[f.27]



[f.28]



[f.29]



[f.30]

ARRANJO CULTURAL Anápolis no cenário das artes

O arranjo cultural em Anápolis teve início em 1960, período no qual as Escolas de Dança, Teatro, Artes e Música foram criadas.

Como reflexo da urbanização, a população demonstrava interesse na produção cultural. Ainda na década de 1960, por iniciativa de um grupo que realizava encenações, peças e performances, foi criada a Sociedade Artística Teatral de Anápolis - SATAN.

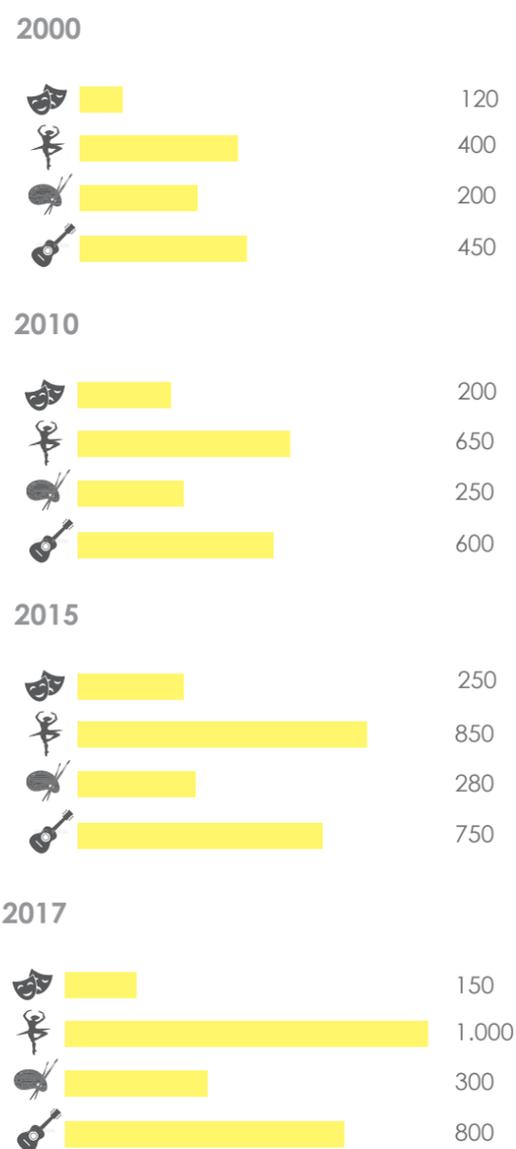
Essa sociedade necessitava de um espaço para realização de suas atividades, e em 1972, durante o mandato de Henrique Santillo, a administração pública concedeu um terreno para que um espaço dedicado à artes e cultura fosse construído em Anápolis, o então Palácio da Cultura.

O espaço com o passar dos anos não atendia mais à demanda, resultando em uma ampliação em 1985 e tornando-se oficialmente o Teatro Municipal de Anápolis.

Porém, além do teatro, funcionavam no local funções administrativas da Prefeitura de Anápolis e somente em 2001 o espaço teve o uso inicialmente projetado, abrigando todas as escolas e a biblioteca do município, perdurando pouco tempo. Em 2003 as escolas foram divididas em novos espaços com situações precárias não tendo a atenção que mereciam, e o Palácio da Cultura tornou-se Centro Administrativo de Anápolis.

Hoje o município conta com o programa Cultura em Ação, que permite o acesso de centenas de crianças jovens e adultos às modalidades artísticas de forma gratuita pela Prefeitura de Anápolis.

Neste ano de 2017 cerca de 2.500 alunos foram matriculados nas escolas de Música, Artes, Teatro e Dança.



[f.31] Planta Baixa da Escola de Teatro e do Teatro Municipal, sem escala. Fonte: Levantamento Autoral realizado em parceria com Prefeitura Municipal de Anápolis, 2017.

[f.32] Foto interior Teatro Municipal, Apresentação da Escola de Música de Anápolis. Fonte: Autoral, 2017.

[f.33] Foto tirada do palco durante apresentação da Escola de Dança de Anápolis. Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação, 2017.

[f.34] Foto do camarim do Teatro Municipal. Fonte: Autoral, 2018.

[f.35] Foto da apresentação da Orquestra Filarmônica de Goiás. Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação, 2017.

[f.36] Foto do Foyer do Teatro Municipal. Fonte: Autoral, 2018.

[f.37] Foto da Sala de Oficina de Teatro. Fonte: Autoral, 2018.

TEATRO MUNICIPAL ESCOLA DE TEATRO DE ANÁPOLIS

Com a ampliação realizada em 1985 para se tornar oficialmente Teatro Municipal, no Palácio da Cultura (hoje atual Centro Administrativo e Prefeitura de Anápolis), o espaço passou por sua última reforma em 2006.

Ainda assim, apresenta inúmeros problemas, como a falta de espaço tanto da platéia quanto do palco, projetado para atender um público com 395 pessoas sentadas, algumas apresentações chegam a ser realizadas na parte externa no edifício com o público em pé [f.35].

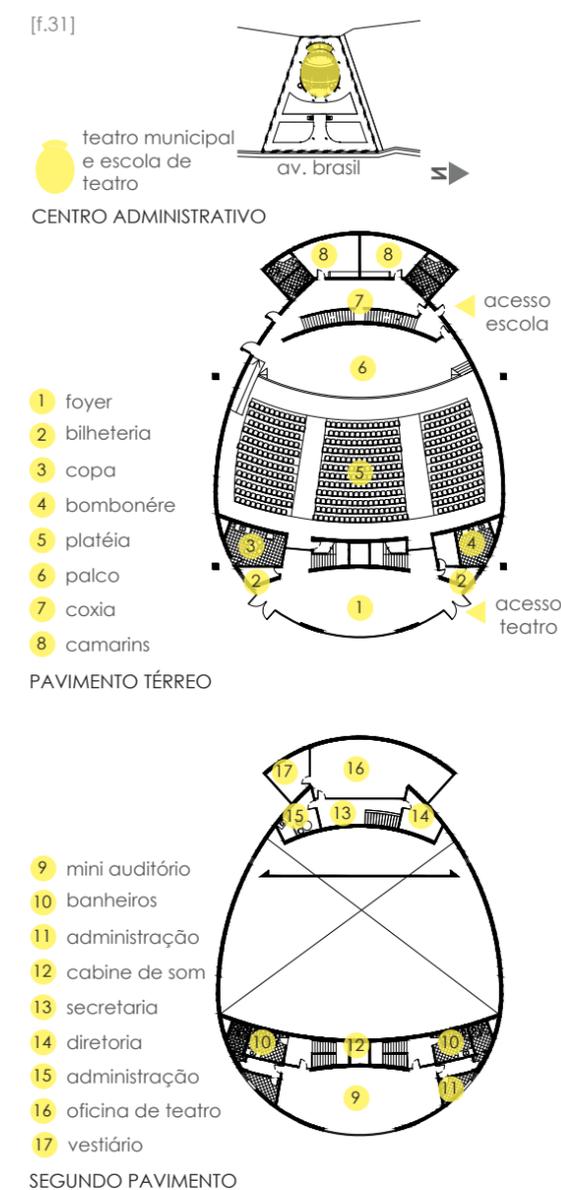
Recebendo grande parte das peças realizadas no município, o camarim [f.34] e foyer [f.36] não oferecem espaço suficiente quanto menos mobiliários adequados.

O Teatro Municipal apresenta ainda problemas quanto à infiltrações no forro de cobertura, reverberação inadequada do som e falta de acessibilidade, com seus banheiros locados no segundo pavimento o acesso é feito exclusivamente por escadas.

Quanto à Escola de Teatro, que teve seu espaço reduzido com a volta para o segundo pavimento do Teatro Municipal, atende hoje à 150 alunos, apesar da demanda anual girar em torno de 200, 250.

As turmas são divididas por faixa etária funcionando nos três turnos: matutino, vespertino e noturno.

Com apenas uma sala de aula, a coordenadoria apropriada do palco do teatro quando disponível para uso. A sala não possui ventilação e o piso cerâmico prejudica as atividades, em sua maioria realizadas no chão, a escola solicita a ampliação e adaptação das salas para o ensaio, com revestimento de piso emborrachado, além de climatização e iluminação.





[f.32]



[f.33]



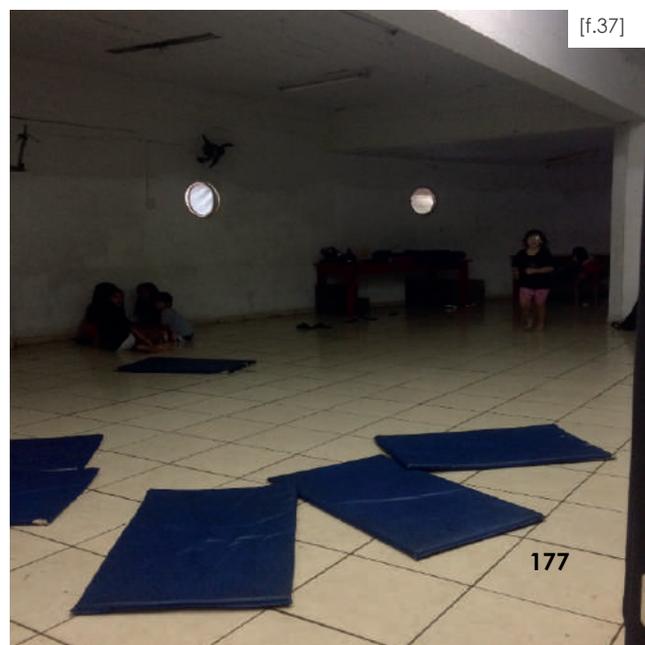
[f.34]



[f.35]



[f.36]



[f.37]

ESCOLA DE DANÇA DE ANÁPOLIS

Com a retirada das Escolas do Palácio da Cultura em 2003, a Escola de Dança de Anápolis passou a funcionar por um curto período de tempo em um espaço no Feirão Jundiáí, onde hoje funciona a Secretaria de Desenvolvimento.

Com a necessidade de novas salas e a crescente demanda de alunos, a Escola passou para um edifício no Setor Central na esquina da Rua Barão do Rio Branco com Rua General Joaquim Inácio, frente a Praça Bom Jesus (antiga sede do Clube Recreativo de Anápolis), onde realiza suas atividades até hoje.

É a instituição cultural com maior interesse e procura. Possui 1000 alunos matriculados, de diferentes faixas etárias, sendo 600 crianças e 400 adultos divididos nos três turnos.

Conforme levantamento de dados é a porta de acesso de grande parte dos adolescentes às atividades culturais.

Os ambientes ainda que bem conservados, apresentam algumas insatisfações quanto ao espaço para realização das atividades. Funcionando no segundo pavimento, não atende aos critérios e parâmetros de acessibilidade.

Com turmas de alunos que ensaiam durante todo o dia, é necessário a criação de espaços de convivência, salas de descanso e vestiários amplos e confortáveis que atendam as necessidades.

Além de um depósito para figurinos e auditório para pequenas apresentações e ensaios gerais, visto que os alunos se deslocam para o Teatro Municipal, quando disponível, para utilização do palco.

Com Festivais que acontecem anualmente e recebem grupos de dança de outros municípios a Escola também cita a necessidade de alojamentos.

[f.38] Planta Baixa da Escola de Dança de Anápolis, sem escala.
Fonte: Levantamento Autoral realizado em parceria com Prefeitura Municipal de Anápolis, 2017.

[f.39] Foto da Fachada da Escola de Dança de Anápolis
Fonte: Autoral, 2018.

[f.40] Foto Oficina de Dança de Anápolis, Escola de Dança.
Fonte: Autoral, 2017.

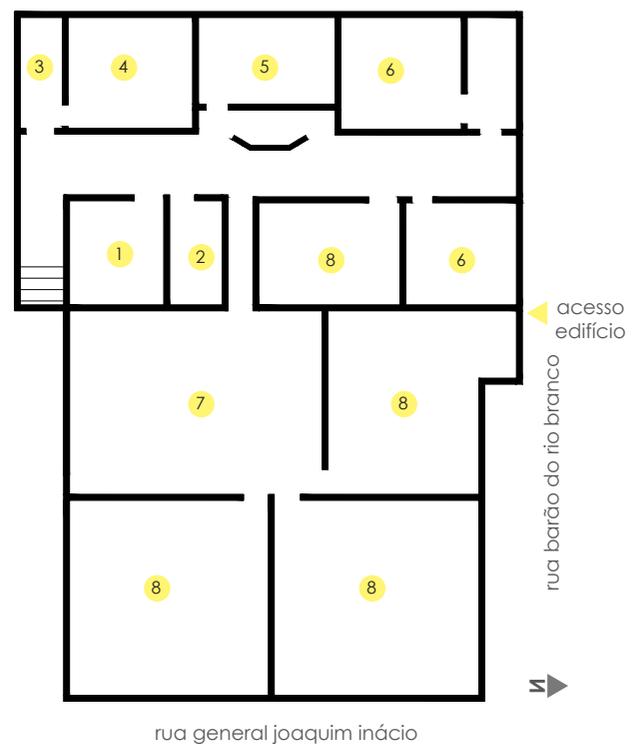
[f.41] Foto tirada durante apresentação da Escola de Dança de Anápolis.
Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação, 2017.

[f.42] Foto Oficina de Dança de Anápolis, Escola de Dança.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.43] Foto Oficina de Dança de Anápolis, Escola de Dança.
Fonte: Autoral, 2017.

[f.44] Foto tirada durante formatura da Escola de Dança de Anápolis.
Fonte: Acervo Secretaria de Comunicação, 2017.

[f.38]



- 1 secretaria
- 2 tesouraria
- 3 guarda de figurinos
- 4 sala dos professores
- 5 cozinha/lanchonete
- 6 vestiários
- 7 estúdio comum
- 8 salas de dança

PLANTA ESCOLA DE DANÇA
(segundo pavimento do edifício)



[f.39]



[f.40]



[f.41]



[f.42]

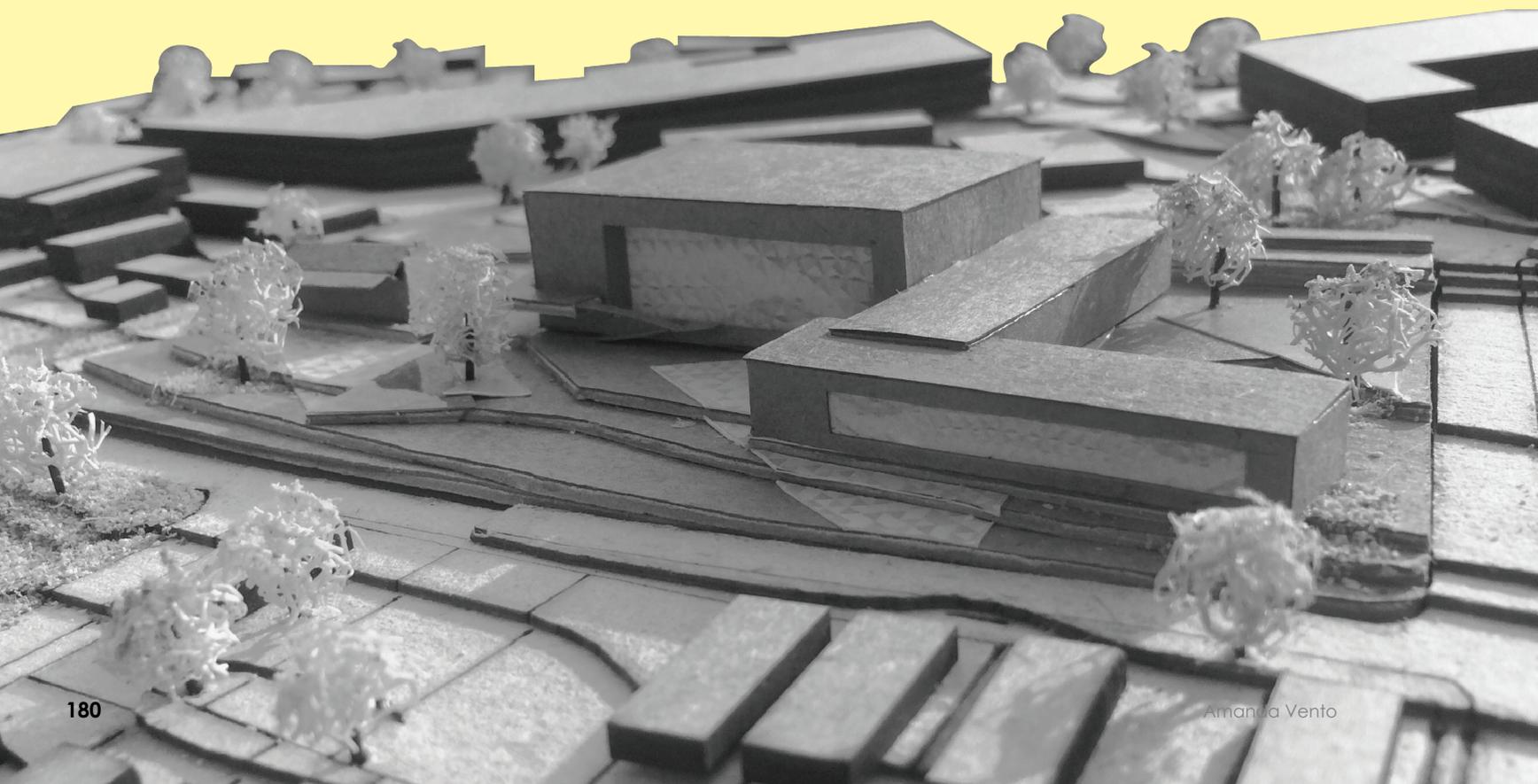


[f.43]



[f.44]

proposta



PONTOS DE INTERVENÇÃO

processo de ocupação e reconstrução do espaço



- 1** Restauração da Estação e proposta de um novo uso, construção de novos edifícios para o Teatro Municipal de Anápolis, Escola de Dança e Escola de Teatro.



- 2** Requalificação e ocupação do antigo Moinho em uma parceria público-privada com proprietário do edifício (visto que se encontra abandonado desde 2010), com programas gratuitos oferecidos pela Prefeitura Municipal, que já acontecem de modo isolado em edifícios espalhados pela cidade, sem infraestrutura e com difícil acesso por transporte público.

Oficinas de tear e costura, artesanato na cerâmica e barro, panificação (relocação da Panificadora Escola, em virtude do novo uso para antiga estação), circo, arte de rua, oficinas pedagógicas e atendimento psicológico.



- 3** Pavimentação e adaptação do espaço para receber um programa de Festivais Abertos realizados pela Secretaria de Cultura, entre eles: Festival de Inverno, Festival Gastronômico, Festival do Japão, Festival de Música, etc..



- 4** Requalificação da Praça do Coreto, como ponto de apoio da ciclovia que percorrerá a Avenida Presidente Vargas, terminando no Feirão Vila Formosa e conectando todo o percurso.



- 5** Ocupação do terreno onde funciona o depósito de iluminações e ônibus inutilizados pela administração pública para construção de novos edifícios para Escola de Artes Oswaldo Verano e Escola de Música Maestro Antônio Branco.



Abertura de uma nova via, perpendicular às Avenidas Presidente Vargas e Presidente Wilson, cortando o terreno que abriga as Subprefeituras de modo a dar novas possibilidades de conexão entre o Jundiá Industrial (Leste) e Vila Góis (Oeste).



- 6** Recuperação da mata ciliar do Córrego Góis e demarcação do limite de 30 metros de proteção para evitar o processo de assoreamento e as enchentes em época de chuva.



- 7** Atuação do Ministério Público no processo de Regularização Fundiária dos terrenos ocupados no leito remanescente em consonância com Capítulo II - da Política Urbana, Art. 182 da Constituição Federal "A política de desenvolvimento urbano...tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes." e Art. 6º garantindo a moradia para todos. A partir de entrevistas com moradores, em sua maioria optam pelo direito ao lote ao invés de remanejamento dos mesmos para programas habitacionais, visto que grande parte trabalha nas proximidades e utilizam dos equipamentos de saúde e educação do entorno.



- 8** Reestruturação da Avenida Federal, onde passaram os trilhos e desde a retirada não houve pavimentação, propondo a privatização ao pedestre e ciclista com espaços de descanso e entretenimento com academias e playground para os moradores do entorno.



- 9** Ocupação das áreas públicas municipais deterioradas e esquecidas para a proposta de um Parque Linear no decorrer do leito ferroviário remanescente ao sul da cidade, integrando os bairros cortados pelo mesmo a partir de espaços públicos de qualidade, quadras poliesportivas, espaços de entretenimento, etc..



- 10** Requalificação do Centro Público de Eventos e Artesanatos da Vila Formosa, como ponto final da ciclovia de apoio a Av. Presidente Vargas, oferecendo ao entorno melhor qualidade para instalação da feira coberta que serve para comercialização de alimentos.

PREENCHENDO VAZIOS

diretrizes para reinserção do leito ferroviário remanescente à cidade

Inicialmente a proposta lança intervenções a nível de um master plan com diretrizes que buscam sanar a problemática dos vazios urbanos deixados pelo Leito Ferroviário Remanescente. A tentativa é criar um eixo de difusão social e cultural, de modo que hoje o que é uma barreira física no município se torne um corredor que aproxime a cidade do arranjo cultural, através de um percurso promovido e gerido pela Prefeitura de Anápolis.

O recorte do leito vem com o passar dos anos sendo cenário de abandono, descaso e deterioração, uma cicatriz que na década de 1950 foi vetor para o crescimento, hoje divide a cidade em Leste-Oeste.

As diretrizes lançadas buscam a conexão dos dois lados da cidade, estando localizado paralelo ao corredor estrutural da Avenida Brasil, o leito centralizador corta a cidade de Norte a Sul, oferecendo fácil acesso a grande parte dos bairros de Anápolis.

A iniciativa de concepção deste eixo parte da vocação cultural do município que nasceu junto com a Estrada de Ferro a partir da criação das Escolas de Artes, Música Teatro e Dança, sendo ainda nos dias de hoje, exceto a capital, a oferecer gratuitamente o acesso às quatro modalidades de artes.

O município conta ainda com um programa extenso oferecido pela Secretaria de Cultura (Festivais de Cinema, Artes, Gastronomia; Eventos Comemorativos de Datas Festivas, Exposições Coletivas para Artistas Independentes, Oficinas de Arte Tecnologia e Comunicação) que acontecem de forma isolada e espalhada em Unidades Culturais localizadas no Setor Central e muitas vezes pouco divulgadas à comunidade.

Em primeira instância todo arranjo cultural desenvolvido pela Secretaria tem como objetivo uma aproximação à arte no intuito de moldar um olhar crítico e questionador do usuário conectado com os valores e modos de produção artística nos meios socioculturais.

E por consequência deste extenso programa, que permite o acesso gratuito desde a infância, o município tem diminuído os índices de criminalidade, funcionando como um projeto de inclusão.

"Quando eu saía da escola, eu passava a tarde toda procurando o que fazer na rua, foi daí que eu tive meu primeiro contato com as drogas, mas minha vizinha me chamou a tempo de começar as aulas aqui no teatro, e hoje eu passo o dia todo aqui, acaba sendo bom pra mim e pra minha mãe que não fica mais preocupada enquanto trabalha fora"

Ana Carolina, 14 anos

Com base no levantamento de dados acerca da necessidade de espaços para a difusão cultural, o projeto propõe um novo edifício para o Teatro Municipal conectado às Escolas de Teatro e Dança, além de um Salão de Exposições para realização das mostras de arte e um Museu que disponibilize um acervo que aproxime o município da história da Estrada de Ferro Goyaz.

Com caráter multiuso e atendendo diferentes públicos, usos e horários, a intervenção ao decorrer do leito busca garantir a segurança do entorno, a regularização fundiária e oferecer espaços públicos para a promoção da integração da comunidade, com pontos para o desenvolvimento das atividades diversas.

PROCESSO CRIATIVO

concepção e definição do edifício

A proposta parte da intenção em projetar uma conjugação de espaços livres e edificados que possibilitem abrigar um programa de grande dinamismo e da responsabilidade de reafirmar esta área como uma centralidade cultural respeitando a pré-existência.

A demolição do antigo armazém [f.45] simboliza a ruptura de uma estrutura rígida e improdutiva que será reinterpretada a uma nova identidade que atenda às demandas e particularidades do programa.

Busca-se reduzir a ocupação do terreno pela nova edificação com um programa compacto articulado por nós que exercem a função de circulação e conexão entre as escolas e o teatro e acessos bem distribuídos, a fim de garantir a visibilidade do edifício restaurado [f.46].

Vencendo a barreira criada pela topografia [f.47] que cai 4 metros e uma Avenida lindeira ao terreno à outra, o edifício se comportará em níveis de forma o acesso do Teatro ocorra pela Avenida Presidente Wilson e o acesso às Escolas pela Avenida Presidente Vargas. O resultado gera uma laje que funciona como foyer externo do Teatro no qual se pode usufruir da vista e um ambiente sombreado e protegido na parte inferior.

A conexão da pré-existência com o novo edifício se dá a partir de Praças [f.48] que servem como palco de intervenções artísticas, experimentações e trocas, condicionando os alunos a conviverem e se expressarem além da sala de aula.

O conjunto de volumes que comporta o edifício parte da hierarquia do programa [f.49], apresentando o Teatro, figura monumental com maior proporção em relação às Escolas e seguindo a linearidade do terreno a partir de formas puras e dinâmicas.

[f.45]

SITUAÇÃO ATUAL



PROPOSTA



- manter
- demolir
- construir

[f.45] Diagrama Ilustrativo Demolir/ Construir/ Manter
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.46] Diagrama Ilustrativo Processo Projetual
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.47] Diagrama Ilustrativo Processo Projetual
Fonte: Produção Autoral, 2018.

[f.48] Diagrama Ilustrativo Processo Projetual
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.49] Diagrama Ilustrativo Processo Projetual
Fonte: Produção Autoral, 2018.

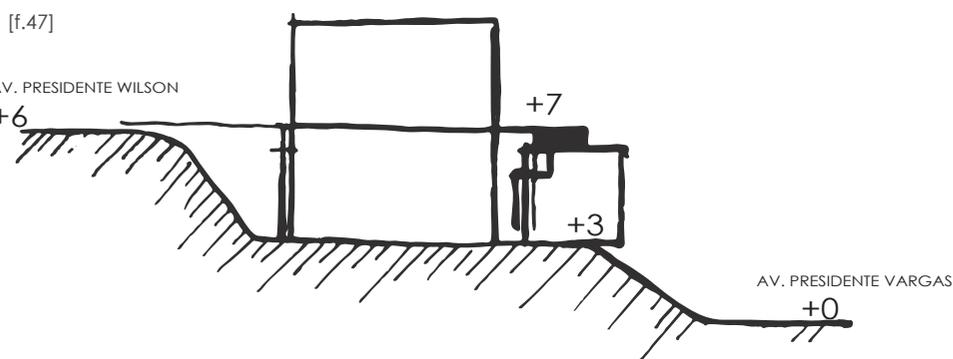
[f.46]

O projeto contemplará uma conexão entre os programas a partir de **nós** articulados que exercerão a função de circulação entre as Escolas e o Teatro.

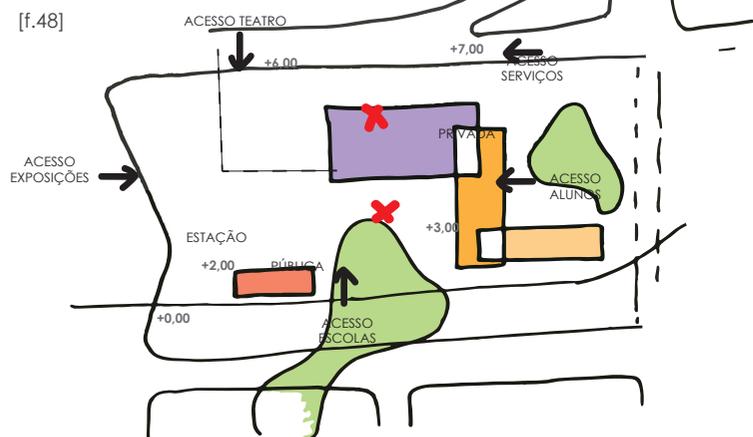


[f.47]

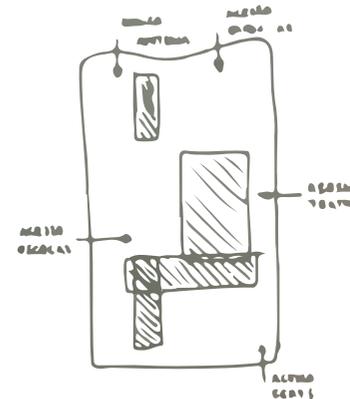
AV. PRESIDENTE WILSON
+6



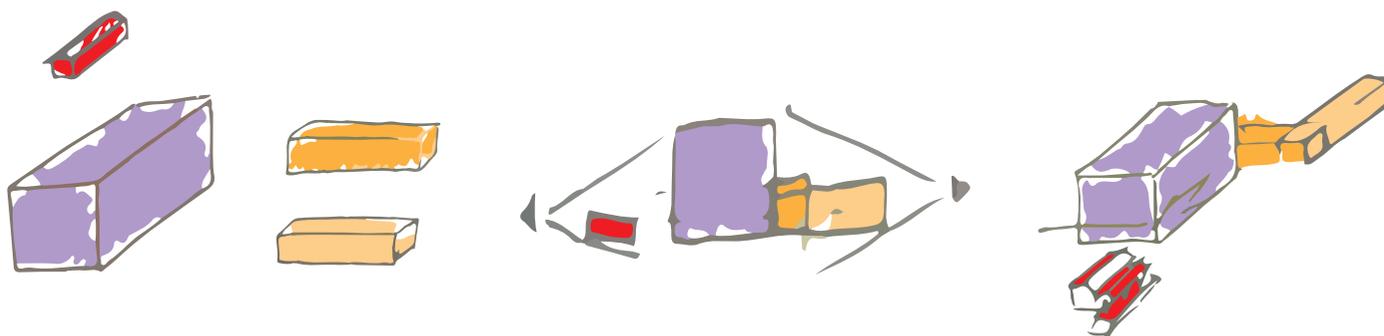
[f.48]



- TEATRO
- ESCOLA DE TEATRO
- ESCOLA DE DANÇA
- CONFEITARIA/LIVRARIA
- PRAÇAS



[f.49]



PROGRAMA das conexões e distribuição

A compactação do programa e sua redução no terreno deu espaço em primeiro plano às praças, responsáveis pelo acesso bem distribuído aos edifícios e pela circulação primária (que faz a conexão de todos os acessos ao edifício).

Esta apropriação do terreno em grande porcentagem pelas praças sugere três momentos:

de atrito: a praça privada que faz a conexão das escolas de teatro e dança em um amplo espaço de convivência que incita o criar, compartilhar e a troca de experiências.

de inércia: a praça pública que une o cenário da estação à um paisagismo composto por flamboyants, gramados e espelhos d'água, acrescentando o conforto térmico e propiciando um espaço de estar, contemplar e respirar.

de cinética: relativo ao movimento, define o espaço da praça de realização dos festivais e exposições, com dinamismo, vitalidade e atividades.

Além da escala das praças, o programa se distribui verticalmente no volume do Teatro e horizontalmente nas Escolas, em um pavimento térreo articulado por um nó de conexão que abriga os serviços comuns e conecta a circulação dando acesso à todas as salas onde acontecem as oficinas de teatro e dança.

A distribuição vertical do programa do Teatro oferece no primeiro pavimento um Salão de Exposições com acesso pela Praça, o setor artístico composto pelos camarins, depósitos e o palco com acesso restrito pelo corredor de serviços e as primeiras fileiras da platéia com saída de emergência para a Praça.

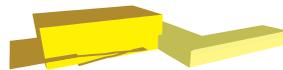
O segundo pavimento com acesso principal pela Av. Pres. Wilson, compõe o foyer, a bilheteria e acesso a plateia. E o terceiro e último, abrigando o setor administrativo.

CAFETERIA/ACERVO FERROVIÁRIOS



serviços
BALCÃO
MESAS sanitário
EXPOSIÇÃO

TEATRO MUNICIPAL



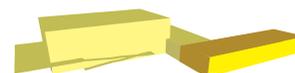
ADMINISTRAÇÃO
foyer administração
TEATRO
camarins
EXPOSIÇÃO TEATRO
BOCA DE CENA

ESCOLA DE TEATRO

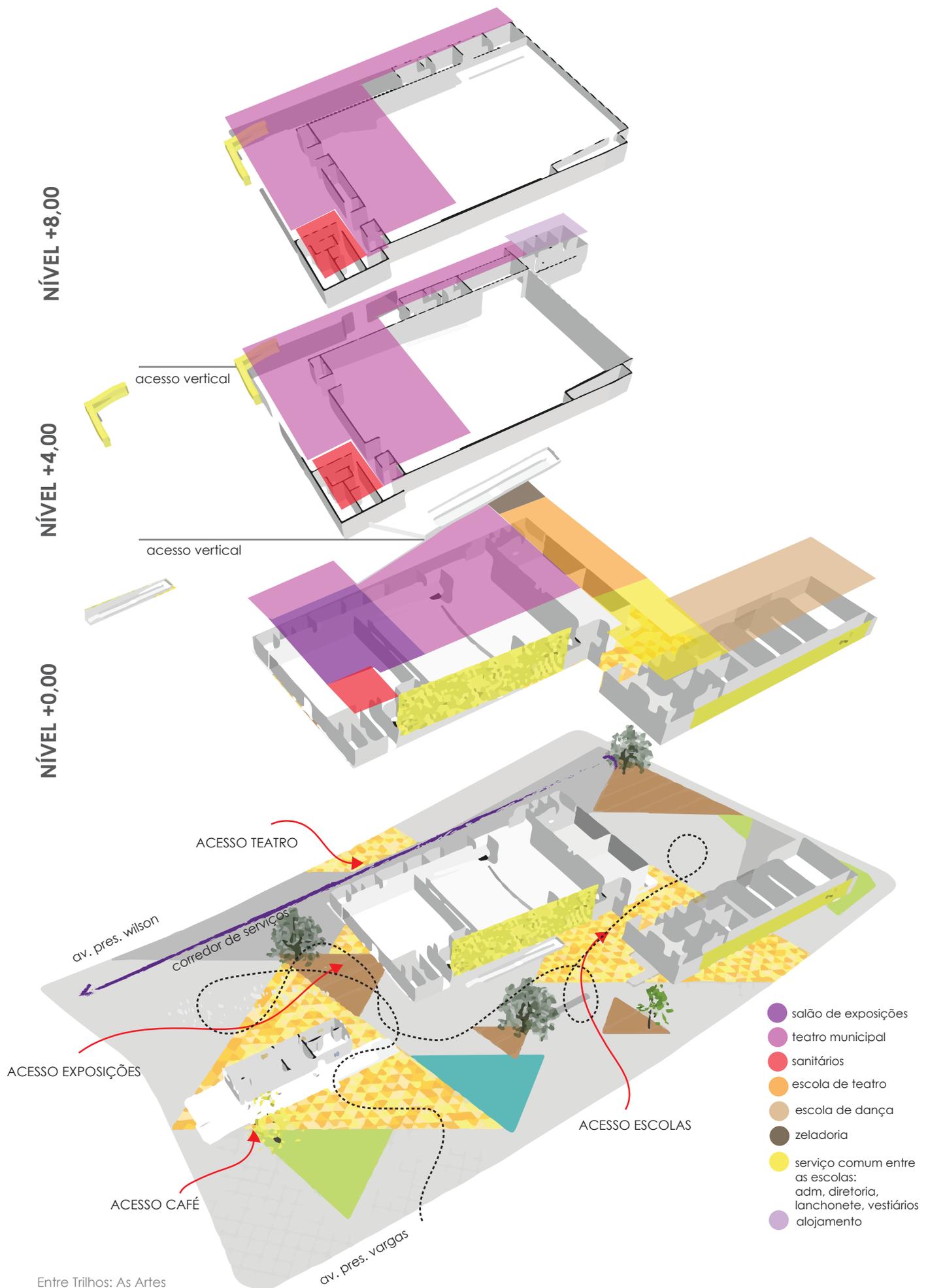


ADM convivência ALOJAMENTO zeladoria
OFICINAS DE TEATRO

ESCOLA DE DANÇA



ADM TEORIA OFICINAS DE DANÇA
vestiários



PROJETO DE RESTAURO

recuperação da estação a partir do restauro criativo

POR QUÊ?

Valorização do processo de urbanização da cidade de Anápolis por meio da Estrada de Ferro, a possibilidade do conhecimento de técnicas e materiais construtivos característicos das Estações Ferroviárias da década de 1950.

“É o fato de o edifício representar socialmente um determinado período de nosso desenvolvimento histórico, o que pode nos permitir o estudo da forma como se organiza a sociedade”
(NEIVA, Gustavo. 2001)

PARA QUEM?

“Toda humanidade se torna beneficiária desse ato, tendo em vista que é o nosso conhecimento, a nossa cultura e o nosso desenvolvimento que, de certa forma, dão passos adiante quando um monumento de interesse histórico é preservado”
(NEIVA, Gustavo. 2001)

Restaurar e abrir a antiga Estação Engenheiro Castilho a partir de um programa que expõe o acervo catalogado da memória ferroviária encontrada e dos processos construtivos das primeiras casas em alvenaria do Estado de Goiás, parte do interesse em promover o estudo da arquitetura, história e relações sociais da década de 1950 para nosso autoconhecimento.

A partir da discussão em valorizar essa memória, deve-se atentar à diferenciação entre memória coletiva e memória individual, apresentada por Maurice Halbwachs em Memória Coletiva (1950): o processo de rememoração deriva de experiências individuais à medida que a pessoa partici-

pou do fato podendo relatá-lo e guardá-lo, visto que não será possível ao indivíduo recordar de memórias de um grupo com o qual suas lembranças e vivência não se identificam, (pag. 39).

Surgindo a afirmação de que é preciso que hajam testemunhos particulares de recorrência similar para que um fato se perpetue e torne memória para um grupo.

“A estação para além do aspecto moderno de transformação econômica, ela permite um redimensionamento cultural, por isso essa memória ferroviária ela não se encontra apenas nas pessoas que tiveram uma experiência direta com a ferrovia, mas em uma memória que se dilui em uma experiência social ampla, que recorda na década de 1950 a década de 1970 o apogeu da cidade”
(Paulo César Inácio, Historiador. 2015)

COMO?

O edifício em questão sofreu consideráveis alterações, passando por uma ampliação em 1970 para atender a demanda crescente de passageiros e uma reforma em 2001 para se adaptar ao novo programa.

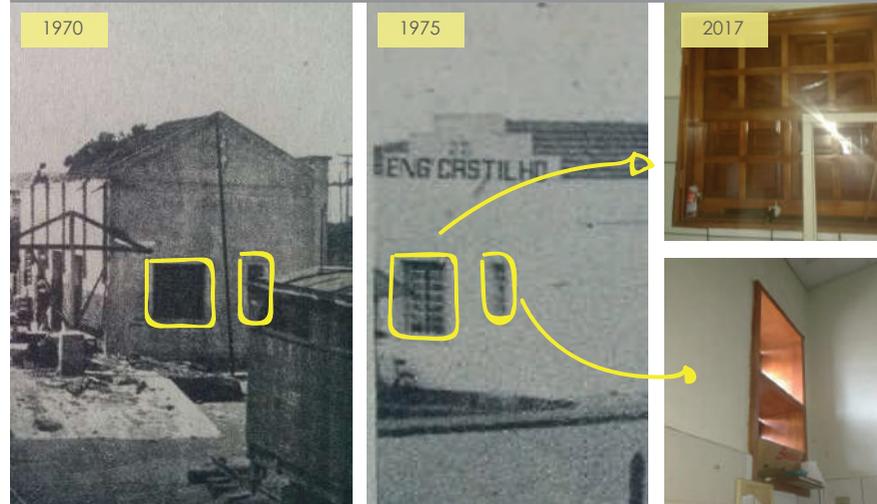
Ainda assim a partir de documentos fotográficos é possível registrar as interferências feitas no imóvel, propondo a reparação dos danos, a manutenção da maior quantidade possível de materiais originais e uma compatibilização do bem ao novo uso, contribuindo para sua conservação e exposição à comunidade.

Em um paralelo entre os estudos apresentados por especialistas em questão das téc-

[f.50] Planta da atual Panificadora Escola, antiga Estação Engenheiro Castilho, escala 1:300.
Fonte: Produção Autoral, 2017

[f.51] Mapeamento de Danos e Levantamento de materiais da edificação.
Fonte: Imagens Atuais Autorais e Imagens antigas do acervo do historiados, Jairo Alves, 2017.

MAPEAMENTO DE DANOS REGISTRO DE MATERIAIS



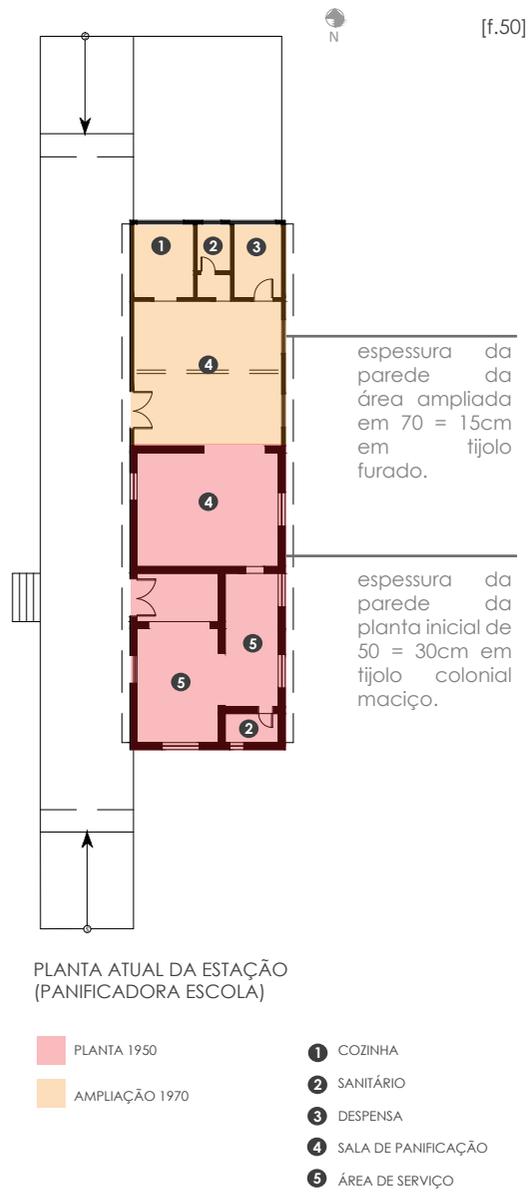
As esquadrias das fachadas sul e oeste foram alteradas na última reforma de 2001, antes de ferro, atualmente são em mogno.



As esquadrias em ferro das fachadas norte e leste permaneceram com sua materialidade inalterada, e as adições feitas também apresentam mesmo material. A cobertura da edificação se mantém em telha francesa e a cobertura metálica da estação de embarque e desembarque que substituiu o telhado de duas águas na ampliação de 70 passa periodicamente por reformas.



Os revestimentos dos ambientes que abrigam a Sala de Panificação e Cozinha foram alterados por normas da vigilância sanitária, enquanto o forro em taco e o piso em granitina decorativa da área de Serviço se mantém desde a construção do edifício em 50.



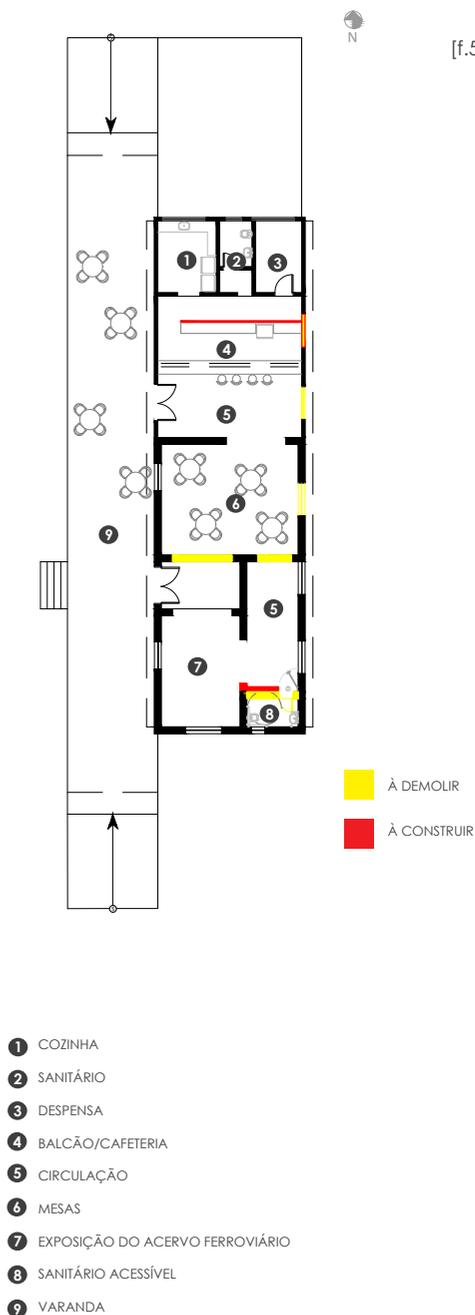
[f.52] Planta demolir/construir da proposta de restauro para Estação Engenheiro Castilho, escala 1:300.
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.53] Perspectiva da Proposta de Restauro para Estação Engenheiro Castilho.
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.54] Imagem da Estação na década de 60.
Fonte: Acervo do historiador Jairo Alves.

[f.55] Perspectiva da Estação no estado atual
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.56] Perspectiva da Proposta de Restauro para Estação Engenheiro Castilho
Fonte: Produção Autoral, 2017.



nicas e materiais construtivos no processo de restauração, depara-se com um conflito entre um grupo que defende a posição de que tudo o que for acrescentado ao edifício deverá ser feito da forma mais discreta possível, em contraste com o grupo que defende o ponto de vista pelo qual os elementos novos devem estar visíveis e elaborados de forma a demonstrar sua condição de elemento estranho ao conjunto original (NEIVA, 2001).

Em consonância à essa discussão optou-se por métodos que conservem os materiais que não foram alterados e propõe às interferências um restauro crítico-criativo, apresentado por Renato Bonelli (1996), visando uma postura crítica em relação ao bem buscando a fantasia, a partir do uso de elementos novos que remetam aos antigos [f.53] restauração da conformação da cobertura de embarque e desembarque alterada para estrutura metálica com uma água em 1970, a proposta traz novamente a forma original de duas águas com elementos novos de telha de policarbonato sustentada por estrutura em madeira que remete ao desenho das mãos francesas apresentadas anteriormente em patrimônio ferroviário brasileiro e a proposta de descascar as fachadas que configuram a planta de 1950 podendo assim reconhecer os tijolos maciços utilizados nas construções da época.

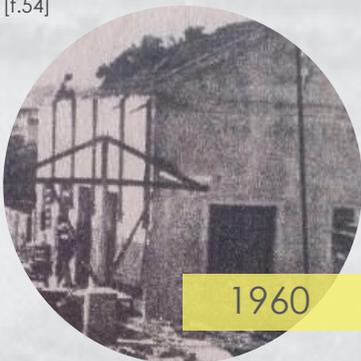
Na busca em consolidar um programa para o edifício [f.52], preocupou-se em um uso que ajude a manter e proteger a edificação e ofereça acesso à toda comunidade se adaptando aos ambientes pré-estabelecidos no imóvel.

A partir da instalação de uma cafeteria e uma sala de exposições fixa do acervo ferroviário de Anápolis e dos materiais construtivos utilizados na consolidação dos primeiros edifícios da cidade.

[f.53]



[f.54]



[f.55]



[f.56]





AV. PRESIDENTE VARGAS



FOTO ILUSTRATIVA MAQUETE FÍSICA





AV. PRESIDENTE WILSON

01 IMPLANTAÇÃO COM COBERTURA
escala 1:600

- 1 acesso cafeteria/museu
- 2 praça seca (eventos/feiras/exposições)
- 3 acesso galeria de exposições
- 4 praça da estação
- 5 acesso teatro municipal
- 6 acesso escola de dança e teatro
- 7 praça de convivência escola
- 8 acesso carga/descarga/serviços
- 9 estacionamentos

Amanda Vento

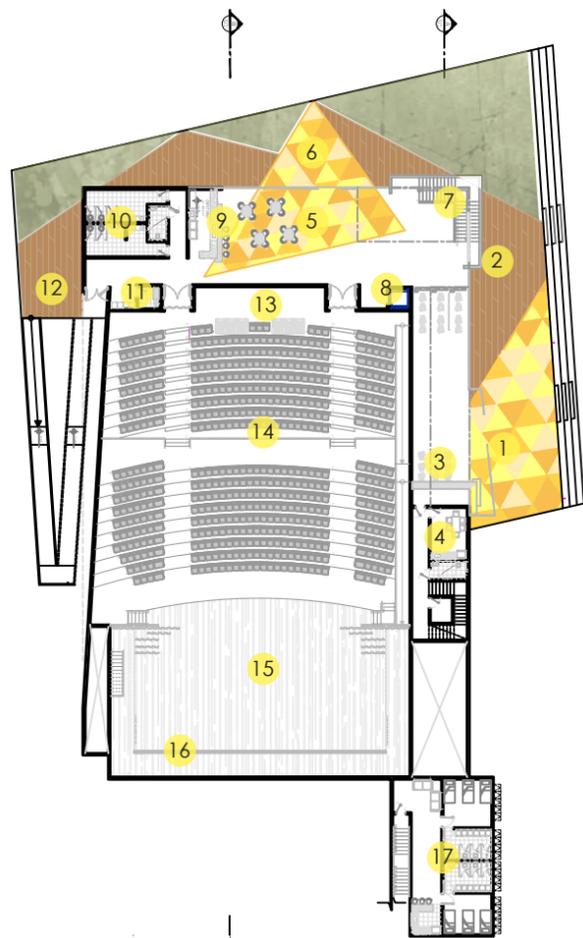
Entre Trilhos: As Artes

AV. PRESIDENTE VARGAS



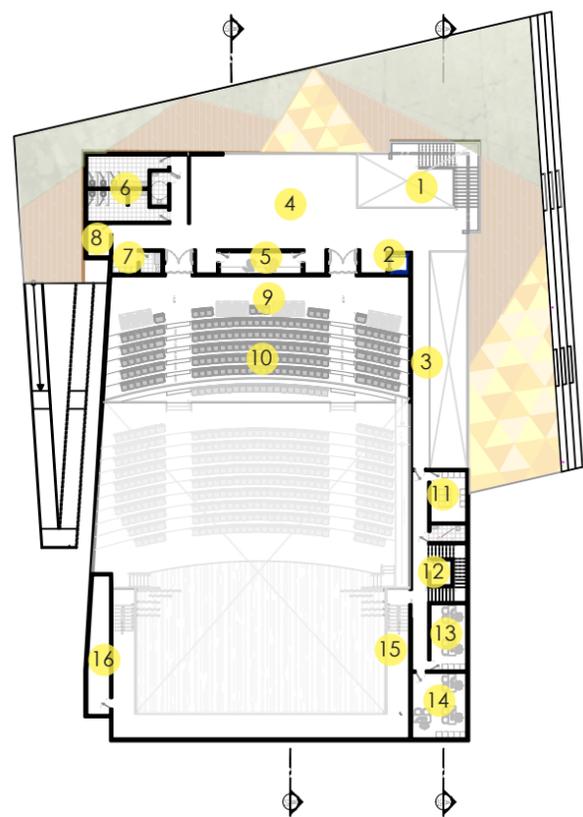
02 TÉRREO (NÍVEL +0,00)
escala 1:600

- | | | |
|---|--|------------------------------|
| 1 praça da estação | 10 depósito/sanit./acesso
fosso orquestra | 19 administrativo escolas |
| 2 cafeteria | 11 palco (boca de cena) | 20 vestiários |
| 3 museu | 12 depósito cenário | 21 sala de teoria |
| 4 praça seca | 13 portaria | 22 vestiário PMR |
| 5 galeria de exposições | 14 DML | 23 guarda figurinos |
| 6 administrativo galeria | 15 zeladoria | 24 oficinas de dança |
| 7 camarins individuais | 16 oficinas de teatro | 25 praça convivência escolas |
| 8 camarins coletivos
c/sanitários | 17 cozinha | 26 acesso cenário |
| 9 platéia (750 lugares)
3% P.O.
3% PMR
3% acompanhante | 18 lanchonete/
convivência | 27 acesso setor artístico |
| | | 28 sanit. fem./masc./PMR |
| | | 29 saídas de emergência |



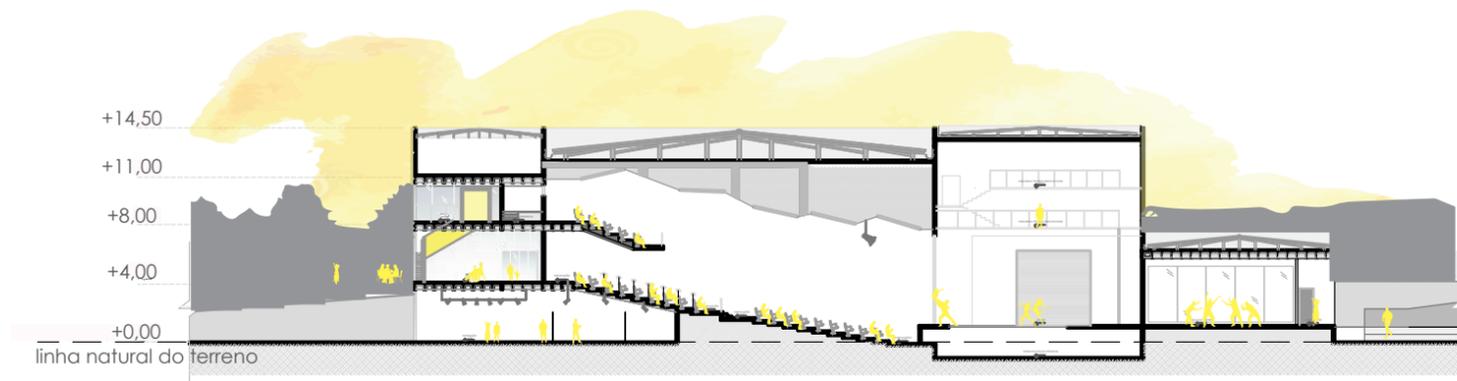
03 NÍVEL +4,00
escala 1:600

- 1 acesso teatro
- 2 saída teatro
- 3 bilheteria
- 4 copa administrativo
- 5 foyer interno
- 6 foyer externo
- 7 escada
- 8 elevador
- 9 bombonière
- 10 sanit. fem./masc./PMR
- 11 fraldário/guarda volumes
- 12 saída de emergência
- 13 reservado para PMR e acompanhantes
- 14 platéia
- 15 palco
- 16 passarela técnica
- 17 alojamento p/ escolas

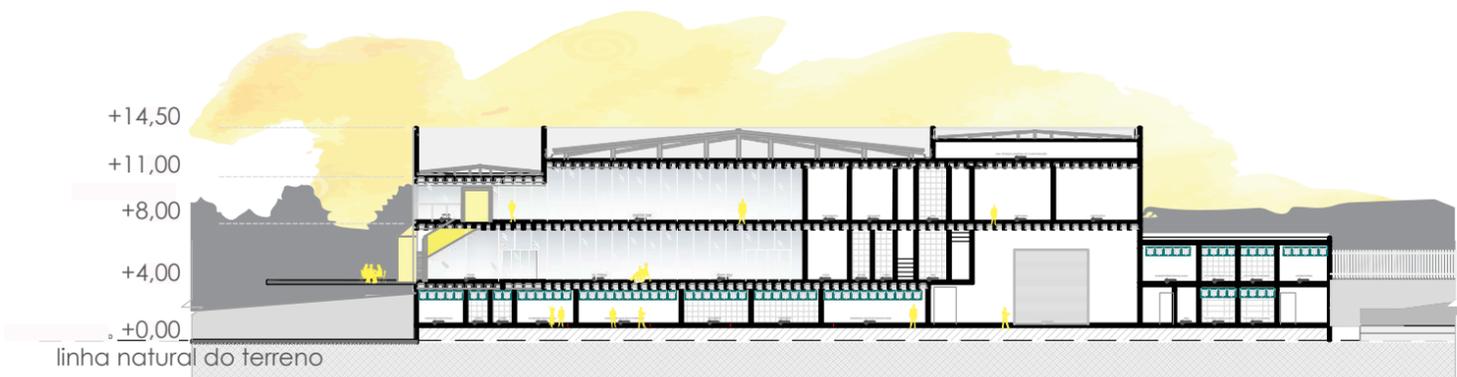


04 NÍVEL +8,00
escala 1:600

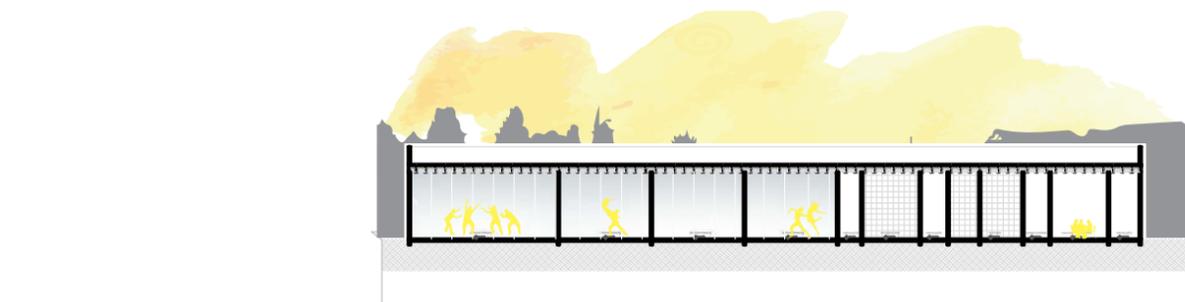
- 1 escada
- 2 elevador
- 3 acesso restrito a administração
- 4 foyer 2º piso
- 5 cabine de controle
- 6 sanit. fem./masc./PMR
- 7 fraldário/guarda volumes
- 8 almoxarifado
- 9 reservado para PMR e acompanhantes
- 10 platéia 2º piso
- 11 arquivo
- 12 DML
- 13 tesouraria
- 14 diretoria/administração
- 15 passarela técnica
- 16 depósito iluminação



05 CORTE A
escala 1:500



06 CORTE B
escala 1:500



07 CORTE C
escala 1:500



DESIGN PARAMÉTRICO geometria do módulo

O edifício, que apresenta sua materialidade em concreto aparente e vidro, traz consigo uma composição de painéis modulares que convidam o espectador a brincar com o jogo das formas, painéis.

Para composição dos painéis, buscou-se a partir do design paramétrico, bastante utilizado na arquitetura contemporânea, a criação de uma malha dinâmica [f.59] que permita ao espectador diferentes perspectivas do conjunto. Para diferenciação do painel quanto ao edifício é proposto o uso da cor amarelo giz, que compõe a pintura do revestimento metálico do armazém.

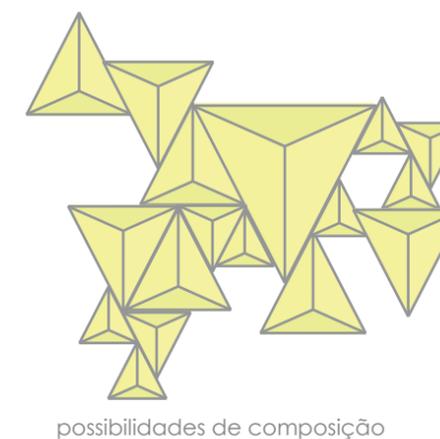
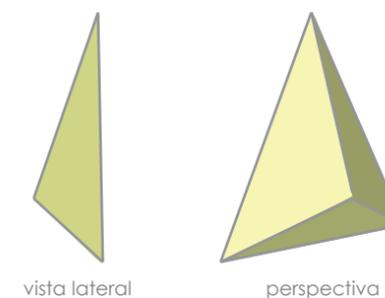
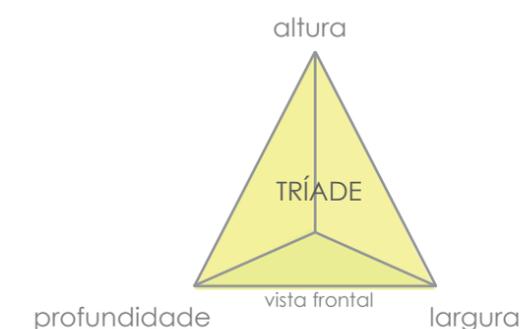
Durante a metodologia de desenvolvimento da malha paramétrica, na busca em um elemento que tivesse conexão com o programa que trabalha na apresentação de performances, foi usado como inspiração o livro "Corpo Mosaico" de Iris Brasil e a obra "Corpo e espaço: geometria em Schlemmer e Kandinsky".

Que definem como base de estudo o movimento [f.58], mais precisamente da dança para desconstrução do corpo humano como elemento geométrico capaz de representar uma infinidade de formas.

Como primeiro elemento, puro, capaz de sofrer diversas alterações: rotação, reflexão, homotetia, e translação, é apresentado a tríade [f.57] para definição do elemento único que compõe a criação da malha modular.

"A tríade é: forma, cor, espaço; as três dimensões do espaço: altura, profundidade e largura. As formas fundamentais: esfera, cubo e pirâmide; as cores fundamentais: vermelho, azul e amarelo. A tríade de dança, traje e música."
(SCHLEMMER, Oskar. 1926)

[f.57]



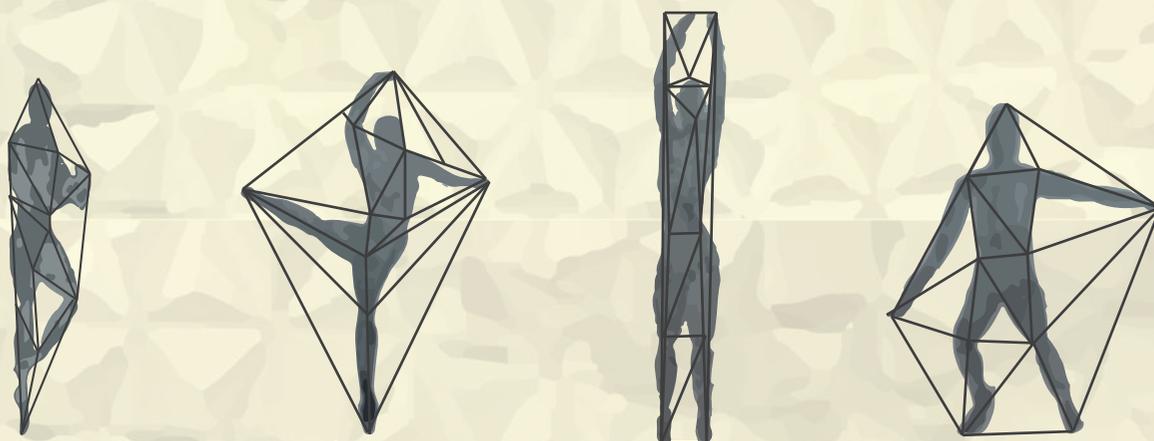
[f.57] Desenvolvimento do elemento de repetição do painel modular.
Fonte: Produção Autoral, 2017

[f.58] Diagramas de representação do movimento do corpo.
Fonte: Produção Autoral, 2017

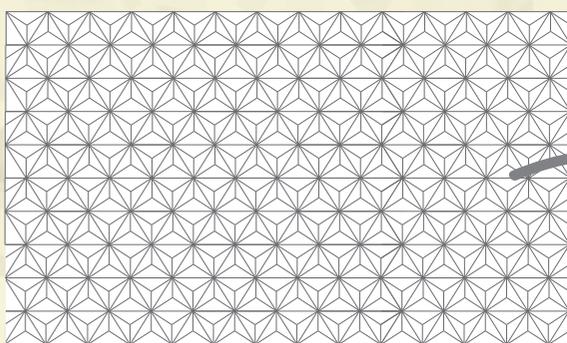
[f.59] Desenvolvimento e apresentação da malha geométrica que representa o painel modular a ser executado em concreto.
Fonte: Produção Autoral, 2017

[f.60] Representação final do painel modular que compõe as fachadas.
Fonte: Produção Autoral, 2017

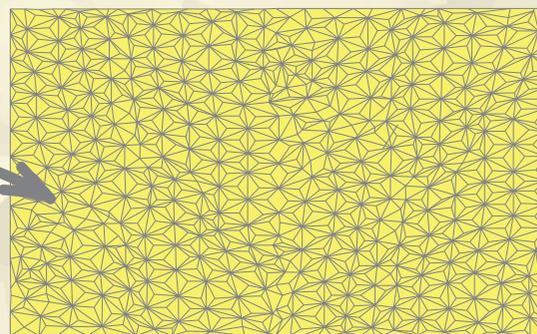
[f.58]



[f.59]



repetição do elemento tríade para composição da malha, reprodução do elemento em uma folha de papel em branco para articulação de movimento, elemento base do design paramétrico



a partir da adição de movimento à malha é possível articular diversas formas e retirar a monotonia da repetição, chegando a composição final do elemento decorativo.

CONFORTO

apropriação de tecnologias para o conforto térmico e acústico

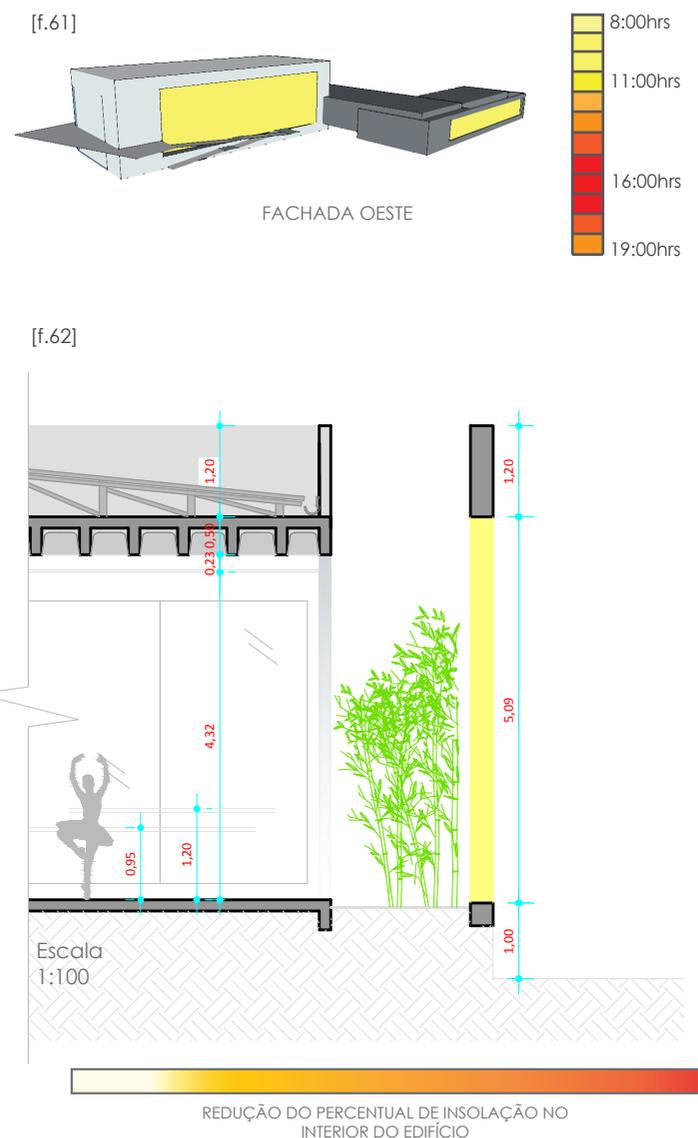
O projeto prevê o uso de tecnologias e materiais que proporcionem conforto térmico e acústico.

As fachadas oeste compostas por painéis modulares em amarelo [f.61] que além de sua função estética que compõe a monumentalidade do edifício, servem como barreiras térmicas protegendo os ambientes Plateia do Teatro Municipal e as Salas de Aula da Escola de Dança, da insolação mais crítica, o sol da tarde que atinge o edifício em todos os períodos do ano.

Os painéis executados em placas em aço microperfurado galvanizado (protegendo contra corrosão), filtram a insolação que incide nas salas de aula, melhorando o desempenho térmico do ambiente [f.62].

Para o melhor desempenho do Teatro Municipal, são obedecidas todas as recomendações estipuladas pela ABC-RT-001-P-2009, recomendações técnicas para Arquitetura de Casas de Espetáculos estipuladas pela Associação Brasileira de Cinematografia. A disposição da Platéia segue o molde dos Teatros Italianos. O teatro obedece as normas NT-11 com as devidas dimensões de corredores e número de saídas de emergências para evacuar todo o teatro em situações de emergência, além de prever espaço para PMR com 3% dos assentos para seus acompanhantes, e 3% para P.O..

Quanto ao projeto acústico [f.63], são definidos materiais que auxiliem no melhor conforto, os espelhos são dimensionados de forma que toda a platéia tenha total visibilidade do palco, os rebatedores permitem que as reflexões não ultrapassem 20m/s com tempo de reverberação entre 1,85 e 1,95s calculados com o auxílio do programa Windoor 2.0



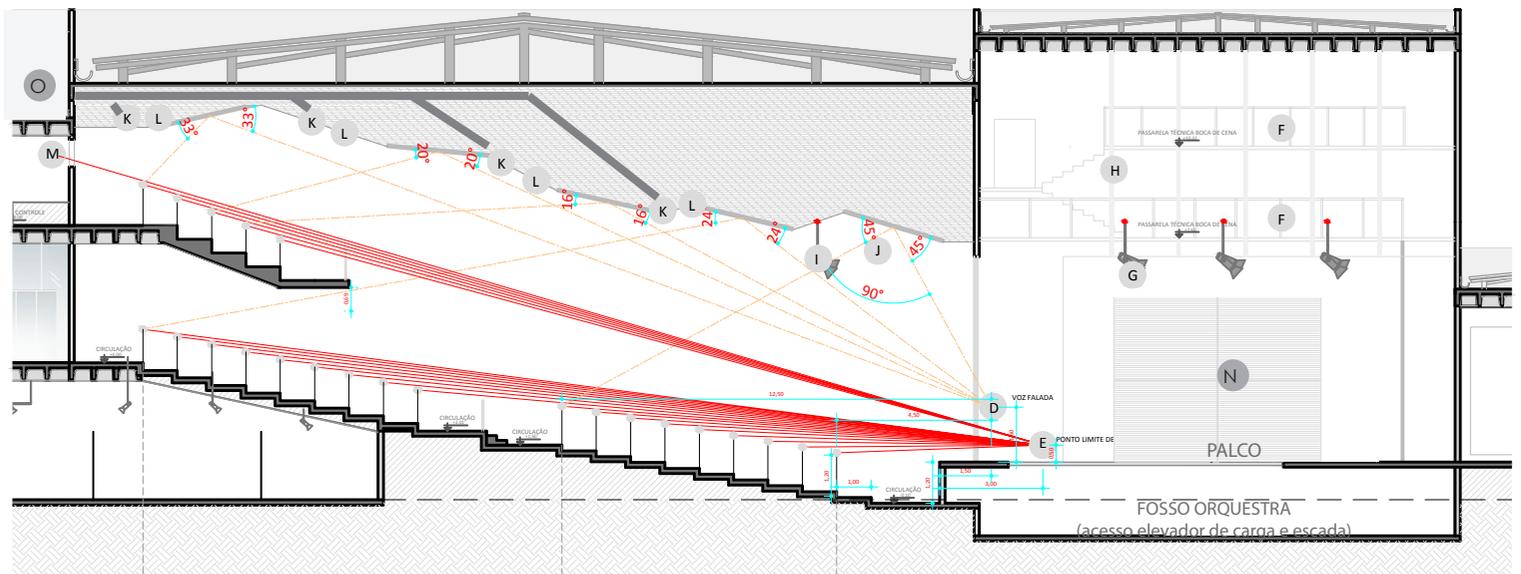
[f.61] Perspectiva Volumétrica de Apresentação dos Painéis que compõe a Fachada Oeste com Gráfico de Insolação.
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.62] Corte de Pele do Pannel na Sala de dança (Barreira Acústica).
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.63] Corte Técnico do Teatro, representando a platéia e boca de cena.
Fonte: Produção Autoral, 2017.

[f.64] Detalhe Ampliado das cotas definidas pelo Caderno Técnico de Casas de Espetáculos para locação do Ponto Crítico de Visibilidade e da Voz Falada.
Fonte: Produção Autoral, 2017.

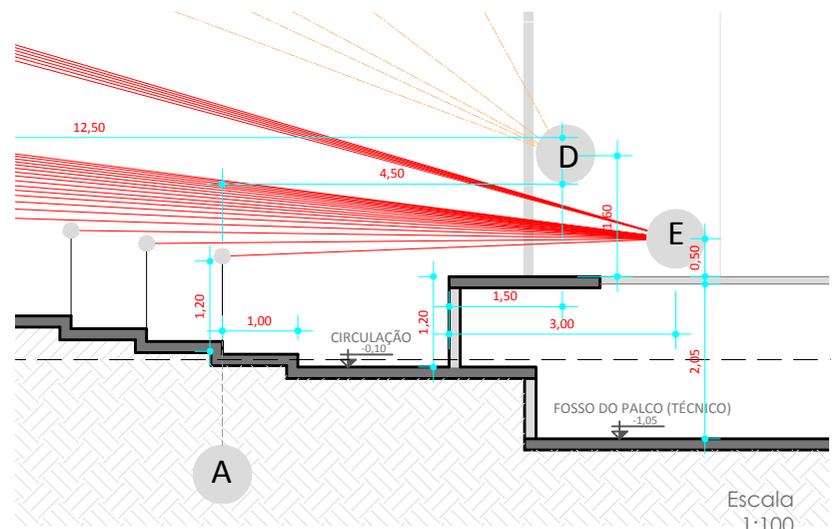
[f.63]



Escala
1:220

- A primeira fileira
- B ruído de fundo = 35dB/ distância = 12,50m
- C última fileira
- D ponto voz falada
- E ponto crítico de visibilidade
- F passarelas técnicas
- G régua de iluminação cenário (retrátil)
- H placas de composição do cenário (retrátil)
- I régua de iluminação cênica (retrátil)
- J primeiro rebatedor
- K instalação sistema de ar condicionado central
- L instalação iluminação geral
- M cabine de controle
- N portão de acesso do cenário h=6,00m
- O central de ar condicionado

[f.64]



Escala
1:100

ESTRUTURA E MATERIALIDADE

O edifício que abriga o Teatro Municipal apresenta uma junta de dilatação separando a platéia e boca de cena (em amarelo) [f.65] em estrutura metálica e laje protendida vencendo vãos de 23m.

Enquanto os outros setores do Teatro (em laranja) [f.65], assim como o edifício que abriga as Escolas de Teatro e Dança, apresentam pilares em concreto 25x45 e laje nervurada (h= laje + parte técnica para instalações elétrico e hidráulica 0,45m) permitindo a modulação do edifício em vãos 6x6 com pé direito 4,80m.

Para cobertura embutida em platibanda é proposto o uso das treliças e toda composição em estrutura metálica para sustentação da telha termoacústica trapezoidal 4mm e laje impermeabilizada no perímetro da caixa d'água e alojamentos.

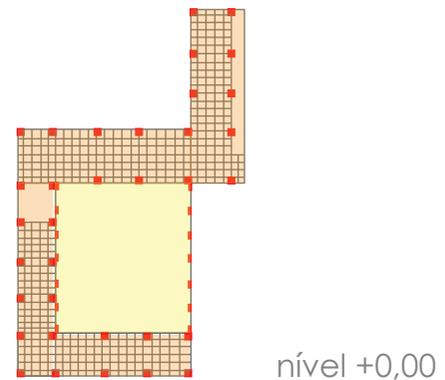
Para a cobertura embutida em platibanda, é proposto o uso das teliças e toda composição em estrutura metálica para sustentação da telha sanduíche, e laje impermeabilizada no perímetro da caixa d'água.

O volume principal que abriga o programa do Teatro Municipal é composto por vidro "U Glass", como um envelope translúcido que ao anoitecer, iluminado e em um ponto alto da cidade, chama a atenção de quem chega ao município pela Brasil Sul, trazendo monumentalidade ao Teatro.

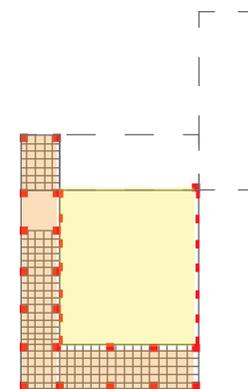
Em contraste com o volume principal, os volumes adjacentes que abrigam as Escolas, são em concreto aparente, mantendo a paleta de cores do entorno, composto por galpões em sua maioria tons frios e coberturas em telhas metálicas e de fibrocimento.

Trazendo ainda na composição dos painéis modulares a cor amarela, presente na pintura do revestimento metálico do armazém, agora demolido, criando um marco visual e acentuando a identidade própria do edifício.

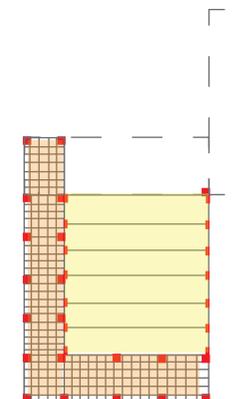
[f.65]



nível +0,00



nível +4,00



nível +8,00

[f.65] Diagramas representando a malha estrutural de concepção do edifício.

Fonte: Produção Autoral, 2017

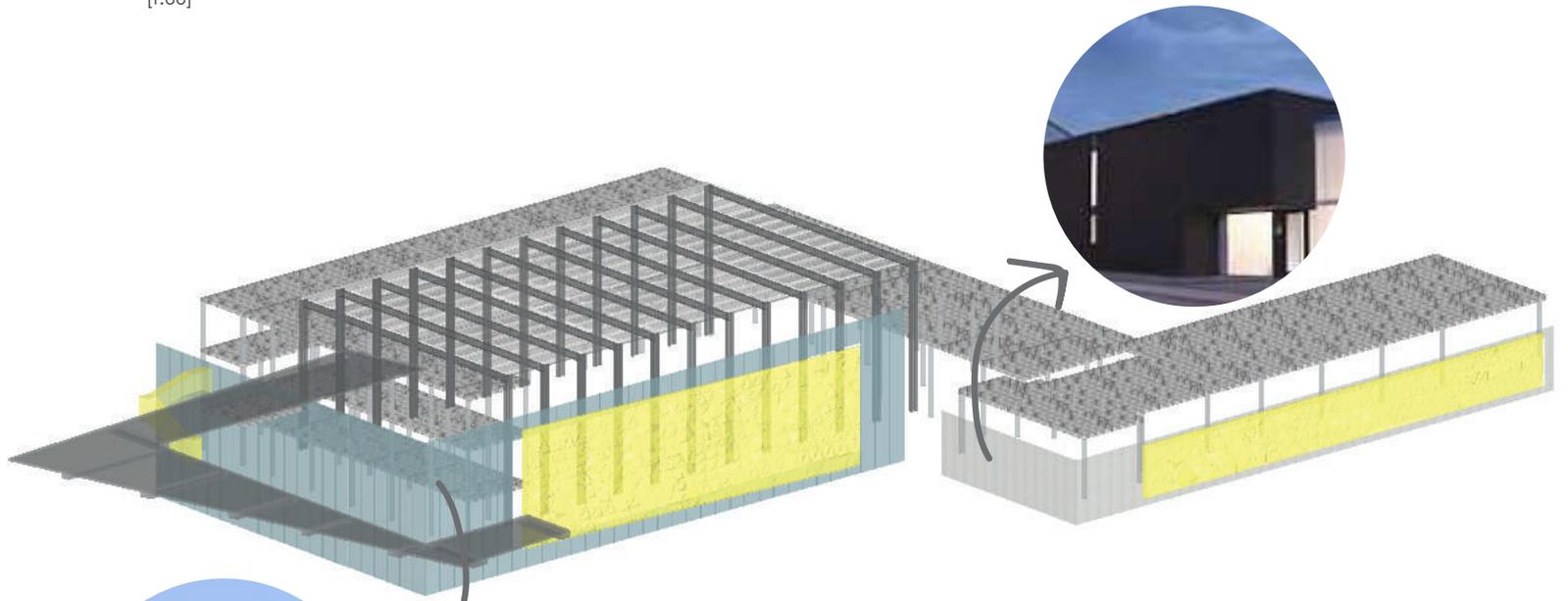
[f.66] Diagramas representando estrutura e materialidade do edifício.

Fonte: Produção Autoral, 2018

[f.67] Corte de Pele apresentando o detalhamento do vidro "U Glass"

Fonte: Produção Autoral, 2018

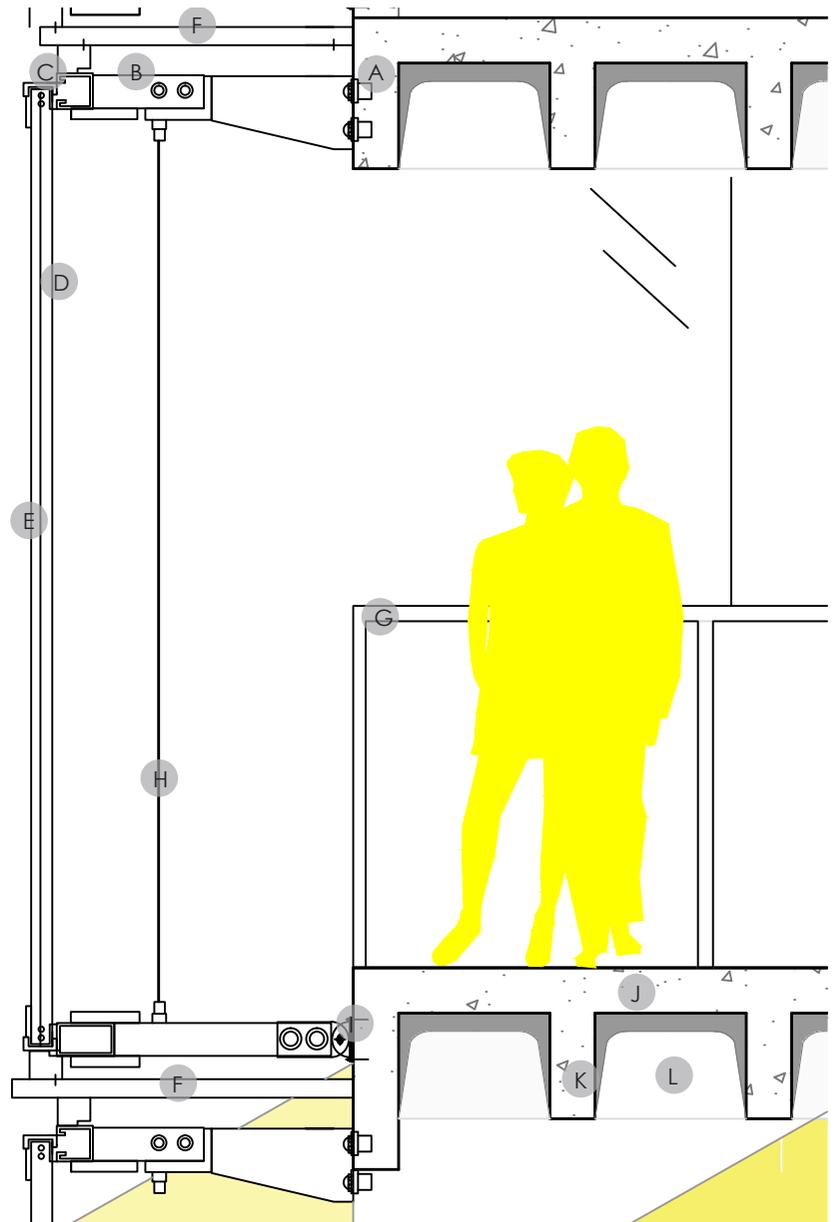
[f.66]

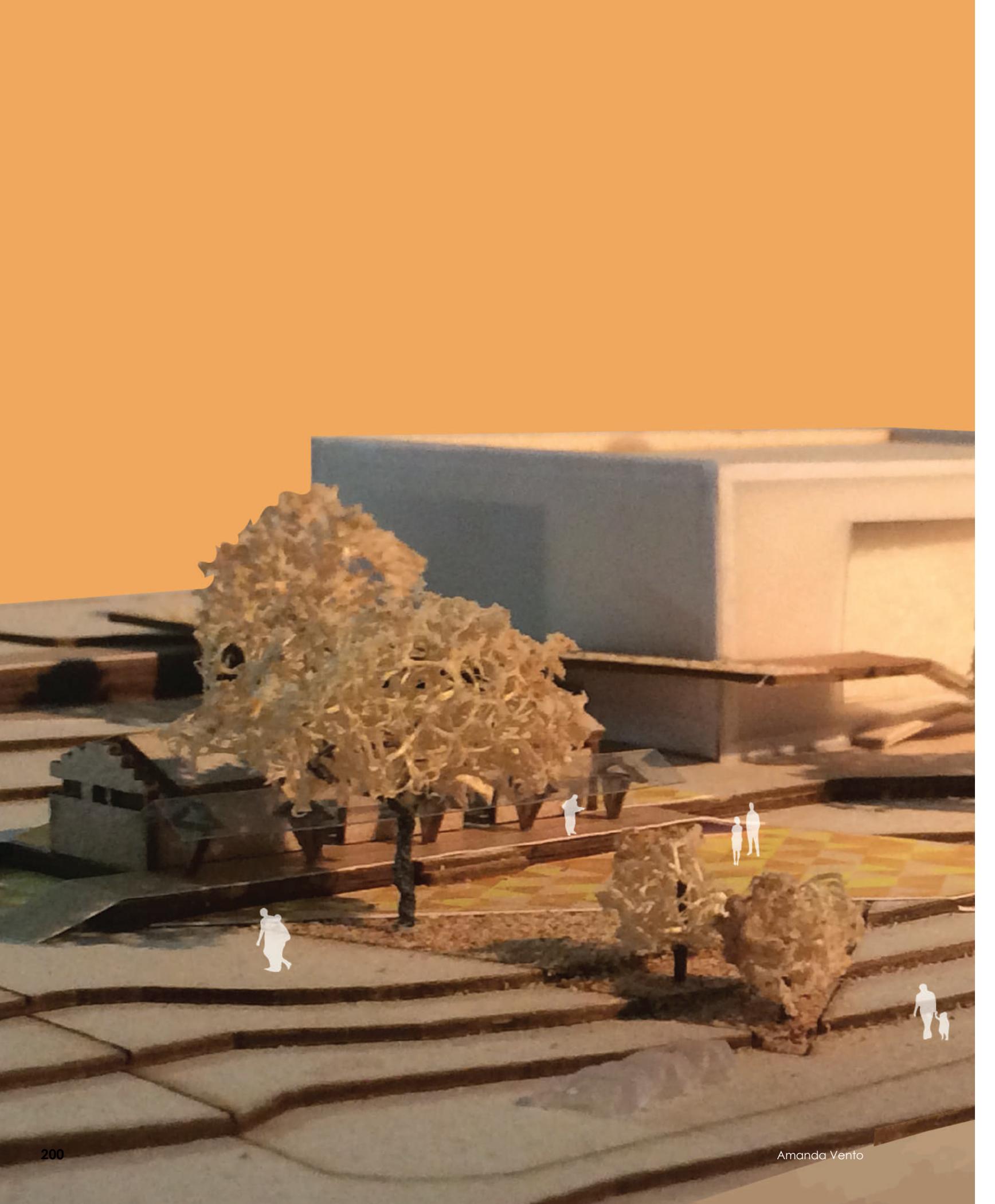


Escala
1:25

[f.67]

- A Chumbador 1/4x2 Parafuso Bucha Metal para engastamento da estrutura metálica na laje
- B Extensor metálico
- C Perfil Metálico C
- D Montante vertical em "U Glass"
- E Vidro insulado
- F Painel metálico insulado
- G Guarda corpo em inox
- H Cabo de aço
- I peças embebidas com 4 correias de ancoragem químicas (10mm)
- J Mesa Laje Nervurada
- K Armadura Principal
- L Vazio







AV. PRESIDENTE VARGAS

FOTO ILUSTRATIVA MAQUETE FÍSICA



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- EDUARDO, Agnaldo e CASTELNOU, Antônio. Artigo: Bases para projeto de centros de cultura e arte. Revista Terra e Cultura: N° 45: Ano 23: agosto a dezembro, 2007.
- MILANESI, Luis. A casa da invenção. São Paulo: Siciliano, 1991.
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 1. ed. São Paulo, 2013.
- SILVA, Júlia Bueno de Moraes. O interior e sua importância no projeto centralizador do Brasil: Anápolis anos 20-30. Dissertação de Mestrado em História, UFG, Goiânia, 1997.
- SILVA, Arlete Mendes da. Anápolis e sua geografia: As múltiplas "centralidades" do município. Caderno de Pesquisas – Museu Histórico de Anápolis "Alderico Borges de Carvalho", Ano 1 n°.1. Anápolis, GO, 2009. Disponível em <http://www.anapolis.go.gov.br/portal/multi-Midia/caderno-depesquisas-museu-historico/>.
- SOLA-MORALES, Manuel de. Las Formas de Crecimiento Urbano. Barcelona, Edicions UPC, 1993, periódico atualizado, 2003.
- SOLA-MORALES, Ignasi de. (1995), Terrain Vague, em Territórios, Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona, 2002.
- NEVES, Lucas. O Iphan e o Patrimônio Ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Dissertação de Mestrado. 2014
- CHOAY, Françoise. As questões do patrimônio - antologia para um combate, 1992.
- HALBWACHS, Maurice. Memória Coletiva. 1950.
- Café Com Pão Manteiga. Documentário que conta a história da Estrada de Ferro Goyaz e ganhou o prêmio Eduardo Benfica para Melhor Documentário, no IX Festival Internacional de Cinema e Vídeo Ambiental (IX Fica). Ano: 2007.
- SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. 1996.
- CASTRO, Joana D'arc B. et.al. A industrialização e a dinâmica ambiental. O caso da Vila Industrial Jundiá –Anápolis - GO. Revista de Economia da Universidade Estadual de Goiás, Anápolis ,GO. Vol. 4, n.01, 2008. Disponível em: <http://www.prp2.ueg.br/06v1/conteudo/pesquisa/iniccien/eventos/sic2008/fronteira/?ashsic/animacao/VISIC/arquivos/resumos/resumo159.pdf> >. Acesso em: 2016-03-22
- CLEMENTE, Juliana. Vazio Urbano e Imóveis Subutilizados. Dissertação de Mestrado. 2012
- NEIVA, Gustavo e VALVA, Milena D'Ayala. Patrimônio Cultural Edificado. Editora UCG. 2001.
- BONELLI, R. Architettura e restauro. Venezia: Neri Pozza Editore, 1959.
- BRASIL, Iris. Corpo mosaico: transformações espaço-temporais na dança. Volume 75. EDUFF, 2016.
- SCHLEMMER, Oskar. O Ballet Trádico. Pintor e Professor Bauhaus 1920. diário, 5 de julho de 1926.
- BERTAZZO, Ivaldo. Espaço e Corpo, capítulo Corpo e Espaço: geometria em Kandinsky. 2004.