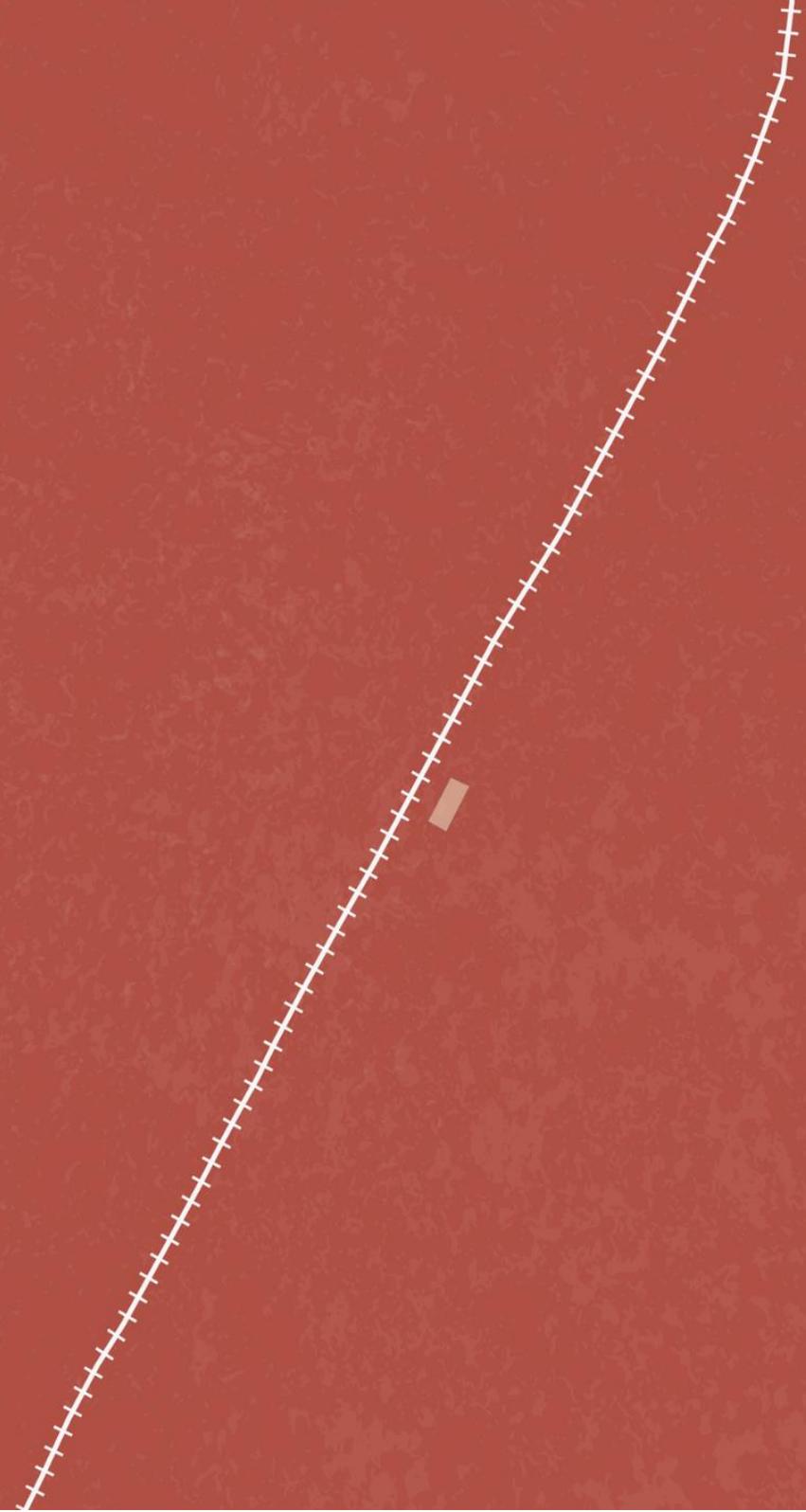


Trabalho final de conclusão de curso em arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Paraíba

# ENTRE TRILHOS E MEMÓRIAS

ESTUDO PRELIMINAR PARA REQUALIFICAÇÃO DA  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE IGUARACY/PE

**LAURA STTER SANTANA RODRIGUES,**  
orientação de Daniel Paulo de Andrade Silva  
maio / 2025





UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

**Entre trilhos e memórias:**

Estudo preliminar para requalificação da Estação Ferroviária de Iguaracy/PE

João Pessoa/PB  
2025

LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

### **Entre trilhos e memórias**

Estudo preliminar para requalificação da Estação Ferroviária de Iguaracy/PE

Trabalho final de conclusão de curso (TCC) apresentado ao curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, como requisito para a obtenção do grau de bacharel em arquitetura e urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Daniel Paulo de Andrade Silva

João Pessoa/PB  
2025

**Catálogo na publicação**  
**Seção de Catálogo e Classificação**

R696e Rodrigues, Laura Stter Santana.

Entre trilhos e memórias: Estudo Preliminar para  
requalificação da Estação Ferroviária de Iguaracy/PE /  
Laura Stter Santana Rodrigues. - João Pessoa, 2025.  
120 f. : il.

Orientação: Daniel Paulo de Andrade Silva.  
TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. Requalificação. 2. Patrimônio Cultural. 3.  
Estação Ferroviária. 4. Iguaracy. 5. Centro Cultural.  
I. Silva, Daniel Paulo de Andrade. II. Título.

UFPB/BSCT

CDU 72(043.2)

Laura Stter Santana Rodrigues

Trabalho final de conclusão de curso (TCC) apresentado ao curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, como requisito para a obtenção do grau de bacharel em arquitetura e urbanismo.

João Pessoa/PB, 06 de maio de 2025

Banca examinadora:

**Daniel Paulo de Andrade Silva**  
Examinador interno e orientador

**Amélia de Farias Panet Barros**  
Examinador interno

**Marco Antônio Farias Coutinho**  
Examinador interno



## Agradecimentos

A conclusão deste curso representa a realização de um sonho e o resultado de muitos esforços — não só meus, mas também daqueles que caminharam comigo.

Agradeço à minha família, especialmente à minha mãe, Flávia Barros, que sempre fez de tudo para que eu tivesse acesso à melhor educação possível. Ao meu irmão, Pedro, que eu não sabia o quanto precisava dele até ele chegar. E aos meus avós, Lourdes Barros e Sebastião Santana, que são a base mais linda da minha vida, sempre presentes com apoio e amor incondicional.

Agradeço à Universidade Federal da Paraíba por ter sido minha segunda casa durante esses anos. Foi ali que vivi momentos únicos e conheci pessoas incríveis: Fernanda Almeida e Bruno Henrique, que estiveram comigo não só na graduação, mas também no dia a dia da vida, sendo minha família Bahia/Paraíba — o pitu com o acarajé —, e Beatriz Quirino, que completou nosso grupo e deixou a rotina mais leve. Sem vocês, o curso de Arquitetura e Urbanismo teria sido muito mais difícil.

A Graziella Lins, que participou de todos momentos da minha vida torcendo por mim, o que não foi diferente agora, e a Marcos Filho, por não me deixar desanimar, pela companhia e pelas incontáveis idas à estação comigo — amo vocês!

Aos professores, minha profunda gratidão. Ao meu orientador, Daniel Andrade, por acreditar nesse projeto desde o Estágio I e por ter sido luz em tantos momentos. Agradeço

também a Âmelia Panet e Marco Coutinho, cujos ensinamentos despertaram meu interesse por projetos de intervenção em patrimônio e contribuíram com direcionamentos essenciais para esse trabalho.

Também sou muito grata aos escritórios em que tive a oportunidade de colaborar ao longo da graduação, em especial ao escritório Bethania Tejo, onde aprendi imensamente e fui incentivada a seguir com minha pesquisa. Este apoio fez toda diferença no processo.

Por fim, agradeço a Deus, pela força, pela esperança e pela persistência que Ele sempre me ensinou a cultivar.

Ao passado e ao futuro.



## Resumo

A Estação Ferroviária de Iguaracy, situada no sertão pernambucano, representa um marco histórico e simbólico para o município, tendo desempenhado papel relevante em seu desenvolvimento urbano e social ao longo de 30 anos de funcionamento. No entanto, encontra-se atualmente em estado de abandono e deterioração, sem uso definido e carente de políticas públicas de preservação. Diante disso, este trabalho propõe um estudo preliminar de requalificação da estação, com o objetivo de resgatar sua memória e atribuir-lhe novas funções, considerando as carências da cidade. Os objetivos específicos envolvem a compreensão das abordagens contemporâneas aplicadas em intervenções patrimoniais, a análise histórica e simbólica da edificação, e a formulação de diretrizes projetuais condizentes com sua relevância histórica e as demandas atuais. A metodologia adotada inclui revisão bibliográfica, levantamentos documentais e gráficos, além da análise de referências projetuais correlatas. Como resultado, foi desenvolvida uma proposta de centro cultural, com a oferta de diferentes usos através de espaços destinados à educação, arte, lazer e memória, articulando os novos blocos à estação preexistente por meio de percursos livres, materiais integrados ao contexto e linguagem formal respeitosa. Além de promover o resgate simbólico do patrimônio, esse estudo preliminar contribui para o fortalecimento da identidade local e o incentivo às práticas culturais no município.

**Palavras chaves:** Requalificação. Patrimônio cultural. Estação ferroviária. Iguaracy. Centro cultural.

## Abstract

The Iguaracy Railway Station, located in the hinterland of Pernambuco, represents a historical and symbolic landmark for the municipality, having played an important role in its urban and social development over 30 years of operation. However, it is currently in a state of abandonment and deterioration, without defined use and lacking public preservation policies. In view of this, this work proposes a preliminary study of the requalification of the station, with the objective of rescuing its memory and assigning it new functions, considering the needs of the city. The specific objectives involve the understanding of contemporary approaches applied in heritage interventions, the historical and symbolic analysis of the building, and the formulation of design guidelines consistent with its historical relevance and current demands. The methodology adopted includes bibliographic review, documentary and graphic surveys, in addition to the analysis of correlated project references. As a result, a proposal for a cultural center was developed, offering different uses through spaces for education, art, leisure and memory, articulating the new blocks to the pre-existing station through free paths, materials integrated into the context and respectful formal language. In addition to promoting the symbolic rescue of heritage, this preliminary study contributes to the strengthening of local identity and the encouragement of cultural practices in the municipality.

**Keywords:** Requalification. Cultural heritage. Railway station. Iguaracy. Cultural center.

## Lista de ilustrações

|  |    |
|--|----|
| Figura 1: Matriz de Conhecimentos .....  | 20 |
| Figura 2: Linha Tronco Centro (LTC) .....  | 23 |
| Figura 3: Mapa de localização de Irajá- PE .....                                   | 24 |
| Figura 4: Estação de Irajá, 1996 .....   | 25 |
| Figura 5: Estação de Irajá restaurada, 2024 .....                                  | 25 |
| Figura 6: Bens da esplanada de Irajá/PE .....                                      | 26 |
| Figura 7: Localização geográfica de Iguaracy .....                                 | 28 |
| Figura 8: Manchete do Diário de Pernambuco, edição 00307/1972 .....                | 29 |
| Figura 9: Cartão de lembrança da Empresa Collier .....                             | 30 |
| Figura 10: Planta de locação da Esplanada de Iguaracy (Salamandra), 19--..         | 31 |
| Figura 11: Bens da esplanada de Iguaracy .....                                     | 32 |
| Figura 12: Vila e Estação Ferroviária de Iguaracy, ano desconhecido .....          | 33 |
| Figura 13: Festa de São Sebastião em diferentes anos .....                         | 37 |
| Figura 14: Mosaico com expressões artísticas iguaracienses .....                   | 38 |
| Figura 15: Planta baixa da estação .....   | 40 |
| Figura 16: Mapa de danos .....   | 41 |
| Figura 17: Mapa de danos .....   | 41 |
| Figura 18: Mapa de danos- fachadas .....   | 42 |
| Figura 19: Danos na fachada norte .....  | 43 |
| Figura 20: Danos na fachada sul .....  | 43 |
| Figura 21: Danos na Estação Ferroviária .....                                      | 44 |
| Figura 22: Vista interna da Estação .....  | 45 |
| Figura 23: Sesc Pompeia .....  | 49 |
| Figura 24: Áreas internas do Sesc Pompeia .....                                    | 50 |
| Figura 25: Setorização da planta térrea do Sesc .....                              | 51 |
| Figura 26: Materialidade- Sesc Pompéia .....                                       | 51 |
| Figura 27: Museu do pão .....  | 52 |
| Figura 28: Setorização Museu do Pão .....  | 53 |
| Figura 29: Ambientes e materialidades- Museu do Pão .....                          | 53 |
| Figura 30: Centro Cultural Paris Anim .....  | 54 |
| Figura 31: Ambientes Centro Cultural Paris Anim .....                              | 55 |
| Figura 32: Planta baixa subsolo Centro Cultural <i>Paris Anim</i> .....            | 56 |
| Figura 33: Planta baixa térreo Centro Cultural <i>Paris Anim</i> .....             | 56 |
| Figura 34: Planta baixa pavimento superior Centro Cultural <i>Paris Anim</i> ..... | 57 |
| Figura 35: Planta baixa cobertura Centro Cultural <i>Paris Anim</i> .....          | 57 |
| Figura 36: Perímetro urbano de Iguaracy .....                                      | 60 |
| Figura 37: Localização dos equipamentos culturais .....                            | 61 |
| Figura 38: Localização dos equipamentos culturais .....                            | 61 |
| Figura 39: Mapa de cheios e vazios .....   | 62 |
| Figura 40: Mapa de ocupação e uso do solo .....                                    | 63 |
| Figura 41: Mapa de gabarito .....  | 64 |
| Figura 42: Mapa de condicionantes naturais .....                                   | 65 |
| Figura 43: Colagem conceitual .....  | 69 |
| Figura 44: Fluxograma de setorização inicial .....                                 | 70 |
| Figura 45: Segunda proposta de setorização .....                                   | 70 |
| Figura 46: Primeira proposta de setorização .....                                  | 70 |
| Figura 47: Mosaico de perspectivas da Estação .....                                | 71 |
| Figura 48: Setorização final .....   | 73 |
| Figura 49: Esquema de fluxos .....   | 74 |
| Figura 50: Planta baixa geral- implantação .....                                   | 76 |
| Figura 51: Vista externa do Centro- Fachada Norte da Estação .....                 | 77 |
| Figura 52: Vista externa- Fachada Oeste da Estação .....                           | 79 |
| Figura 53: Composição visual do bloco administrativo .....                         | 81 |
| Figura 54: Vista da relação praça X bloco ADM e Estação .....                      | 82 |
| Figura 55: Composição visual do Restaurante .....                                  | 83 |
| Figura 56: Vista Externa do restaurante .....                                      | 84 |
| Figura 57: Acesso para praça elevada- Café e restaurante .....                     | 84 |
| Figura 58: Composição visual da Estação Salamandra .....                           | 85 |
| Figura 59: Vista interna Café- cozinha .....                                       | 86 |
| Figura 60: Vista interna Café- salão de mesas .....                                | 86 |
| Figura 61: Vista interna Café- cozinha .....                                       | 87 |
| Figura 62: Composição visual do Ateliê de criatividade .....                       | 88 |
| Figura 63: Vista interna do ateliê de criatividade .....                           | 89 |
| Figura 64: Composição visual do Bloco multiuso .....                               | 90 |
| Figura 65: Vista externa do bloco multiuso .....                                   | 91 |

|  |     |
|--|-----|
| Figura 66: Vista interna- sala de dança .....                    | 91  |
| Figura 67: Composição visual da Biblioteca .....                 | 92  |
| Figura 68: Vista interna biblioteca .....                        | 93  |
| Figura 69: Composição visual dos Vestiários.....                 | 94  |
| Figura 70: Diagrama 3d do pavilhão .....                         | 95  |
| Figura 71: Vista do pavilhão .....                               | 96  |
| Figura 72: Composição do paisagismo .....                        | 97  |
| Figura 73: Vista da fachada posterior dos blocos culturais ..... | 98  |
| Figura 74: Vista interna- fachadas Bloco ADM e ateliês .....     | 99  |
| Figura 75: Vista para pátio externo .....                        | 100 |

## **Lista de tabelas**

|  |    |
|--|----|
| Quadro 1: Influências dos projetos de referência ..... | 58 |
| Quadro 2: Matriz de relações .....                     | 72 |

## Sumário

|  |     |
|--|-----|
| 1. Introdução .....  | 16  |
| 2. Do monumento aos trilhos.....   | 19  |
| 2.1. Linhas férreas no Sertão de Pernambuco .....  | 22  |
| 3. A preexistência.....  | 28  |
| 3.1. A Estação como lugar de memória.....  | 33  |
| 4. Contexto atual.....   | 37  |
| 4.1. Condições físicas atuais.....   | 43  |
| 5. Bases para desenvolvimento da proposta .....  | 47  |
| 5.1. SESC Pompeia – São Paulo, 1982- Lina Bo Bardi .....   | 49  |
| 5.2. Museu do Pão – Ilópolis/RS, 2005 – Brasil Arquitetura .....   | 52  |
| 5.3. Centro Cultural Paris Anim’ Jean-Michel Martial – Paris, 2022<br>– EGA Erik Giudice Architects..... | 54  |
| 6. O lugar .....   | 60  |
| 6.1. Morfologia Urbana .....   | 62  |
| 7. A proposta .....  | 68  |
| Considerações finais .....   | 101 |
| Referências .....  | 104 |



## 1. Introdução

A compreensão de patrimônio passou por transformações ao longo do tempo, deixando de ser um conceito restrito à aristocracia e ao monumental para se tornar um direito coletivo, vinculado à identidade e à memória social (Funari; Pelegrini, 2014). Esse processo ganhou força a partir da Revolução Francesa e se consolidou na segunda metade do século XX, especialmente com a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), que ampliou as diretrizes de preservação. Posteriormente, documentos como a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) reafirmaram a importância do patrimônio industrial e ferroviário, destacando sua relevância histórica e sua vulnerabilidade diante da desativação e do abandono.

Nesse contexto, o Iphan tem se dedicado, nos últimos anos, ao estudo do Patrimônio Cultural Ferroviário, compreendido como parte dos bens resultantes da industrialização, visando preservar o patrimônio cultural do Brasil. No entanto, como apontado por Freire (2017, p. 9), “[...] do ponto de vista funcional e estrutural, a rede ferroviária é a que apresenta maior grau de complexidade frente ao entrelaçamento de diversos aspectos”, enfrentando dificuldades quanto ao seu reconhecimento como bem cultural. Esses desafios são, em grande parte, atribuídos aos discursos patrimoniais que ainda se baseiam na

monumentalidade e excepcionalidade dos bens (Freire, 2017, p. 10), o que ressalta a necessidade de um processo de avaliação mais abrangente.

A implantação das ferrovias no Brasil, no século XIX, refletiu um processo de modernização e teve papel central no desenvolvimento urbano e econômico. Em Pernambuco, a malha ferroviária foi marcada por conexões entre interior e litoral, voltadas ao escoamento da produção agrícola — contexto que gerou impactos significativos nas paisagens e dinâmicas locais, como no município de Iguaracy, o qual com a desativação da estação ferroviária, perdeu parte da movimentação econômica e de pessoas que o trem trazia, contribuindo para sua estagnação. Atualmente, a economia local gira principalmente em torno da agricultura e da pecuária, e a feira livre representa o principal ponto de movimentação na cidade, sustentada pelas trocas comerciais entre moradores, visitantes das cidades vizinhas e da zona rural. No entanto, serviços essenciais como saúde, educação e lazer ainda carecem de infraestrutura adequada, obrigando a população a buscar esses recursos em municípios próximos.

Além disso, o desafio enfrentado para reconhecer bens ferroviários como patrimônio impacta especialmente construções de pequeno porte, como a Estação Ferroviária de Iguaracy, que atualmente se

encontra em mau estado de conservação e sem uso. É importante ressaltar que o bem está incluído no Tombamento do Patrimônio Ferroviário Edificado de Pernambuco, cujo exame técnico encontra-se em fase de conclusão, reforçando sua relevância nesse contexto.

A escolha da estação ferroviária de Iguaracy como objeto de estudo não surgiu apenas de uma análise técnica, mas também de uma indignação pessoal, que se construiu desde a infância. Esse sentimento foi amadurecendo ao longo da minha trajetória na arquitetura, até se transformar em motivação para propor um novo olhar para o lugar.

Diante desse cenário, esse trabalho propõe um estudo preliminar para requalificação da estação, com o objetivo de preservar seu valor histórico e, ao mesmo tempo, atender a demandas contemporâneas. A proposta prevê a criação do centro cultural Estação Salamandra — nome inspirado na forma como o edifício está registrado nos desenhos do IPHAN. Esse uso surge de uma demanda evidente por espaços culturais, dado seu acervo considerável de artistas e artesãos que carecem de apoio e visibilidade.

O desenvolvimento deste trabalho foi pensado de maneira a construir um percurso gradual, que parte de uma leitura teórica mais ampla até chegar à materialização do projeto de requalificação da Estação

Ferroviária de Iguaracy. Dessa forma, ele se estrutura basicamente em seis partes, partindo do panorama histórico sobre a formação do conceito de patrimônio e as diferentes posturas teóricas adotadas ao longo do tempo para sua preservação. A partir desse entendimento, o foco é guiado até a discussão de patrimônio industrial, introduzindo o contexto das linhas férreas no sertão de Pernambuco, permitindo situar Iguaracy e compreender o papel que a estação, o objeto de intervenção, exerceu no município, tratando da sua história e articulando a teoria dos lugares de memória de Pierre Nora com relatos de moradores que vivenciaram a estação em seu funcionamento. Com esse pano de fundo, apresenta-se o contexto atual de Iguaracy, analisando suas dinâmicas sociais e culturais, bem como o estado de conservação da estação.

Na sequência, o trabalho apresenta os fundamentos da proposta, reunindo o referencial teórico, análise de projetos correlato e estudos pré-projetuais. Todo esse percurso leva à apresentação da proposta de requalificação, mostrando seu desenvolvimento desde os primeiros esquemas até a definição dos espaços, fluxos, materiais e diretrizes de uso, revelando não apenas a transformação do edifício, mas também a construção de um novo espaço de encontro e memória para a cidade.

An aerial photograph showing a construction site in a wooded area. A long, narrow concrete foundation is laid out horizontally. In the center of this foundation, a rectangular structure of rebar is being prepared, likely for a foundation or a small building. The surrounding terrain is covered in dense green vegetation. A dirt road or path runs along the left side of the site. The overall scene is captured from a high angle, providing a clear view of the construction progress.

02.

DO MONUMENTO  
AOS TRILHOS

## 2. Do monumento aos trilhos

### Fundamentos e posturas para intervenção em edificações históricas

É natural que a definição de patrimônio, atualmente, seja distinta do que prevalecia na sua origem. Este, que surgiu a partir da perspectiva e interesse da aristocracia, foi inicialmente definido em um contexto privado e individual (Funari; Pelegrini, 2014. p. 11). Com o tempo, o conceito foi ampliado através do significado simbólico e coletivo, especialmente através da difusão do cristianismo e do poder religioso, embora ainda sob a influência aristocrática.

Entre os séculos XV e XVIII, durante o Renascimento, o cenário começa a mudar à medida que o foco se desloca da religião para o homem, despertando uma crescente preocupação com a catalogação e a coleta de obras da antiguidade clássica (Funari; Pelegrini, 2014, p. 12). Posteriormente, com a Revolução Francesa, os bens da nobreza são colocados à disposição do povo, e o patrimônio começa a ser classificado e protegido, derivando a noção de restauração, agora compreendida como a recuperação de bens pertencentes à nação (Choay, 2010 apud Aloise, 2015).

A partir disso, nos séculos seguintes, diversos autores trouxeram novas discussões sobre o tema, resultando em diferentes abordagens e perspectivas. O arquiteto francês Viollet-Le-Duc (1814-1879), por exemplo, é conhecido por sua teoria do Restauro Estilístico, que propõe restabelecer e refazer o bem de forma completa, mesmo que esse estado nunca tenha existido originalmente, como a adição de Quimeras góticas na restauração da Catedral de Notre-Dame em Paris ou a complementação da Catedral da Sagrada Família em Barcelona. Em contraste, teóricos como o inglês John Ruskin (1819-1900) defendiam a preservação do passado sem reconstituí-lo, postura aplicada nas ruínas de Pompeia, por exemplo, e Cesare Brandi (1906-1988), com sua Teoria do Restauro Crítico que propunha intervenções mínimas e um equilíbrio entre o original e o restauro, respeitando a essência e a memória do bem (Olimpio, 2020).

Essas teorias foram sendo complementadas ao longo do tempo, buscando conciliar diferentes perspectivas e ampliando o debate para a escala urbana. Nesse contexto, destaca-se a contribuição de Alois Riegl (1858-1905), que propôs a divisão dos valores ligados aos monumentos em valores de memória (rememoração) e valores de contemporaneidade, permitindo uma leitura mais ampla e contextualizada do patrimônio (Rocha, 2016, p. 24-26).

No Brasil, as ações de preservação do patrimônio cultural tiveram início em 1937, com a criação da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atualmente Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Nesse mesmo ano, foi promulgado o Decreto-Lei nº 25, que estabeleceu diretrizes para a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, abrangendo bens móveis e imóveis de interesse público. Segundo o Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural (Brasil, 2005), o conceito de revitalização<sup>1</sup> refere-se ao conjunto de ações destinadas a atribuir uma nova qualidade a bens arquitetônicos, promovendo sua melhoria com base nas relações culturais, sociais e econômicas do contexto em que estão inseridos. Nesse sentido, a preservação do patrimônio cultural e arquitetônico está intrinsecamente ligada à adoção de práticas que conciliem requalificação e uso contemporâneo, respeitando a história, a memória e a identidade desses bens.

Devido à grande variedade de teorias e abordagens sobre o tema, torna-se necessário adotar um caminho que contemple determinados

<sup>1</sup> Considerando a proposta deste trabalho, porém, o termo mais adequado a ser adotado é requalificação, uma vez que a intervenção busca também ressignificar e adequar o edifício a novos usos.

ideais. Com base nisso, Monique Olimpio (2020) desenvolveu uma matriz (Figura 1) fundamentada nas teorias de autores notadamente reconhecidos na área, com o objetivo de promover a capacitação e orientar ações projetuais em áreas e edifícios de interesse patrimonial, de forma clara e sempre conectando a teoria com a prática projetual (Olimpio, 2020, p. 265). Essa matriz se estrutura em torno de quatro questões principais: “Por que preservar?”, “O que preservar?”, “Para quem preservar?” e “Como preservar?”, chegando na reflexão final: “Estou preservando?”.

Figura 1: Matriz de Conhecimentos



Fonte: Olimpio, 2020

A autora explica que, para preservar, é fundamental entender os conceitos de monumento, patrimônio cultural e valor patrimonial, considerando fatores como história, antiguidade, uso, valor artístico, simbólico e sustentabilidade (Olimpio, 2020, pg. 29). Definir o que preservar exige uma análise detalhada do edifício ou área, com base em pesquisas históricas, levantamento gráfico e diagnóstico dos danos, como sugerem os “Princípios de La Valletta”. O processo de como preservar deve seguir as recomendações da Unesco (1976), ICOMOS e cartas patrimoniais, aplicando os princípios adequados. Por fim, a pergunta "estou preservando?" demanda uma revisão constante para garantir que os objetivos de preservação sejam alcançados.

Para entrar no tema que delimita o objeto de estudo deste trabalho, é preciso ainda levar em consideração, além das posturas e teorias abordadas anteriormente, a criação das Cartas Patrimoniais, documentos internacionais que servem de base para todo esse caminho traçado, estabelecendo diretrizes fundamentais para a conservação e gestão dos mais diversos bens patrimoniais.

A partir da década de 1960, com a consolidação da Carta de Veneza, o debate e a proteção do patrimônio cultural tornaram-se mais organizados e abrangentes, oferecendo bases teóricas para a criação de novos documentos que incluíssem diferentes tipologias de bens. Nesse

cenário, destaca-se a Recomendação de Nairóbi (Unesco, 1976), que reconheceu a diversidade de formas de patrimônio cultural e sua relevância para a identidade das comunidades, bem como a Carta de Nizhy Tagil (2003), que trouxe uma definição mais detalhada do Patrimônio Industrial, afirmando que:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolvem atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou educação. (TICCIH, 2003)

Nesse mesmo contexto, cabe ainda citar a Carta de Burra (IPHAN, 2013) como documento fundamental e complementar a Carta de Nizhy Tagil, uma vez que trata sobre a significância cultural e princípios para a conservação de sítios, estruturas e áreas de paisagens do patrimônio industrial, o qual carrega consigo memórias coletivas e simboliza marcos da identidade local.

Desse modo, o patrimônio ferroviário, como parte integrante do patrimônio industrial, apresenta-se como uma temática de grande

relevância a ser abordada e preservada, pois desempenha um papel essencial na conservação da memória e das raízes que sustentam a construção social e econômica de uma sociedade.

## 2.1. Linhas férreas no Sertão de Pernambuco

O Iphan nos últimos anos tem se dedicado ao estudo do Patrimônio Cultural Ferroviário, compreendido como parte dos bens resultantes da industrialização, visando preservar o patrimônio cultural do Brasil. No entanto, como apontado por Freire (2017, p. 9), “[...] do ponto de vista funcional e estrutural, a rede ferroviária é a que apresenta maior grau de complexidade frente ao entrelaçamento de diversos aspectos”, enfrentando desafios quanto ao seu reconhecimento como bem cultural. Esses desafios são em grande parte atribuídos aos discursos patrimoniais que ainda se baseiam na monumentalidade e excepcionalidade dos bens (Freire, 2017, p. 10), o que ressalta a necessidade de um processo de avaliação mais abrangente.

A construção das ferrovias no Brasil, iniciada no século XIX, foi impulsionada pela necessidade de modernização conforme os padrões

européus e desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico, social e urbano do país. Muitas dessas construções resultaram de investimentos privados de empresas estrangeiras interessadas no escoamento da produção agrícola<sup>2</sup>, a exemplo de Pernambuco, que se destacou devido à sua significativa produção de cana-de-açúcar e algodão ao longo do seu território, criando importantes canais de integração entre as regiões interioranas e o litoral, em função da necessidade de escoar a produção excedente para o exterior através do porto.

A malha ferroviária em Pernambuco atendeu aproximadamente 60 municípios, abrangendo um total de 152 conjuntos ferroviários, que incluíam pontos de embarque e paradas (Iphan, 2009). Esse avanço facilitou o surgimento e crescimento de pequenos núcleos urbanos, deixando marcas significativas nas paisagens desses lugares e gerando impactos econômicos, sociais e culturais na região, conforme destacado por Leonel Brizolla Monastisky (2006, apud Freire, 2017, pg. 143) quando cita sobre a importância das ferrovias brasileiras:

Desde a sua implantação no Brasil – há mais de um século e meio –, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico do país, foi um dos

---

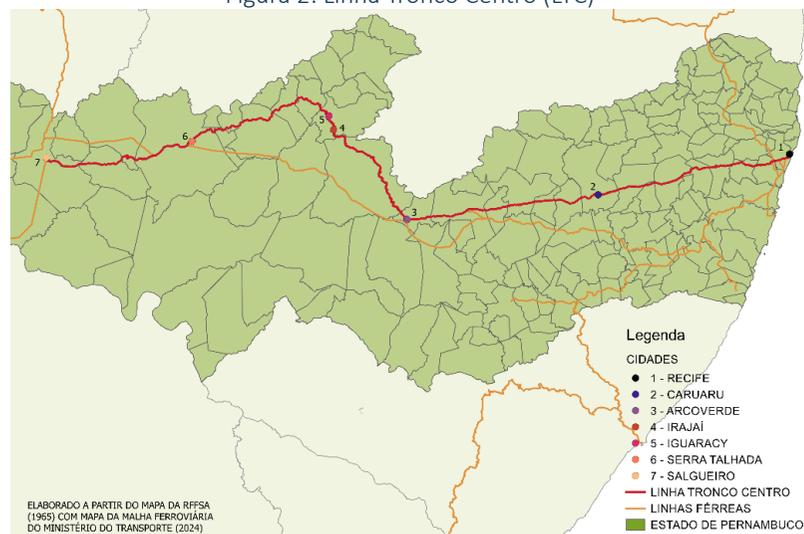
<sup>2</sup> A construção dessas ferrovias não teve como prioridade a formação de uma malha homogênea e abrangente ao longo do território nacional, o que influenciou, em

partes, na posterior desativação e abandono de grande parte dos ramais (Cavalcanti Neto et al., 2011).

alicerces para a integração regional e nacional, auxiliou os processos de urbanização e industrialização brasileiros, foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias e influenciou a sociedade brasileira, especialmente durante a primeira metade do século XX, transportando cargas, passageiros, informações e cultura. (Monastisky 2006, apud Freire, 2017, pg. 143).

A estação objeto de estudo deste trabalho, localizada no sertão de Pernambuco, foi estabelecida devido à expansão da Linha Tronco Centro – LTC (Figura 2), a qual chegou a essa porção do território por volta de 1912, com a construção da Estação do município de Arcoverde.

Figura 2: Linha Tronco Centro (LTC)



Fonte: Elaborado a partir do mapa da RFFSA (1965) com Base cartográfica da malha ferroviária do ministério dos transportes. Adaptado pela autora, 2024

Esta linha desempenhou um papel crucial ao abranger e transportar toda a região de produção agrícola, bem como a área algodoeira do sertão. Com início em Recife, a linha ferroviária LTC é finalizada no município de Salgueiro, totalizando 607,42Km de extensão (Patrimônio, 2009).

Porém, em paralelo a essas construções, entre as décadas de 1920 e 1990 o patrimônio ferroviário brasileiro passou por uma série de transformações, influenciada por mudanças econômicas e políticas nacionais e internacionais: A crise de 1929, que impactou o mercado de exportações, reduziu significativamente o fluxo de cargas nas ferrovias, seguido pelos anos 1940, sob o Governo Vargas, onde o Brasil intensificou seus investimentos na industrialização, promovendo a migração para as áreas urbanas e o conseqüente crescimento das cidades, resultando na diminuição da demanda por trens de passageiros, especialmente em localidades menores (Mota, 2021).

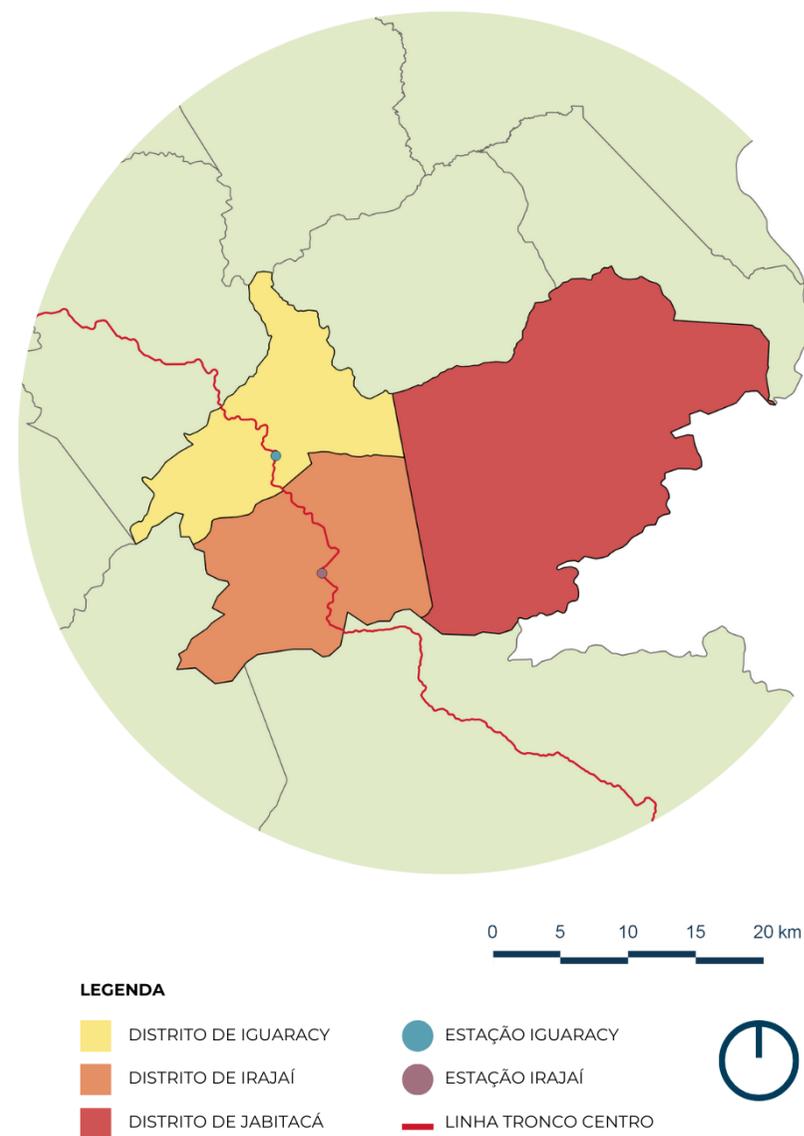
Esse cenário se agravou na década de 1950, com o governo de Juscelino Kubitschek, que inseriu a indústria automobilística como pilar de seu plano de metas, marcando o início do "rodoviarismo" no Brasil. A criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 1956, impulsionou a produção nacional de veículos, levando à expansão das rodovias e ao conseqüente abandono das ferrovias. A

Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), criada em 1950 para gerir e modernizar o sistema ferroviário, também foi responsável pela desativação de ramais considerados não lucrativos entre os anos 1960 e 1970, contribuindo para a extinção de diversas ferrovias menores (Giesbrecht apud Mota, 2021).

Posteriormente, na década de 1980, os problemas se intensificaram, quando houve reduções significativas dos investimentos na RFFSA, gerando um colapso técnico-operacional, devido a deterioração da infraestrutura, falta de manutenção nos trens e a perda de mercado para o transporte rodoviário onde, em 1989, o investimento no setor atingiu apenas 19% do valor aplicado no início da década (Iphan, 2009). O abandono das ferrovias resultou no fechamento de inúmeras linhas e na acumulação de estruturas ferroviárias desativadas, afetando também o desenvolvimento de cidades e municípios que cresceram em torno desse sistema de transporte (Cardoso, 2021).

O distrito de Irajá-PE, pertencente ao município de Igaracy, se configura como exemplo prático de inclusão e estagnação promovido pelo surgimento, desenvolvimento e decadência das linhas férreas no sertão. Localizado a 10km de Igaracy, teve sua estação inaugurada em outubro de 1948, se situando no Km 368 da Linha Tronco Centro (Figura 3).

Figura 3: Mapa de localização de Irajá- PE



Fonte: Base cartográfica do IBGE, 2024. Adaptado pela autora, 2024.

Construída a partir da continuação da linha vinda de Albuquerque Né, Irajá é um exemplo dentre vários que acabaram estagnados devido ao abandono das linhas férreas, uma vez que, enquanto ativa, a ferrovia gerava movimentação de pessoas e mercadorias, incluindo a vila no circuito, mas que com a sucessão de acontecimentos- inauguração da estação de Iguaracy e desativação de linhas- passou a ser apenas ponto de passagem e não evoluiu. Atualmente na região a sua esplanada é uma das mais completas e com prédios ainda em pé, composta pela estação – caracterizada pelo Iphan como exemplar da arquitetura proto-racionalista, armazém, caixa d'água e vila ferroviária com dezessete unidades, em terreno de topografia plana, onde as edificações de maior porte foram distribuídas ao longo dos trilhos, com a vila ferroviária (casas de turma<sup>3</sup>) e a casa do mestre de linha mais recuadas. De acordo com Mota e Sá, as boas condições da esplanada se deram pelo cuidado que parte da população regional teve, adotando soluções para mitigar as degradações do prédio da estação, como a colocação de uma cobertura provisória em 2011.

---

<sup>3</sup> Neste trabalho entende-se como Casa de Turma a definição: “CASAS DE TURMA- pequenas construções moduladas, ritmadas e germinadas, geralmente de porta e janela, construídas ao longo da linha férrea, possuem sala, quarto e cozinha e

Figura 4: Estação de Irajá, 1996



Fonte: Acervo de Ronaldo Câmera de Sá, 2020

Figura 5: Estação de Irajá restaurada, 2024



Fonte: Acervo pessoal, 2024

cobertura em duas águas com telha francesa”. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. PPSHI- Recife – PE. (Iphan, 2009).

Nos últimos anos, ações de requalificação foram adotadas no prédio do Armazém, que passou a ser sede da UBS do distrito, no conjunto operacional da caixa d'água e em algumas casas da vila ferroviária (Figura 6) bem como o prédio da Estação, restaurada em 2022 (Figura 4 e Figura 5) onde se manteve grande parte dos seus elementos construtivos, inclusive detalhes do letreiro e da marquise e a estrutura original para preservar suas características, mas algumas adequações na cobertura, portas e janelas, criação de banheiros e algumas mudanças internas, além de tratamento na plataforma, foram adotadas. Hoje o prédio funciona como Centro de Convivência para a população.

Diante desta realidade, percebe-se um cenário que reflete não apenas a passagem do tempo, mas também as transformações que a ascensão e queda do transporte ferroviário promoveu. Além disso, a iniciativa de resgatar e revitalizar parte da esplanada mostra a importância que esse espaço teve para a população e um cuidado com a preservação da memória do patrimônio cultural da região. Entretanto, mesmo com esses esforços, o distrito de Irajá permanece como um retrato da estagnação provocada por este declínio, sendo assim um exemplo de inclusão e exclusão.

Figura 6: Bens da esplanada de Irajá/PE  
Fonte: Acervo pessoal, 2024



# 03.

## A PREEEXISTÊNCIA



### 3. A preexistência

Dado o resumo histórico do desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil, em especial no estado de Pernambuco adentrando o Sertão, onde está localizado o objeto de estudo desta pesquisa, parte-se para a contextualização da Estação Ferroviária. Neste estudo, a estação foi analisada com base nas informações do Inventário do IPHAN, visitas ao local e relatos de pessoas que vivenciaram e utilizaram o espaço quando estava em pleno funcionamento, com o objetivo de compreender sua importância no desenvolvimento da cidade e na memória coletiva do patrimônio.

Iguaracy está situada no Sertão de Pernambuco, dentro da microrregião do Pajeú, a uma distância de aproximadamente de 365 km de Recife, a capital do estado. Com uma área total de 838,132 km<sup>2</sup>, o município é composto pelos distritos de Jabitacá, Irajá e Sede. Em 2010 Iguaracy apresentava população total de 11.779 pessoas, divididas entre 6.110 pessoas na zona urbana e 5.669 na zona rural, de acordo com a Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco (Pernambuco, 2014).



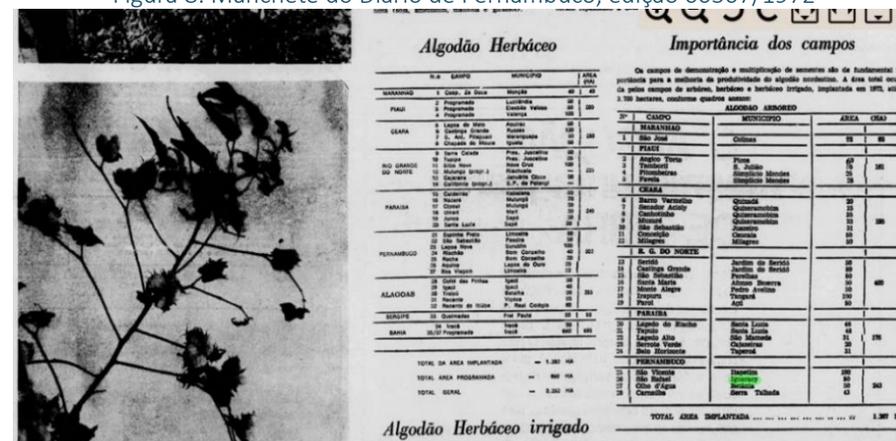
Fonte: Base de dados do IBGE, elaborado pela autora, 2024

Porém no último censo realizado pelo IBGE em 2022, a população registrou redução, totalizando 11.081 habitantes, onde 5.899 são residentes da área urbana e 5.182 da zona rural, com PIB *per capita* de R\$ 9.161,79, sendo a maior parte das atividades econômicas no mercado formal derivada de cargos administrativos públicos, com uma pequena parcela na área de comércio e serviços. Ademais, cabe ressaltar as atividades agropecuárias realizadas na região, com destaque para as culturas de feijão, milho e tomate, além da criação de bovinos, caprinos e ovinos.

A ligação entre Iguaracy e o algodão — principal produto escoado pelas ferrovias até o sertão pernambucano — é uma marca cultural importante do município. Essa relação está representada na bandeira municipal, elaborada sob a coordenação da professora Madalena Perazzo em 1991, onde o símbolo destaca a vegetação de caatinga, o sol, e as culturas de milho e algodão, então predominantes na região (Faustino, 2021) Essa identidade também é exaltada no hino municipal, composto por Tereza Cristina, que menciona o "ouro branco cheio de esperança", ressaltando a importância do algodão na história e na cultura local. É possível encontrar resquícios dessa produção em periódicos da época onde o município é citado numa lista dos campos

de demonstração do INFAOL – Instituto Nordestino para o Fomento do Algodão e Oleaginosas (Figura 8).

Figura 8: Manchete do Diário de Pernambuco, edição 00307/1972



**Algodão Herbáceo**

Os campos de demonstração e multiplicação de sementes são de fundamental importância para a melhoria da produtividade do algodão brasileiro. A área total ocupada pelos campos de arbóreo, herbáceo e herbáceo irrigado, implantada em 1972, ocupa 2.100 hectares, conforme quadro anexo.

| ESTADO  | MUNICÍPIO       | ÁREA (HA) |
|---------|-----------------|-----------|
| ALAGOAS | 1. Casa de Deus | 20        |
| ALAGOAS | 2. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 3. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 4. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 5. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 6. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 7. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 8. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 9. Programada   | 20        |
| ALAGOAS | 10. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 11. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 12. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 13. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 14. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 15. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 16. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 17. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 18. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 19. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 20. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 21. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 22. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 23. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 24. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 25. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 26. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 27. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 28. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 29. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 30. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 31. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 32. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 33. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 34. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 35. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 36. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 37. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 38. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 39. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 40. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 41. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 42. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 43. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 44. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 45. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 46. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 47. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 48. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 49. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 50. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 51. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 52. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 53. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 54. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 55. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 56. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 57. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 58. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 59. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 60. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 61. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 62. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 63. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 64. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 65. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 66. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 67. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 68. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 69. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 70. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 71. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 72. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 73. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 74. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 75. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 76. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 77. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 78. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 79. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 80. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 81. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 82. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 83. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 84. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 85. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 86. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 87. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 88. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 89. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 90. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 91. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 92. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 93. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 94. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 95. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 96. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 97. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 98. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 99. Programada  | 20        |
| ALAGOAS | 100. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 101. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 102. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 103. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 104. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 105. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 106. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 107. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 108. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 109. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 110. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 111. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 112. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 113. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 114. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 115. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 116. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 117. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 118. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 119. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 120. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 121. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 122. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 123. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 124. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 125. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 126. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 127. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 128. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 129. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 130. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 131. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 132. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 133. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 134. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 135. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 136. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 137. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 138. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 139. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 140. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 141. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 142. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 143. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 144. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 145. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 146. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 147. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 148. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 149. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 150. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 151. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 152. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 153. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 154. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 155. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 156. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 157. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 158. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 159. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 160. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 161. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 162. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 163. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 164. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 165. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 166. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 167. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 168. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 169. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 170. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 171. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 172. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 173. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 174. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 175. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 176. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 177. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 178. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 179. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 180. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 181. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 182. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 183. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 184. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 185. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 186. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 187. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 188. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 189. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 190. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 191. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 192. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 193. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 194. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 195. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 196. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 197. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 198. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 199. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 200. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 201. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 202. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 203. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 204. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 205. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 206. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 207. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 208. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 209. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 210. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 211. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 212. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 213. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 214. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 215. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 216. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 217. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 218. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 219. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 220. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 221. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 222. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 223. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 224. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 225. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 226. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 227. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 228. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 229. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 230. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 231. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 232. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 233. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 234. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 235. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 236. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 237. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 238. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 239. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 240. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 241. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 242. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 243. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 244. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 245. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 246. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 247. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 248. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 249. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 250. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 251. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 252. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 253. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 254. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 255. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 256. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 257. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 258. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 259. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 260. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 261. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 262. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 263. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 264. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 265. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 266. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 267. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 268. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 269. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 270. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 271. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 272. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 273. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 274. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 275. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 276. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 277. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 278. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 279. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 280. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 281. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 282. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 283. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 284. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 285. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 286. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 287. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 288. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 289. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 290. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 291. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 292. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 293. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 294. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 295. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 296. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 297. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 298. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 299. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 300. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 301. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 302. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 303. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 304. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 305. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 306. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 307. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 308. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 309. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 310. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 311. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 312. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 313. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 314. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 315. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 316. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 317. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 318. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 319. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 320. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 321. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 322. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 323. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 324. Programada | 20        |
| ALAGOAS | 325. Programada | 20        |

Com a expansão da construção da estrada de ferro pelo sertão, que já havia alcançado cidades como Pesqueira, Arcoverde e Sertânia, havia um projeto de continuação da sua ampliação, o qual foi conquistado para a então Vila de Macacos<sup>4</sup>, ainda distrito de Afogados da Ingazeira, o que representava um sinal de progresso para a região, que até então, contava apenas com estradas de terra, o que tornava as viagens longas e difíceis, muitas vezes feitas a pé ou a cavalo. A construção da linha foi confiada à Empresa Construtora Camillo Collier (Perazzo, 2005, p.5).

A partir disso, a empresa estabeleceu sede no povoado enquanto os trechos entre Sertânia/Albuquerque Né e Irajá/Iguaracy estavam sendo construídos, totalizando pouco mais de 100 km. Esse processo levou cerca de 5 anos para ser concluído e envolveu desde a indenização das terras ao longo de todo o percurso até o término da estação, passando pelo preparo das estradas, aterros, construção de pontes, colocação dos trilhos, edificação dos armazéns e construção da vila operária (Perazzo, 2005). Essa consolidação da empresa no povoado (Figura 9) foi de grande importância para o desenvolvimento local, uma vez que todo esse processo gerou uma série de empregos diretos com oportunidades para os jovens do local, onde muitos até então só

podiam trabalhar na agricultura e a partir disso tiveram a chance de exercer funções especializadas tanto em campo, quanto no escritório, como também movimentou outras áreas, como a de construções de novas residências e crescimento comercial e de serviços.

Figura 9: Cartão de lembrança da Empresa Collier



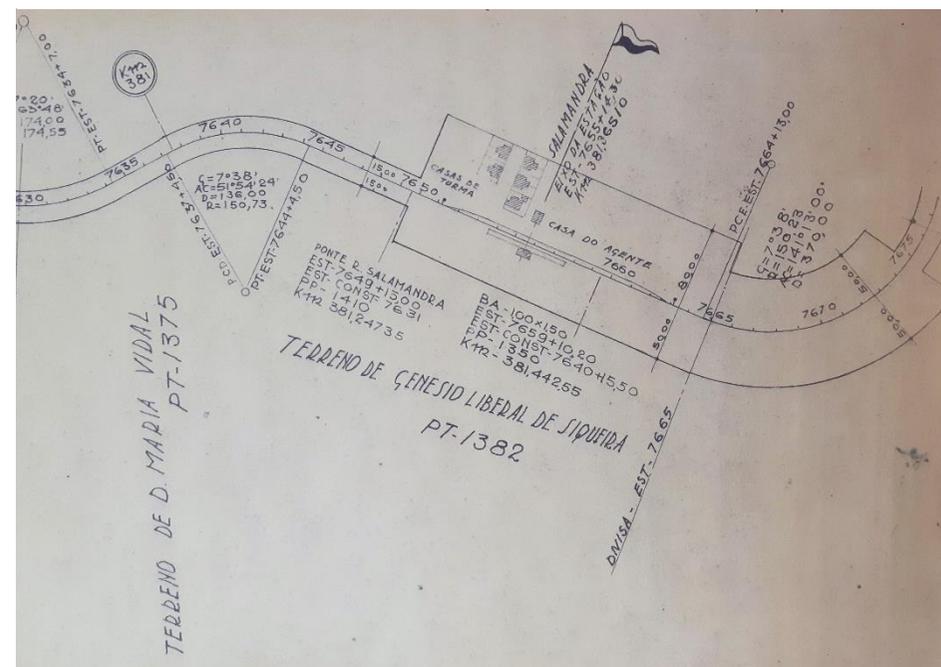
Fonte: André Perazzo, 2005

<sup>4</sup> Iguaracy, inicialmente chamado de Macacos, recebeu o título de Vila em 1948, quando ainda era distrito do município de Afogados da Ingazeira, a qual permaneceu

assim até 1963, quando foi desmembrada recebendo título de cidade e registrada pelo nome que se mantém até hoje.

A estação de Iguaracy, anteriormente conhecida como Salamandra devido à grande quantidade desses animais no percurso próximo à estação, de acordo com relatos orais dado por Rodrigo Faustino, foi inaugurada entre 1948 e 1950. Situada no Km 381 da LTC, foi implantada no terreno de Genésio Liberal de Siqueira<sup>5</sup> e, originalmente, tinha sua esplanada composta pelo prédio da estação, a vila operária com cerca de 10 casas de turma<sup>6</sup> e a casa do chefe da linha (Figura 10). No entanto, hoje em dia, apenas a estação permanece, além de uma ponte da RFFSA, considerada uma das obras de arte, denominação dada aos bens imóveis não-operacionais, localizada a poucos metros do edifício, e placa de sinalização de “Pare, olhe e escute”, no percurso entre Irajá e Iguaracy.

Figura 10: Planta de locação da Esplanada de Iguaracy (Salamandra), 19--.



Fonte: Iphan (19--), editado pela autora

<sup>5</sup> Informação retirada dos documentos oficiais do Iphan, onde a Estação está registrada pelo nome de Salamandra. Acervo consultado em março de 2024.

<sup>6</sup> Neste trabalho entende-se por Casa de Turma a definição retirada do Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco (Iphan, 2009): “CASAS DE TURMA- pequenas construções moduladas, ritmadas e geminadas, geralmente de porta e janela, construídas ao longo da linha férrea, possuem sala, quarto, cozinha e cobertura em duas águas com telha francesa”. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. PPHSI- Recife- PE.

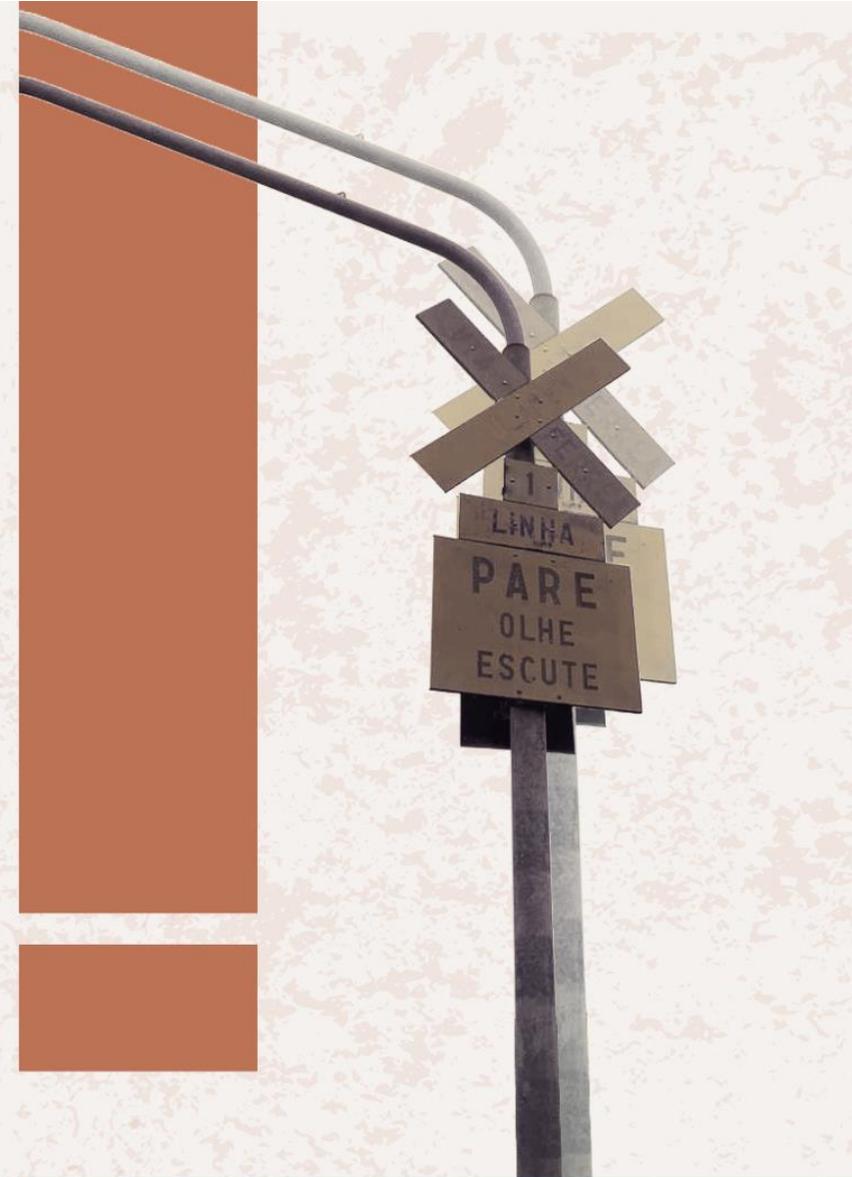
## ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE IGUARACY



Figura 11: Bens da esplanada de Iguaracy

Fonte: Acervo pessoal, 2024

PLACA "PARE, OLHE, ESCUTE"



PONTE RFFSA

### 3.1. A Estação como lugar de memória

De acordo com o historiador francês Pierre Nora (1993), tudo o que hoje é chamado de memória, já não é mais memória, e sim história. Baseado nisso e, levando em consideração a escassez de materiais específicos disponíveis sobre a estação ferroviária de Iguaracy para pesquisa, este tópico será baseado nos relatos de experiências compartilhadas por pessoas locais que testemunharam e utilizaram a estação e a linha que abrangia a região. Tomam-se nota dos sentimentos e memórias tanto individuais quanto coletivas dessas pessoas, os quais foram coletados através de relatos orais, em conversas informais, além de postagens feitas em redes sociais.

Espaços de memória não se configuram apenas como lugares ou construções, mas representam espaços carregados de histórias e sentimentos compartilhados de geração em geração. Eles conectam o passado ao presente e as experiências que moldaram toda uma comunidade, proporcionando uma sensação de continuidade e pertencimento.<sup>7</sup> Ao aplicar esse conceito a Iguaracy, a estação ferroviária emerge como um espaço de memória, devido ao apreço daqueles que tiveram o privilégio de testemunhar seu funcionamento pleno, bem como por aqueles que herdaram apenas suas histórias. Por meio dos relatos de pessoas de diferentes gerações, foi possível obter uma visão abrangente do significado da estação para a cidade, oferecendo abertura para o passado, além de destacar a importância desse local na identidade coletiva e na história local.

<sup>7</sup> Disponível em: <https://www.aqua.com.br/blog/lugares-de-memoria#toc-quais-s-o-os-espacos-de-mem-ria-coletiva>

Figura 12: Vila e Estação Ferroviária de Iguaracy, ano desconhecido



Fonte: Iphan, 2009

Por mais de 30 anos, a estação de Iguaracy foi espaço de idas, vindas e passagem de diversas pessoas, além de ter sido um importante pivô para o desenvolvimento da cidade, uma vez que movimentou a economia, estimulou o crescimento urbano e habitacional e se fez símbolo, tanto para aqueles que a utilizaram, quanto para quem esperava ansiosamente só para ver o trem passando, ou até mesmo para aqueles que só ouviram as histórias.<sup>8</sup>

A estação se fez bastante presente durante a juventude de muitas pessoas do município, inclusive da senhora Marileide Souza, hoje não mais residente de Iguaracy, mas na época de funcionamento era assídua nas viagens para se deslocar entre as cidades da região:

A estação faz parte da história de muita gente. Eu, e primas e tias, sempre estávamos em viagem para Serra Talhada e de volta para Iguaracy. Era o meio de transporte mais certo. Ademais, dois tios e o meu pai, trabalhavam na empresa Collier, construtora da estrada de ferro. Era um passeio para ver quem passava de trem. Eu e Alice, do correio, éramos assíduas nesses passeios.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Os relatos utilizados nesse trabalho foram retirados de postagens públicas feitas em redes sociais, sendo os textos adequados à norma culta sem prejuízo original da fala.  
<sup>9</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/152522415439239/permalink/1364702084221260/>. Acesso em 27 fev. 2024

Para Adriana Rabelo, que tinha a estação como seu quintal, e Elias Rodrigues que também morava nos arredores, tiveram um panorama das mudanças que com o tempo foram sendo realizadas e hoje o lugar tem espaço nas suas lembranças:

Vimos morar no sítio em frente à Estação Ferroviária em 1982 e lembro muito bem, havia umas casas onde moravam alguns trabalhadores da rede ferroviária e outras famílias, aos domingos íamos para lá ver o trem chegar na estação. Foi triste ver a demolição das casas, hoje só resta lembranças.<sup>10</sup>

Este lugar já foi frequentado por muitas pessoas, tanto para viajar quanto para olhar o trem passar, inclusive eu, que morava perto. Lá tinham muitas casas de vila que acomodavam os chefes da rede ferroviária e os trabalhadores da linha [...] gostaria que as casas não tivessem sido derrubadas e que estivessem conservadas junto da Estação. Obrigada por ativar nossas memórias, a Estação para mim é como uma obra de arte e uma fonte histórica.<sup>11</sup>

A vila ferroviária mencionada foi demolida logo após a desativação da estação, segundo os moradores locais, por iniciativa da própria

<sup>10</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/152522415439239/permalink/1364702084221260/>. Acesso em 27 fev. 2024

<sup>11</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/naudivan.alves/posts/7133060406791537>. Acesso em 27 fev. 2024).

empresa. A falta de políticas públicas e iniciativas da população para proteger os prédios resultou na perda desses imóveis, o que não aconteceu na vila de Irajá. Dona Albanita Pessoa, professora de história do município e usuária da ferrovia quando estava ativa, conta que em Irajá, a própria população, liderada por um homem chamado Pinto, tomou a iniciativa e protestou contra a demolição. Graças a esse ato, todos os imóveis permanecem de pé e preservados até hoje.

Além do que foi relatado acima, há muitas outras experiências e lembranças guardadas na memória de quem viveu essa época. A estação abriu portas para quem queria estudar em outras cidades, criou cargos e profissões que antes não existiam na região, movimentou a economia local e impulsionou um desenvolvimento urbano inédito. Por exemplo, a chegada da energia elétrica, que foi impulsionada pela presença da estação ferroviária, fato contado também por Dona Albanita Pessoa.

Sebastião e Max Nogueira, netos do responsável por guardar as chaves do prédio, lembram que brincavam na estação e frequentemente eram acordados pelo apito do trem. O trem era usado para viagens longas,

como as de Roberto Vicente, que viajava de Recife e descia na cidade. Também facilitava viagens entre os municípios vizinhos, como fazia Rosa Lamarque.

Lembro que muitas vezes andei no trem, que ia para Sertânia, onde já cheguei a ir também para Flores com minha irmã. Era 1958 e me mudei para Iguaracy no ano de 1959 [...].<sup>12</sup>

Segundo Nora (1993, pg. 7) “Há locais de memória porque não há mais meios de memória [...]” E isso é visto no objeto de estudo desse trabalho, uma vez que são poucos os documentos e fontes confiáveis para o entendimento geral sobre a história local e dos seus patrimônios, o que faz da memória coletiva ferramenta importante e necessária para criar um panorama do que foi e como se deu tudo isso.

---

<sup>12</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/152522415439239/permalink/1364702084221260/>. Acesso em 15 mai. 2024).



# 04.

## CONTEXTO ATUAL

## 4. Contexto atual

### Potencialidades, caracterização e estado de conservação

A história cultural de Iguaracy é paralela ao início da cidade e à construção da igreja, projetada pelo padre Carlos Cottart e erguida em 1914 com o apoio da comunidade e dos fiéis. A obra foi possível graças às doações de terras feitas por Antônio Godê de Vasconcelos e sua esposa, Severina Umbelina Godê, e por Antônio da Silva Rabelo e Anna Olympia Sansone, como agradecimento por promessas atendidas pelo santo padroeiro, São Sebastião (Perazzo, 2005). Desde então, há mais de um século, Iguaracy celebra anualmente de 10 a 20 de janeiro a tradicional festa de São Sebastião<sup>13</sup>. Esse evento, realizado na praça em frente à igreja, movimenta a economia local e reúne diversos grupos, desde moradores locais até visitantes. A festa conta com feiras de artesanato organizadas por artistas locais, shows, venda de comidas típicas e apresentações de teatro e dança, se configurando como um espaço ativo e significativo de manifestações e promoção da cultura e memória local.

Das músicas de Maciel Melo, das danças e interpretações de Rodrigo Faustino e da companhia Filhos do Sol, das sandálias de couro feitas por Seu Marcelon, das paisagens pintadas por Marcone Melo, das roupas costuradas por Vânia Barros, da madeira talhada

<sup>13</sup> O mosaico na figura 13 foi montado a partir de diferentes fontes:

Foto com a igreja de fundo: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1498312276958719&set=g.152522415439239>;

Foto do palco: Acervo de Valdir Barros. Arquivo consultado em janeiro de 2025;

Praça durante show de Maciel Melo: <https://www.iguaracynews.com.br/2020/01/prefeitura-encerrou-maior-festa-de.html>

Figura 13: Festa de São Sebastião em diferentes anos



por Jonatas e Jonas Moreno, dos poemas de Francisca Araújo ou da banda de pífanos que anuncia o fim da missa enquanto Margareth entoava o hino de devoção a São Sebastião — Iguaracy se afirma como um berço desses e de tantos outros artistas e reflete a diversidade cultural existente no município. Porém, apesar de tanto potencial, a cidade ainda carece de um espaço dedicado a apoiar e fortalecer essas práticas<sup>14</sup>.

Diante desse panorama e para fundamentar o uso definido na proposta de requalificação, foi realizada uma pesquisa através do *Google Forms*<sup>15</sup>, disponibilizada à população iguaraciense, onde através das respostas coletadas foi evidenciado que: de 101 respostas, 85% afirmaram faltar dispositivos de cultura e lazer, onde precisam se deslocar até as cidades vizinhas para usufruir disso, além de comércio e serviços (72%). Além disso, 98% das pessoas consideraram o prédio da Estação Ferroviária como parte importante da história da cidade, e apenas 2% afirmaram não ter conhecimento sobre a construção.

Considerando a forte relação entre a memória coletiva, as demandas locais e o potencial cultural da cidade, a proposta de criar um Centro Cultural na Estação Ferroviária de Iguaracy surge. De acordo com Cenni (1991), entende-se por Centro Cultural espaços que abrigam e possibilitam uma diversidade de expressões, promovendo uma circulação dinâmica da cultura, onde constantemente ocorrem atividades que atraem as pessoas e as convidam a interagir. Dessa forma, o potencial de uso para adotar na requalificação da

Figura 14: Mosaico com expressões artísticas iguaracienses



<sup>14</sup> O mosaico da figura 14 foi montado a partir de diferentes fontes, tendo sido retiradas majoritariamente de redes sociais.

<sup>15</sup> A pesquisa de opinião foi do tipo não identificada e sem a coleta de dados pessoais dos entrevistados.

Estação Ferroviária como um Centro Cultural vai além da necessidade de preservar a memória histórica e patrimonial do prédio, ela surge como um meio de resgatar e promover a identidade cultural da cidade, oferecendo um espaço dedicado para manifestações artísticas, eventos, educação e lazer, materializando o vínculo entre passado e presente.

Devido a sua ampla extensão, a malha ferroviária de Pernambuco é marcada pela complexidade e diversidade, não só em termos de implantação, clima e vegetação, mas também pelas tipologias arquitetônicas desenvolvidas na época. De acordo com o Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco (Iphan, 2009), realizado pelo Iphan, essas construções adotaram principalmente os estilos Eclético, Art Déco e Proto-racionalista<sup>16</sup>.

Dentro desse cenário, a Estação Ferroviária de Iguaracy é classificada como exemplar da arquitetura proto-racionalista, apresenta pequeno porte e programa básico, com planta retangular em pavimento único sobre embasamento de pedra, sistema estrutural em alvenaria portante, vedação em tijolos maciços, além de marquise em laje de concreto sobre a plataforma de embarque com detalhes escalonados, similares aos elementos utilizados no Art Déco.

---

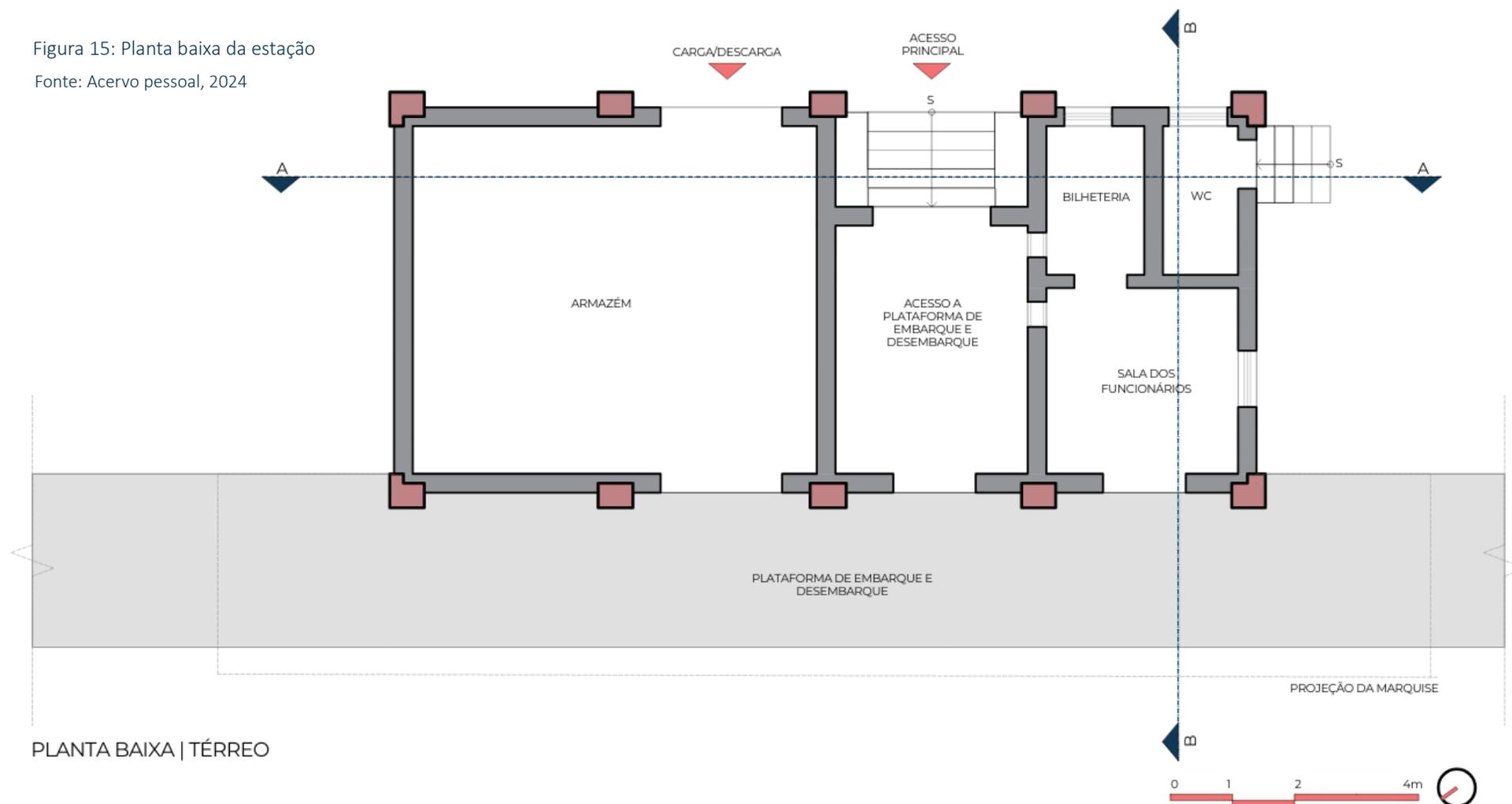
<sup>16</sup> Entende-se por proto-racionalismo a racionalização da construção, uso de concreto, pela padronização dos elementos construtivos e pelo programa simplificado. (Iphan, 2009, p.27).

A área em que a estação está inserida é correspondente ao Bairro Santa Ana, zona oeste da cidade, a cerca de 600 metros do Centro, apresentando topografia pouco acidentada e se caracteriza pelo uso majoritariamente residencial, gabarito baixo e grandes lotes sem uso, características estas que serão analisadas nos capítulos seguintes.

Por apresentar pequeno porte, o prédio da estação apresenta programa simples, sendo composto por uma área de armazém, bilheteria, sala de funcionários, um banheiro e o hall de acesso à plataforma de embarque e desembarque (Figura 15).

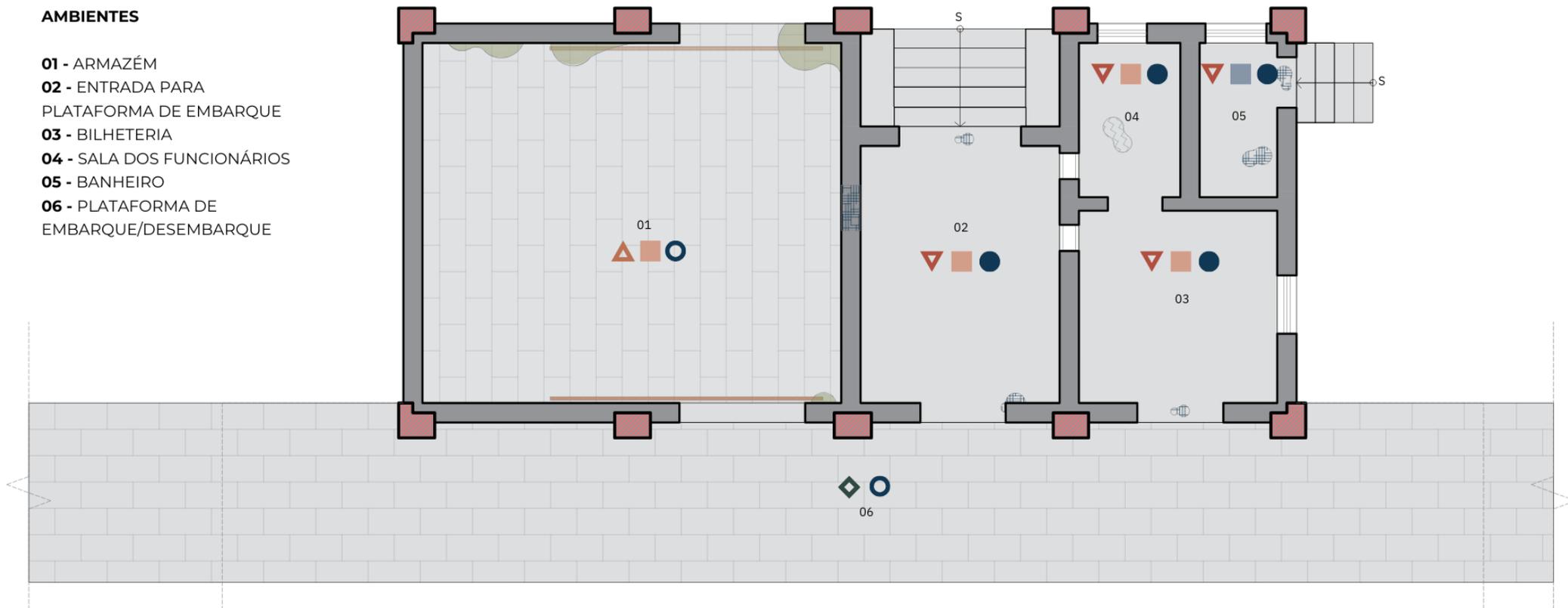
Figura 15: Planta baixa da estação

Fonte: Acervo pessoal, 2024



## AMBIENTES

- 01 - ARMAZÉM
- 02 - ENTRADA PARA PLATAFORMA DE EMBARQUE
- 03 - BILHETERIA
- 04 - SALA DOS FUNCIONÁRIOS
- 05 - BANHEIRO
- 06 - PLATAFORMA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE



PROJEÇÃO DA MARQUISE

- |   |  |
|---|--|
|  <b>COBERTA</b><br>SEM TELHADO |  <b>DANOS</b><br>VANDALISMO/TEMPO |
|  ESTRUTURA DE MADEIRA APARETE  |  FISSURAS                         |
|  MARQUISE EM CONCRETO          |  PRESENÇA DE VEGETAÇÃO            |
|  <b>PAREDES</b><br>TINTA       |  CORROSÃO DE FERRO                |
|  AZULEJOS                      |  |
|  <b>PISO</b><br>CIMENTÍCIO     |  |
|  PEDRA GRANÍTICA               |  |

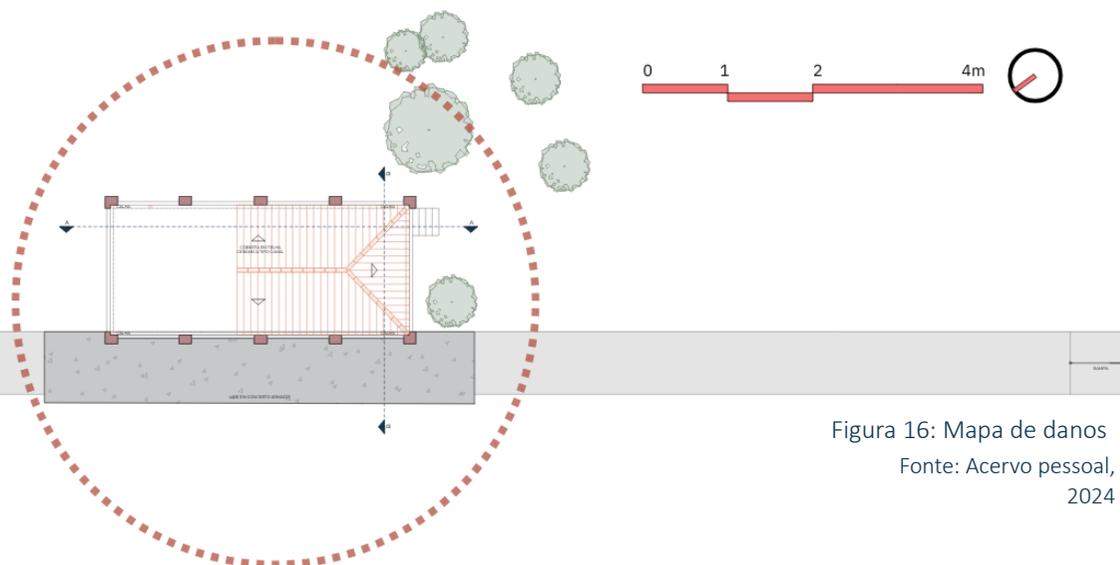
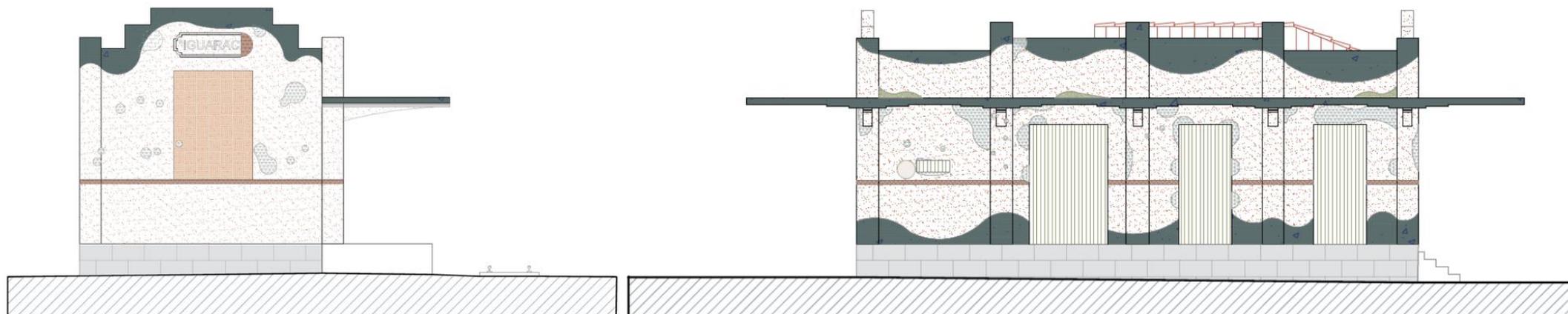
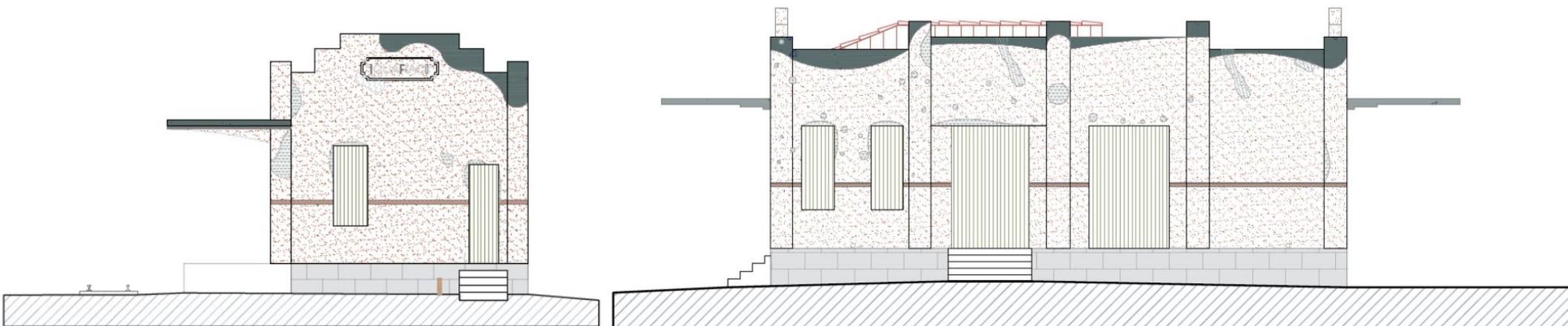


Figura 16: Mapa de danos  
Fonte: Acervo pessoal,  
2024



FACHADA SUL

FACHADA LESTE



FACHADA NORTE

FACHADA OESTE

**DANOS**

-  MANCHAS, UMIDADE, FUNGOS E/OU BOLORES
-  DANOS EM ORNAMENTOS
-  SUJIDADES

-  PERDA POR VANDALISMO/ROUBO
-  PICHAÇÃO/GRAFITE
-  FISSURAS

-  DESPRENDIMENTO DO REBOCO
-  PRESENÇA DE VEGETAÇÃO
-  PERDA TOTAL DA COBERTA POR VANDALISMO/TEMPO

Figura 18: Mapa de danos- fachadas  
 Fonte: Acervo pessoal, 2024

## 4.1. Condições físicas atuais

A estação operou de forma plena por mais de 30 anos, sendo desativada em meados de 1980. Partindo desse contexto, a Estação Ferroviária de Iguaracy encontra-se, de modo geral, em estado crítico de preservação como resultado de anos exposta a intempéries, movimentação de animais e depredação, além do descaso e desvalorização do governo municipal.

### FACHADAS

A estação está implantada em um terreno livre, possibilitando assim ter acesso e visualização das quatro fachadas. Em relação ao seu estado de conservação, todas apresentam danos em sua pintura como um todo causadas por manchas/umidade/fungos e/ou bolores, bem como sujidades e descolamento do reboco, além de algumas fissuras e danos nos ornamentos aplicados. Porém, as fachadas sul e leste são as mais desgastadas, apresentando além dos já citados, danos causados por pichação/grafite e pela presença de vegetação.



Figura 19: Danos na fachada norte

Figura 20: Danos na fachada sul

Fonte: Acervo pessoal, 2024

## SISTEMA ESTRUTURAL

Construída em alvenaria autoportante, a estação possui pilares que saltam da alvenaria, trazendo volume e ritmo nas fachadas, os quais se apresentam em bom estado de conservação, tendo danos referentes apenas a sujidades, ação de fungos e descolamento de reboco em alguns deles.

## ALVENARIA INTERNA

A parte interna do prédio foi construída em tijolos maciços, apresentando em quase sua totalidade danos por umidade, fungos e/ou bolores, descolamento do reboco e sujidades. Além disso, na parede que divide o armazém da bilheteria houve dano de perda de alvenaria por ação mecânica, bem como perda de azulejo no banheiro e danos por presença de vegetação na sala dos funcionários.

## COBERTURA

Originalmente com cobertura de quatro águas em telha cerâmica tipo canal e estrutura em madeira com sistema de tesouras, hoje o conjunto se apresenta em estado de ruínas, existindo apenas parte da estrutura de madeira e algumas telhas na sua porção norte. A ausência dessa cobertura pode ter sido um grande agente potencializador no atual estado do prédio.

## ESQUADRIAS

Ao que se refere às esquadrias, todas foram perdidas por ação do tempo e roubo/vandalismo, bem como os elementos de ferro que faziam parte da sua estrutura. Pela falta de documentação e registros fotográficos que mostram como as esquadrias eram, supõe-se que seguiam o mesmo estilo das construções de mesma tipologia na época, feitas em madeira maciça e detalhes em vidro.



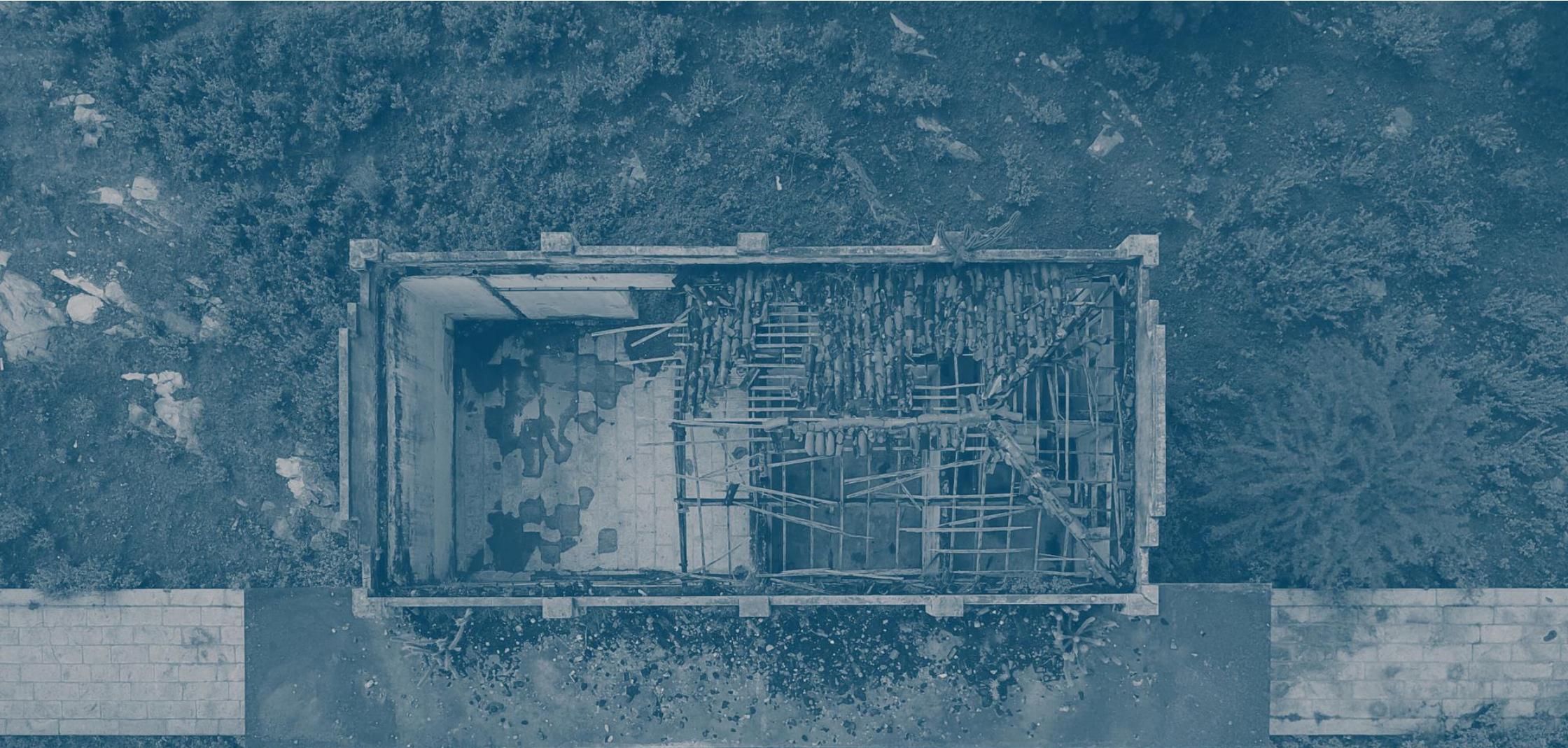
## PISO

O piso externo da plataforma de embarque/desembarque e no perímetro do armazém são em pedras graníticas que seguem mais ou menos o mesmo padrão de tamanho e corte e, em termos gerais, estão em bom estado de conservação, apresentando pequenos danos pontuais relacionados com a presença de vegetação e ação do tempo. Nos ambientes internos o piso é cimentado e possui danos causados por fissuras e tempo em algumas partes do acesso para a plataforma, sala dos funcionários, bilheteria e banheiro.

Dado o estado de conservação descrito, torna-se evidente a necessidade de intervenções que visem a preservação e requalificação da Estação Ferroviária de Iguaracy. O edifício, que já foi símbolo de desenvolvimento e progresso para o município, atualmente se encontra em péssimas condições, mas ainda apresenta grande potencial para uma requalificação, evidenciando a oportunidade de resgatar sua relevância histórica e estrutural, transformando-o em um espaço que conecte a memória coletiva às demandas contemporâneas da cidade.

Figura 22: Vista interna da Estação





**05.**

**BASES PARA  
DESENVOLVIMENTO  
DA PROPOSTA**

## 5. Bases para desenvolvimento da proposta

### Estudos pré-projetuais e de referência

Baseado no panorama exposto até aqui e por estar inserida em uma área próxima ao centro, se tratando ainda de um espaço subutilizado, é essencial se considerar uma requalificação, uma vez que essa intervenção não se limita à preservação da estrutura física e dos valores históricos do bem, mas envolve também a adaptação de seus espaços para novos usos que atendam às demandas contemporâneas. Nesse contexto, a requalificação pode ser entendida conforme o conceito apresentado por Moura *et al.* (2006):

A requalificação urbana é, sobretudo um instrumento para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica. (MOURA, *et.al.*, 2006, p.20)

Após a desativação da estação, a cidade perdeu grande parte da movimentação econômica e de pessoas que o trem trazia, contribuindo para sua estagnação. Como citado anteriormente, atualmente a economia local gira principalmente em torno da agricultura e da pecuária. A feira livre é o principal ponto de movimentação na cidade, alimentada pelas trocas comerciais entre os moradores e visitantes das

cidades vizinhas e da zona rural. No entanto, serviços essenciais como saúde, educação e lazer ainda carecem de infraestrutura adequada, obrigando a população a buscar esses recursos em municípios próximos.

A preservação da estação, conforme a matriz teórica de Olimpio (2020), é fundamental para preservar a memória histórica e cultural de Iguaracy. Isso inclui a proteção dos elementos arquitetônicos mais significativos, como a estrutura original em alvenaria, as colunas ritmadas e o piso granítico, além de manter a relação do prédio com seu entorno imediato. A requalificação proposta deve respeitar os valores históricos do bem e atender às normativas federais, estaduais e municipais, ao mesmo tempo em que responde às demandas contemporâneas da população, consolidando a estação como um espaço dinâmico e funcional para futuras gerações.

A nível federal e estadual, a Lei nº 11.483 (Brasil, 2007), que dispõe sobre a reestruturação do setor ferroviário federal no país, transfere os bens não operacionais, classificação que se configura a Estação Ferroviária de Iguaracy, para a União, ficando sob responsabilidade da Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e do Iphan no caso de bens tombados. Nesse contexto, cabe ressaltar que o bem em questão está incluído no Tombamento do Patrimônio Ferroviário Edificado de

Pernambuco, porém o exame técnico ainda está em fase de conclusão<sup>17</sup>.

Ainda nessa lei, no artigo 9º, inciso II é estabelecido que a preservação e a difusão da memória ferroviária, composta pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário, serão promovidas por meio de ações como a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, além de suas coleções e acervos. Além disso, incluem-se a conservação e a restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

Desse modo, pela ausência de documentos municipais que estabeleçam diretrizes projetuais para bens patrimoniais, será levado em consideração o código de obras, referente a Lei Complementar nº 001/2007<sup>18</sup>, bem como a ABNT NBR 9050:2021<sup>19</sup>. Além disso, a Declaração de Amsterdã, de 1975, enfatiza a importância de adotar

novos usos para edifícios e espaços históricos, de forma a atender às demandas contemporâneas e garantir sua funcionalidade na sociedade atual:

[...] Mas descobre-se também que a conservação das construções existentes contribui para a economia de recursos e para a luta contra o desperdício, uma das grandes preocupações da sociedade contemporânea. Ficou demonstrado que as construções antigas podem receber novos usos que correspondam às necessidades da vida contemporânea.  
(DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, pg. 3)

Tendo como referência os documentos citados acima, foram analisados também três projetos de referência para fundamentar a proposta de intervenção, sendo eles; O SESC Pompeia, projetado por Lina Bo Bardi; O Museu do Pão, assinado pelo escritório Brasil Arquitetura e o Centro Cultural Paris Anim' Jean-Michel Martial, do *EGA Erik Giudice Architects*.

<sup>17</sup> Informação fornecida pela Diretoria de Preservação do Patrimônio Cultural (DPPC) -Fundarpe, em setembro de 2024.

<sup>18</sup> A Lei Complementar nº001/2007 dispõe sobre Normas de Construção e Uso do Solo Urbano e institui o código de obras do município de Iguaracy e dá outras providências.

<sup>19</sup> Versão corrigida 2021. Estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção, instalação e adaptação de edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

## 5.1. SESC Pompeia – São Paulo, 1982 - Lina Bo Bardi

"É preciso se libertar das "amarras", não jogar fora simplesmente o passado e toda sua história; o que é preciso é considerar o passado como presente histórico. O passado, visto como presente histórico, é ainda vivo [...]." Bo Bardi, 1990, apud Suárez, 2016, p. 15)

Esta afirmação expõe a visão de Lina Bo Bardi sobre o que é sua visão quando se trata sobre pré-existências, como é o caso do SESC Pompeia (Figura 23). Localizado na zona oeste de São Paulo, o projeto surge em um bairro operário de imigrantes nacionais e estrangeiros, onde o terreno era constituído por galpões de uma antiga fábrica de tambores, dos quais parte a requalificação, mantendo as pré-existências para somar com a nova proposta, organizando-se em 22.026,02 m<sup>2</sup> de área construída em um terreno de 16.573,00m<sup>2</sup>. A partir disso, entre 1977 e 1982, é criado um complexo cultural, disposto nos prédios existentes com características de uma arquitetura industrial, e nos anexos em forma de blocos prismáticos, os quais trazem monumentalidade para o conjunto, abrigam atividades esportivas.

O projeto é referência quando se trata de intervenções em patrimônio industrial brasileiro, o qual é reflexo de um sentimento de esperança por parte da arquiteta de existir uma sociedade mais justa, uma vez que o Sesc Pompeia representaria a possibilidade de novos ares, frente a situação nacional e internacional do período da sua construção (Suárez, 2016).

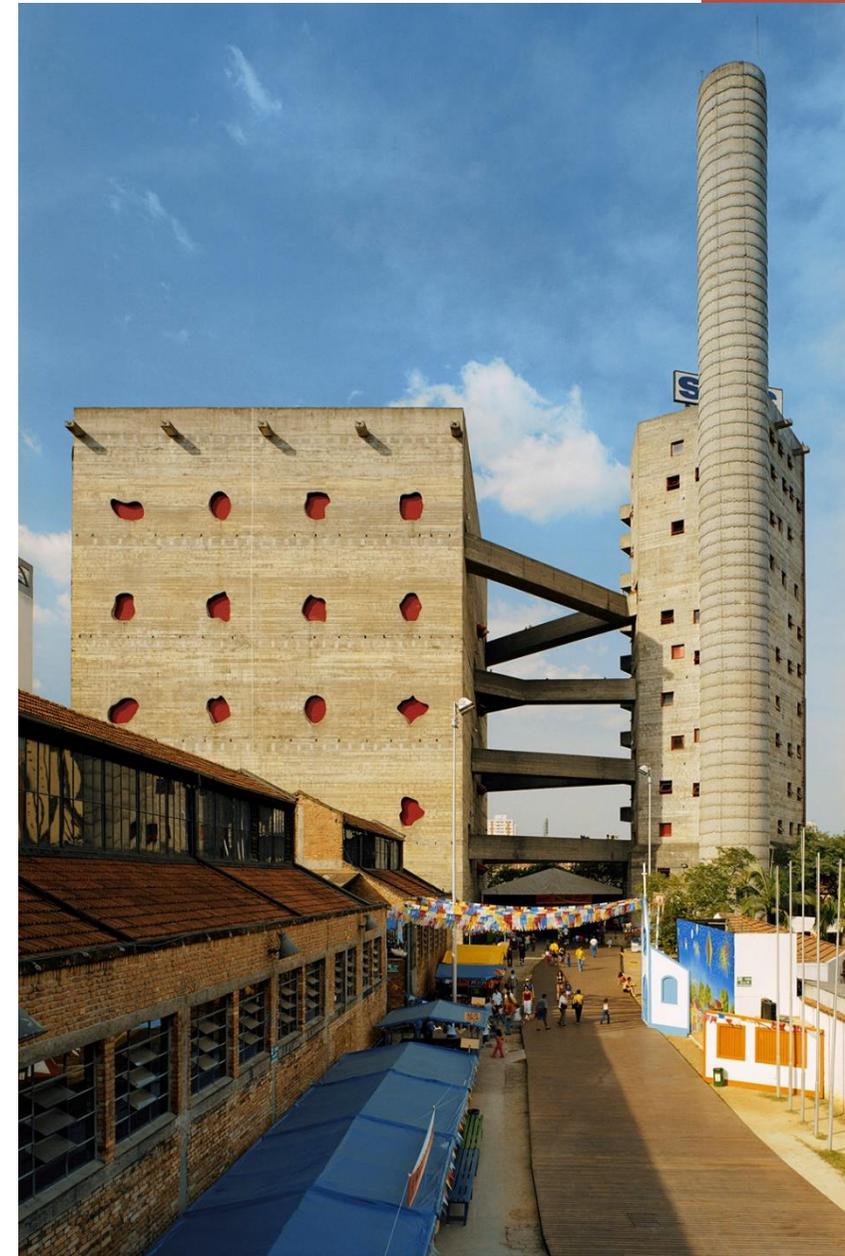
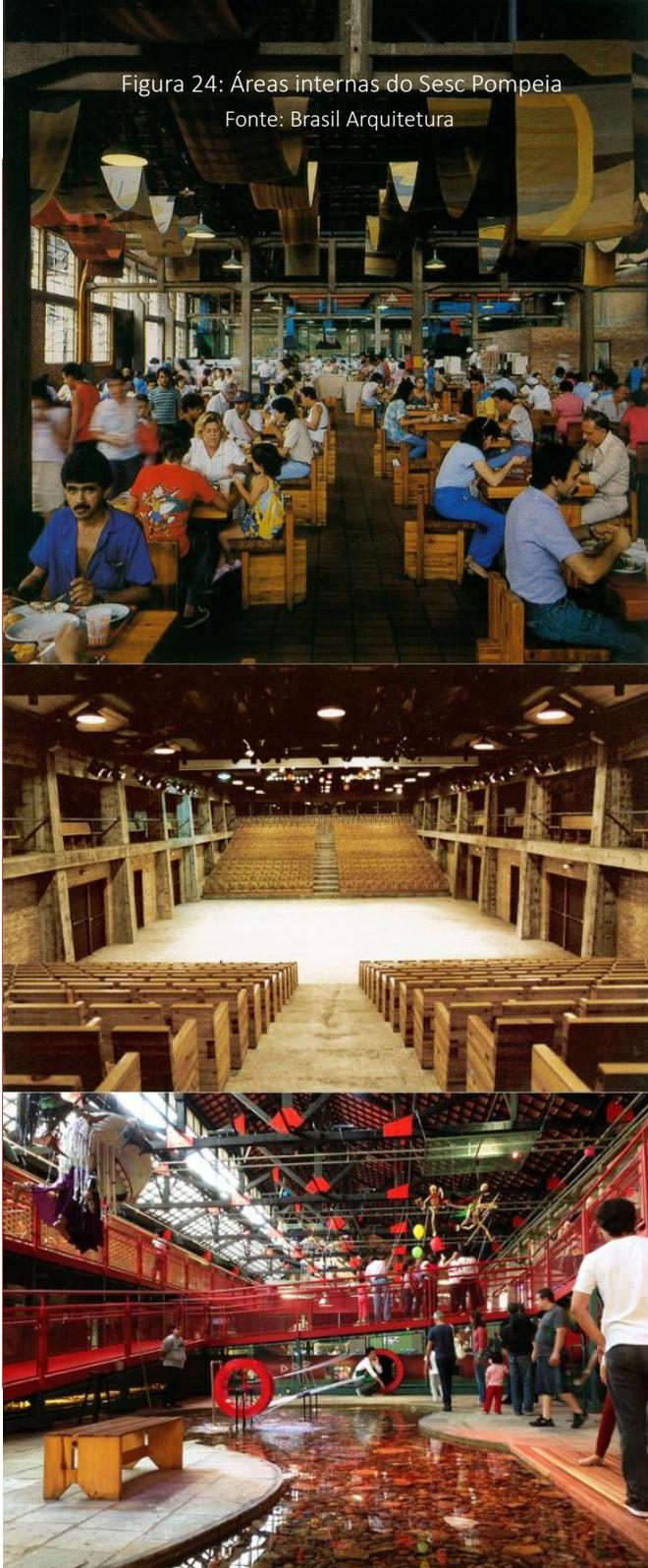


Figura 24: Áreas internas do Sesc Pompeia  
Fonte: Brasil Arquitetura

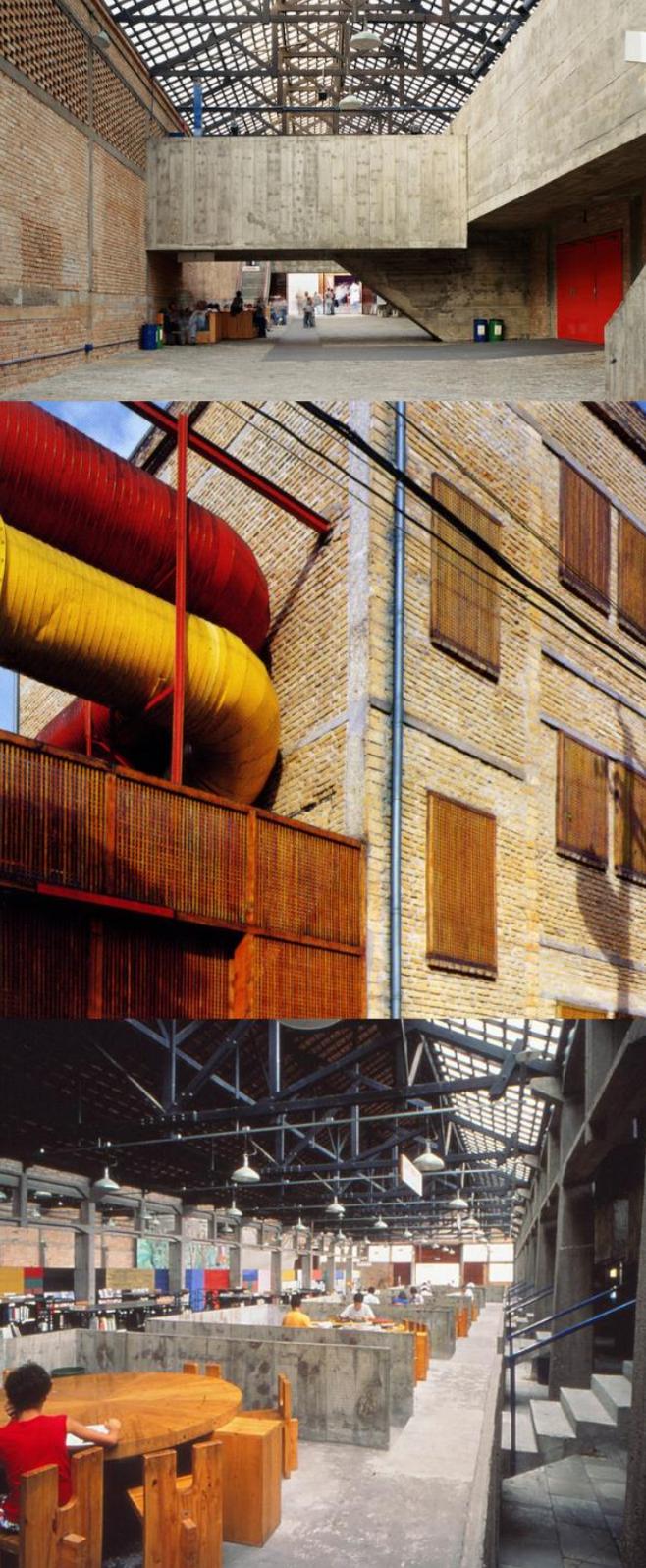


O programa contempla funções administrativas, desportivas, culturais e de contemplação. As duas últimas foram distribuídas no térreo, junto com espaços para exposições, ateliês de artesanato, fotografia, música e dança, biblioteca, teatro, administração, depósitos, banheiros, vestiários, restaurante e bar, aproveitando a organização das construções preexistentes que ocupava a maior parte do terreno, o que levou a necessidade de criar e verticalizar anexos para comportar os demais espaços.

Dessa forma, Lina desenhou dois prismas com cerca de 70 metros de altura cada onde alocou em um a piscina, ginásio e quadras, e no outro uma área de alimentação, vestiários e salas de ginástica, luta e dança. Para compor os dois volumes, é erguido um terceiro que seria a caixa d'água, marcando a partir deles não só a distinção entre o antigo e o novo, mas também a monumentalidade de um centro em meio a comunidade (Mangueira, 2020).

É interessante observar o diálogo entre os materiais empregados por Lina, que respeitam a preexistência ao mesmo tempo em que introduzem elementos contemporâneos. Esse contraste se manifesta nos tijolos de concreto aparente, que diferem da alvenaria original, na cobertura metálica com detalhes translúcidos, que destoa do perfil tradicional dos galpões, e na escolha por construir meias paredes, preservando a continuidade dos espaços, bem como no uso de cores em espaços pontuais (Figura 26).

A partir disso, neste estudo o Sesc Pompeia será utilizado como uma das referências para a elaboração do programa de necessidades do projeto e no diálogo entre as áreas de



intervenções e a preexistência, dado seu destaque como centro cultural e exemplo de requalificação de uma edificação histórica. A análise de sua disposição ambiental e da interação do prédio com o contexto em que está inserido revela a sensibilidade da arquiteta em relação ao senso de comunidade, resultando na criação de um espaço democrático que promove a troca de interações e o cruzamento de atividades distintas (Figura 25).

Figura 25: Setorização da planta térrea do Sesc

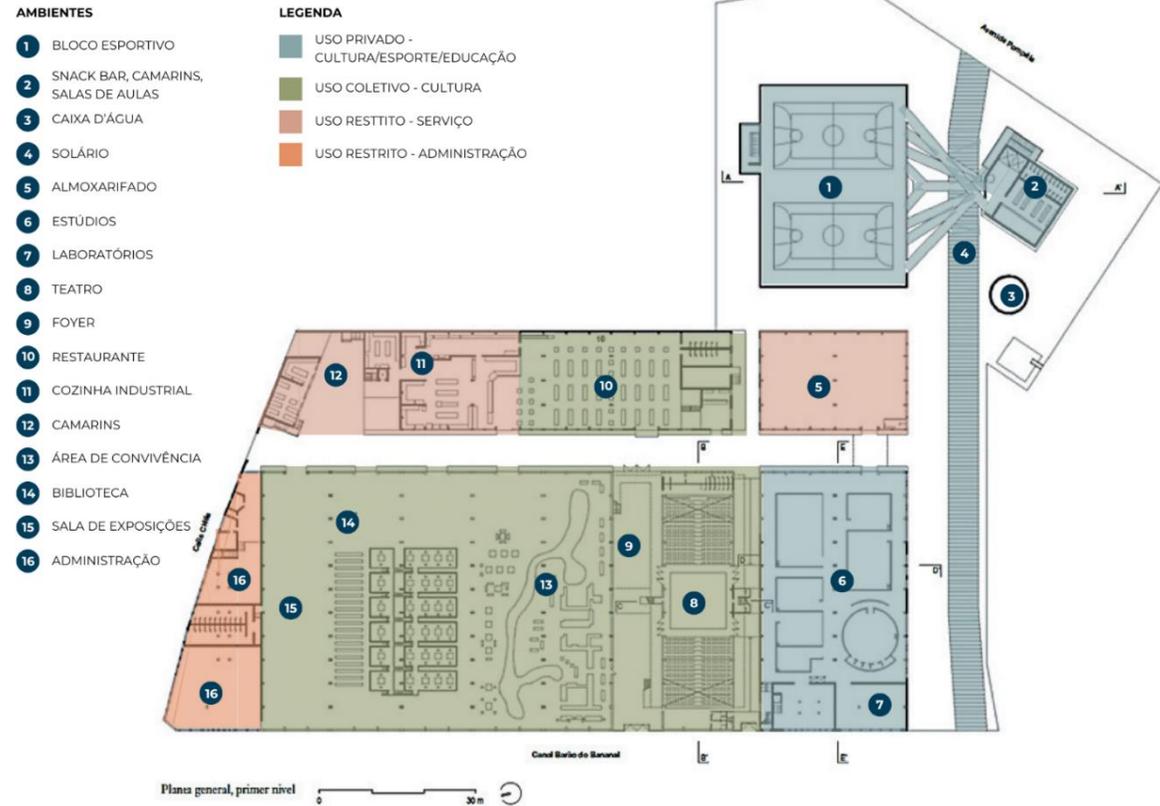


Figura 26: Materialidade- Sesc Pompéia  
Fonte: Brasil Arquitetura

Fonte: Archdaily, editado pela autora

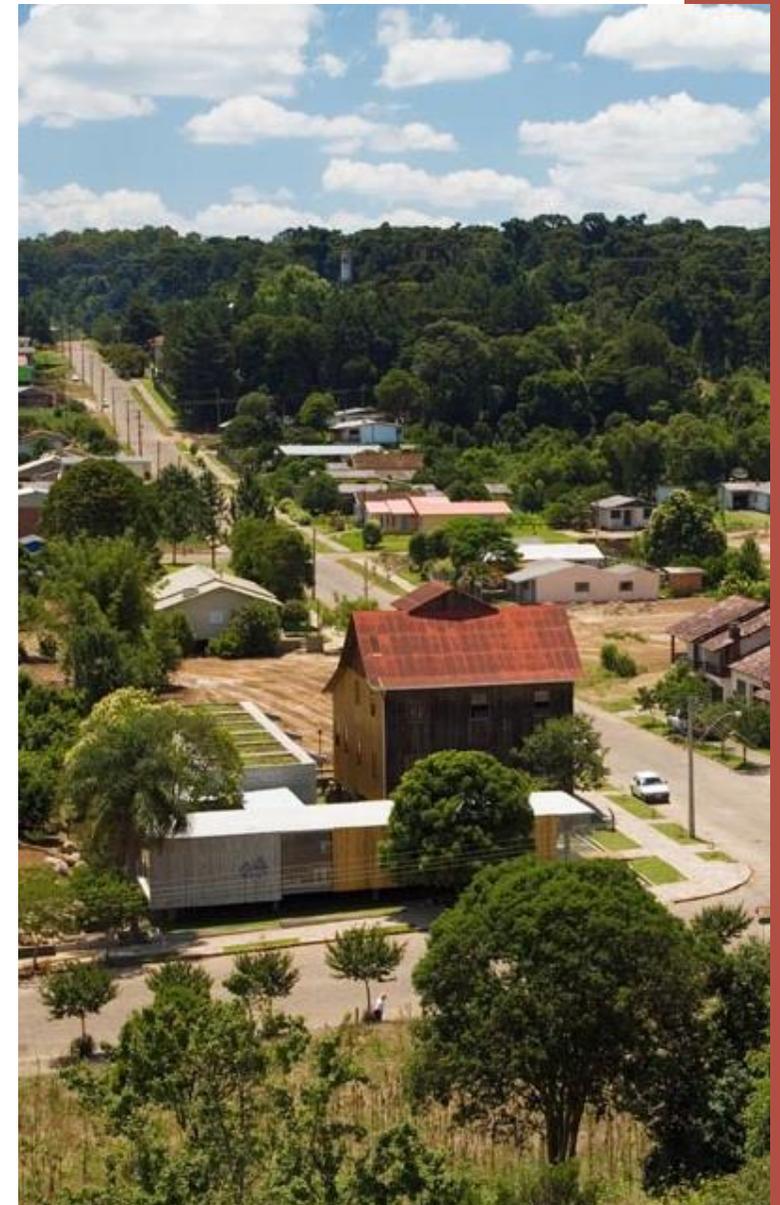
Figura 27: Museu do pão

## 5.2. Museu do Pão – Ilópolis/RS, 2005 – Brasil Arquitetura

Localizado na cidade de Ilópolis no Rio Grande do Sul, o Museu do Pão (Figura 27) sucede de um antigo moinho que funcionava na cidade. Durante o final do século XIX e início do século XX, o Brasil recebeu grande movimentação de imigrantes, onde remanescentes italianos se estabeleceram na Serra Gaúcha, impulsionados pela produção de farinha da região. A construção do moinho reflete a combinação do conhecimento construtivo trazido pelos imigrantes e a disponibilidade de novos materiais, como o pinho brasileiro, resultando em um exemplar arquitetônico representativo dessa época.

Situado em um terreno de aproximadamente 1.000m<sup>2</sup>, o Museu do Pão conta com uma área construída de 830m<sup>2</sup>, composta pelo moinho original e dois blocos anexos, onde restauração teve como objetivo criar uma rota turístico-cultural na cidade, promovendo a economia local e preservando a memória histórica da região. Dessa forma, o restauro reativou o uso original do espaço e ainda incorporou funções contemporâneas, resultando em um museu com espaços destinados a oferta de oficinas de panificação (Figura 29).<sup>20</sup>

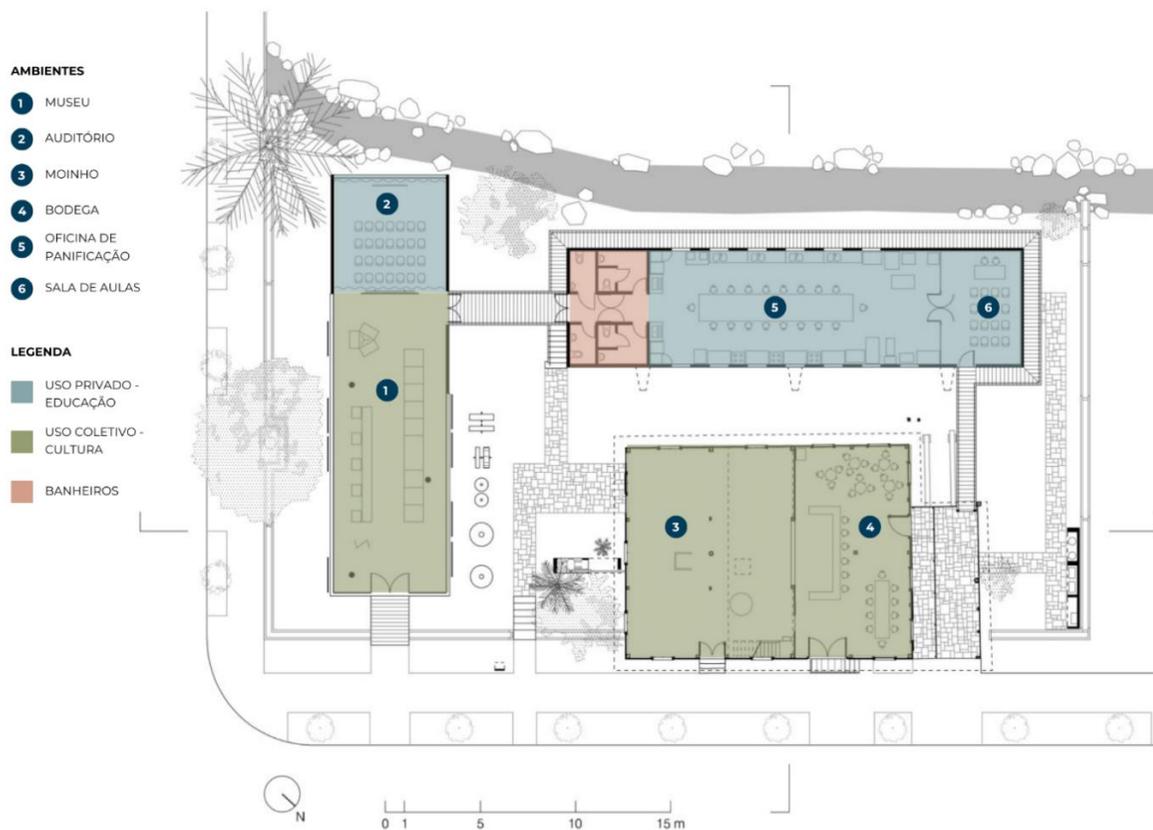
Devido ao seu porte, o programa é pequeno e engloba basicamente atividades que remetem ao uso original do prédio, mas ainda com a possibilidade de praticar atividades distintas no mesmo ambiente, consistindo em uma sala de exposições, auditório, uma sala



<sup>20</sup> As informações foram retiradas do site oficial do Brasil Arquitetura – escritório responsável pelo projeto de requalificação do Museu do Pão. Disponível em: <https://brasilarquitetura.com/project/museu-do-pao>.

de aula, espaço para oficina de panificação, bodega e o moinho. É importante destacar a o cuidado na relação entre o novo e a pré-existência do projeto refletida tanto no protagonismo visual dado ao moinho, onde os anexos foram construídos em um gabarito mais baixo, e também na escolha de materiais permeáveis que não atrapalham a vista para o existente (Silva, 2014).

Figura 28: Setorização Museu do Pão



Fonte: Archdaily, editado pela autora

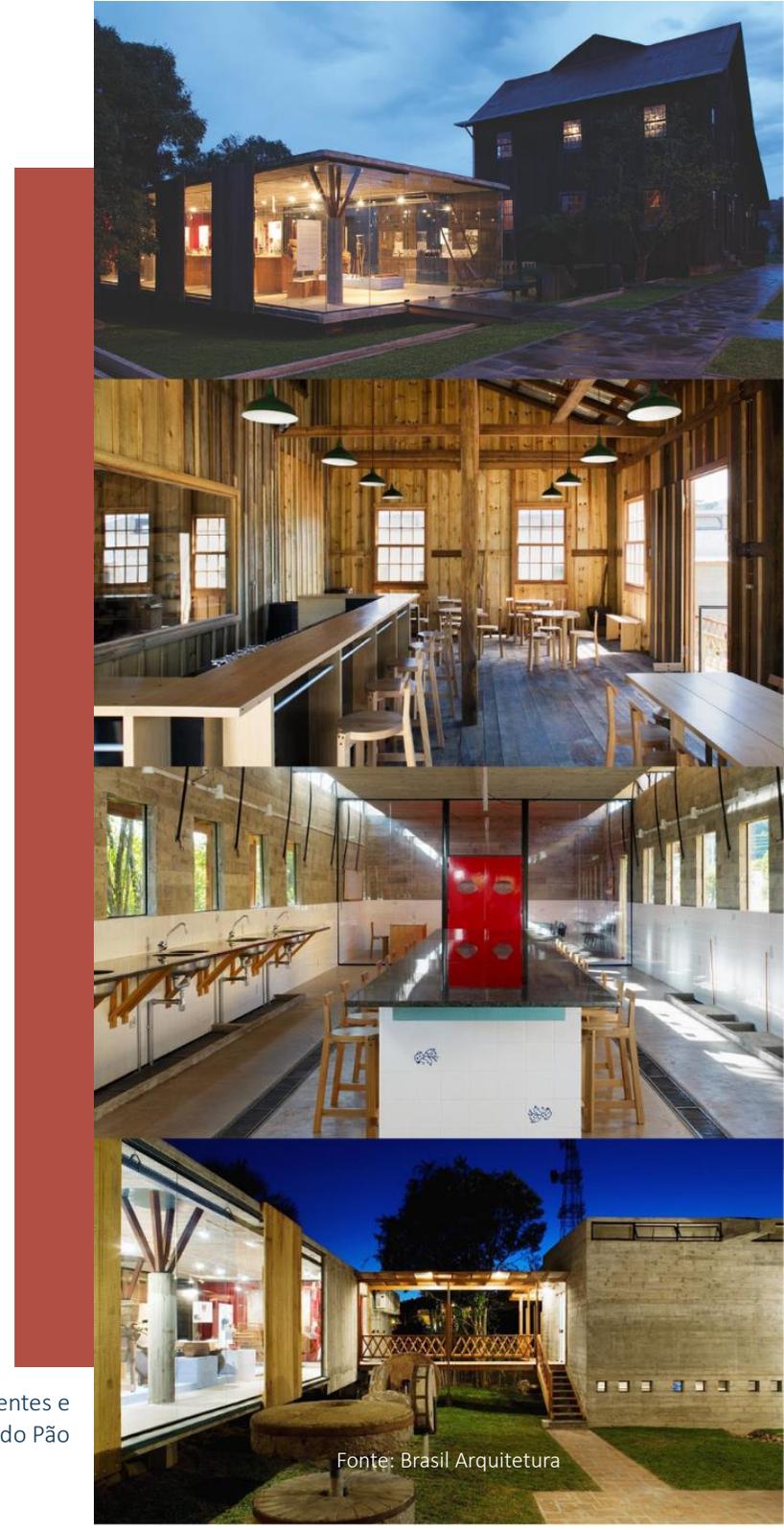


Figura 29: Ambientes e materialidades- Museu do Pão

Fonte: Brasil Arquitetura

Figura 30: Centro Cultural Paris Anim



Fonte: Archdaily

Assim como o SESC Pompeia, o Museu do Pão será utilizado nesse estudo como referência programática, uma vez que a escala se assemelha mais com a Estação Ferroviária de Iguaracy, bem como a relação entre o existente e o novo. Vale ressaltar ainda a importância das decisões tomadas afim de manter o moinho como protagonista da obra, respeitando as características e a relação da comunidade com o prédio, ajudando a manter viva a memória local e dar um novo sentido e uso ao espaço.

### 5.3. Centro Cultural Paris Anim' Jean-Michel Martial – Paris, 2022 – EGA Erik Giudice Architects

Fora do cenário nacional, o Centro Cultural Paris Anim (Figura 30), situado no 18º distrito de Paris, França, foi projetado para atender jovens e crianças da comunidade local, oferecendo uma variedade de atividades culturais, esportivas e educacionais. Com 962m<sup>2</sup> de área construída, o edifício conta com um bloco composto por um pavimento inferior, térreo, um pavimento superior e um terraço na cobertura, além de uma quadra de esportes, se destacando pelo uso de concreto branco revestido com uma leve textura em painéis e pelas grandes esquadrias nas fachadas, que criam um diálogo entre os espaços internos e externos e ainda favorecem a ventilação e a iluminação naturais.

O Centro Cultural apresenta uma organização interna marcada por um pé-direito generoso e uma área de circulação compacta, conectada por uma escada que direciona os usuários para os diferentes pavimentos.

No programa, estão incluídos uma sala de dança, oficinas, estúdio de música, espaço multifuncional, área para eventos com cozinha e um jardim no terraço, todos distribuídos de forma setorizada: O subsolo (Figura 32) abriga o estúdio de música, a sala de controle, um espaço tipo sala de estar e compartimentos para depósitos, enquanto o térreo (Figura 33) reúne a recepção, as oficinas, uma área de convivência com cozinha e os espaços administrativos. No pavimento superior (Figura 34), uma sala de estar centralizada se integra às salas multiuso, ao estúdio de dança e aos vestiários, dispostos ao redor. Já na cobertura (Figura 35), o jardim atua como um espaço para trocas sociais e aprendizado sustentável, complementado por uma estufa e a área técnica do conjunto.

Além dos ambientes internos, o centro dispõe de áreas dedicadas à prática de esportes, ampliando sua diversidade de atividades e tornando-o um espaço versátil e dinâmico. Essa variedade não apenas atende às demandas da comunidade, mas também reforça sua integração com o entorno, aspectos essenciais considerados na proposta deste estudo. Outro destaque é o cuidado em criar espaços acessíveis, garantindo um ambiente democrático e acolhedor para todos, bem como a preocupação com a sustentabilidade, o que é evidenciado na utilização de placas solares e no jardim na cobertura, que contribuem para a redução da temperatura interna, reutilizam a água da chuva e produzem alimentos que são doados à comunidade, fortalecendo o vínculo social e ambiental do projeto.



Figura 31: Ambientes Centro Cultural Paris Anim  
Fonte: Archdaily

**AMBIENTES**

- 1 ESCADARIA
- 2 ESTÚDIO DE MÚSICA
- 3 SALA DE CONTROLE
- 4 ÁREA DE CONVIVÊNCIA
- 5 DEPÓSITOS
- 6 ELEVADOR

**LEGENDA**

- USO PRIVADO - CULTURA/ESPORTE/EDUCAÇÃO
- USO COLETIVO - CULTURA
- USO RESTRITO - ADMINISTRAÇÃO
- CIRCULAÇÃO VERTICAL

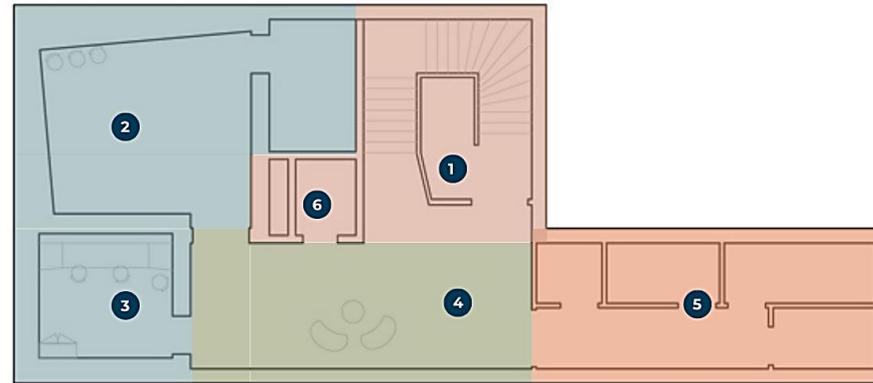


Figura 32: Planta baixa subsolo Centro Cultural *Paris Anim*

Fonte: Archdaily, editado pela autora

**AMBIENTES**

- 1 ENTRADA PRINCIPAL
- 2 RECEPÇÃO
- 3 OFICINA
- 4 ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA / COZINHA
- 5 ADMINISTRAÇÃO
- 6 DIRETORIA
- 7 ESCADARIA
- 8 ESCADA DE EMERGÊNCIA
- 9 ELEVADOR
- 10 PÁTIO EXTERNO
- 11 BICICLETÁRIO
- 12 DEPÓSITO
- 13 ACESSO SUBSOLO

**LEGENDA**

- USO PRIVADO - CULTURA/ESPORTE/EDUCAÇÃO
- USO COLETIVO - CULTURA
- USO RESTRITO - ADMINISTRAÇÃO
- CIRCULAÇÃO VERTICAL
- BANHEIROS



Figura 33: Planta baixa térreo Centro Cultural *Paris Anim*

Fonte: Erik Giudice Architects, editado pela autora

Figura 34: Planta baixa pavimento superior Centro Cultural Paris Anim

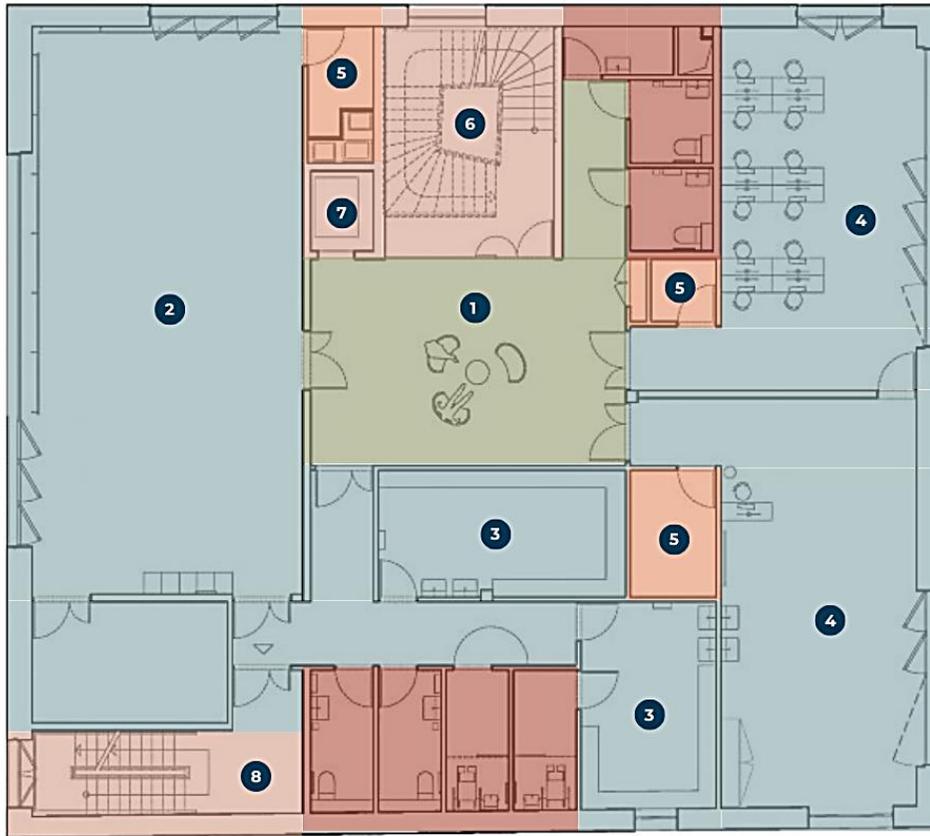


Figura 35: Planta baixa cobertura Centro Cultural Paris Anim



**AMBIENTES**

- |   |                     |   |                      |
|---|---------------------|---|----------------------|
| 1 | ÁREA DE CONVIVÊNCIA | 5 | DEPÓSITOS            |
| 2 | ESTÚDIO DE DANÇA    | 6 | ESCADARIA            |
| 3 | VESTIÁRIOS          | 7 | ELEVADOR             |
| 4 | SALAS MULTIUSO      | 8 | ESCALA DE EMERGÊNCIA |

Fonte: Erik Giudice Architects pela autora

**AMBIENTES**

- |   |              |   |                      |
|---|--------------|---|----------------------|
| 1 | JARDIM       | 4 | ESCADARIA            |
| 2 | ESTUFA       | 5 | ESCALA DE EMERGÊNCIA |
| 3 | ÁREA TÉCNICA | 6 | ELEVADOR             |

Fonte: Archdaily, editado pela autora

**LEGENDA**

- |  |  |  |   |   |
|--|--|--|---|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a0c0d0; border: 1px solid black;"></span> USO PRIVADO - CULTURA/ESPORTE/EDUCAÇÃO | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #80a080; border: 1px solid black;"></span> USO COLETIVO - CULTURA | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f0a080; border: 1px solid black;"></span> USO RESTRITO - ADMINISTRAÇÃO | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #c08080; border: 1px solid black;"></span> CIRCULAÇÃO VERTICAL | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #804040; border: 1px solid black;"></span> BANHEIROS |
|--|--|--|---|---|

Os projetos referenciais discutidos até aqui serviram como base para diversos parâmetros do projeto, abrangendo desde aspectos formais relacionados às posturas frente a intervenções em bens de valor histórico até o desenvolvimento e a definição do programa de necessidades do Centro Cultural, resumidos no Quadro 1.

Quadro 1: Influências dos projetos de referência

|                                  |   |   |
|----------------------------------|---|---|
| SESC<br>POMPEIA                  |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Programa de necessidades</b> - possibilidade da prática de diversas atividades no mesmo lugar;</li> <li>• Relação entre <b>antigo X novo</b> pautada no contrastes de materiais, cores e volume;</li> <li>• Compreensão do lugar como <b>extensão da cidade</b> - troca de interações entre grupos</li> </ul> |
| MUSEU<br>DO PÃO                  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tectônica</b> - respeito com a preexistência, promoção da economia local e preservação da memória local;</li> </ul>   |
| CENTRO<br>CULTURAL<br>PARIS ANIM |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Programa de necessidades</b> - escala próxima ao objeto de estudo e com cruzamento de atividades distintas, garantindo a integração da comunidade local</li> </ul>  |

Fonte: Elaborado pela autora, 2024

Além disso, eles também orientaram o pré-dimensionamento, servindo como base para os layouts e a definição da capacidade de pessoas por ambiente e atividade proposta, atrelados ainda ao livro de dimensionamento de Émile Pronk (2003).

Esse processo de análise e integração dos projetos referenciais, aliados às diretrizes normativas, foi fundamental para garantir que a proposta não apenas atendesse às necessidades funcionais e espaciais do Centro Cultural, mas também respeitasse o contexto histórico e cultural da Estação Ferroviária de Iguaracy. Dessa forma, o desenvolvimento do projeto busca equilibrar funcionalidade, conforto e preservação patrimonial, contribuindo para um espaço acessível, sustentável e alinhado às demandas contemporâneas da comunidade.

An aerial photograph of a residential area, likely in a suburban or rural setting. The image shows a dense cluster of houses and buildings, with a large, dark, forested area in the center. A road or path runs through the residential area, and there are some open spaces and fields. The overall scene is a mix of built-up areas and natural landscape.

**06.**

**O LUGAR**

## 6. O lugar

### Estudos pré-projetuais e de referência

Como pontuado anteriormente, Igaracy é um município do Sertão pernambucano, situado na microrregião do Pajeú, o qual é limitado a Norte pelos municípios de Ingazeira, Tuparetama e Tabira, a Sul por Custódia e Sertânia, a Leste com o Estado da Paraíba e a Oeste com Afogados da Ingazeira<sup>21</sup>.

Apesar da sua extensão territorial, com mais de 800Km<sup>2</sup>, o município apresenta um pequeno número populacional, o qual é dividido de forma bastante equilibrada tanto em relação a disposição entre zona rural (46,76%) e urbana (53,2%), como no gênero, onde destes 49,8% são homens e 50,2% são mulheres (IBGE, 2022). Devido a isso, boa parte da área urbana pertence a região central da cidade, enquanto os demais bairros se estabelecem ao redor (Figura 36).

Ao mesmo tempo que a cidade apresenta alto potencial de produções e movimentos artísticos, os equipamentos culturais e apoio dos órgãos municipais são insuficientes para atender e promover essa demanda. Esse cenário limita as oportunidades de expressão para os artistas

<sup>21</sup> Informações disponibilizadas pelo Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco, disponível em:

locais, que dependem de programas pontuais de subsídio artístico-cultural promovidos pelo governo federal, como a Lei Paulo Gustavo (Lei Complementar nº 195/2022), que exigem que os artistas submetam seus projetos a processos seletivos, o que restringe ainda mais o alcance e a frequência do apoio oferecido.

Figura 36: Perímetro urbano de Igaracy



#### LEGENDA

- MALHA URBANA
- FERROVIA
- PE-292
- PE-282



Fonte: Base de dados do Google Earth, elaborado pela autora, 2024

<https://tomeconta.tce.pe.gov.br/igaracy/#:~:text=A%20cidade%20est%C3%A1%20imitada%20ao,oeste%20com%20Afogados%20da%20Ingazeira.>

Figura 37: Localização dos equipamentos culturais

Fonte: Base de dados do IBGE, elaborado pela autora, 2024



A carência de programas que incentivem as expressões artísticas no município é refletida também na escassa presença de espaços destinados à prática dessas atividades. Essa limitação é agravada pela insuficiência de áreas públicas de lazer, que, nesse contexto, se resumem a algumas praças distribuídas pelo perímetro urbano, concentrando-se majoritariamente na região central da cidade, como apresentado na Figura 37.

## 6.1. Morfologia Urbana

O principal acesso à cidade ocorre pela rodovia PE-292, que conecta os municípios de Albuquerque Né e Afogados da Ingazeira a Igaracy, atravessando a área central da cidade. Para compreender melhor as interações entre o entorno e a área de intervenção proposta neste trabalho, será considerada uma análise em um raio de 500 metros a partir da Estação Ferroviária de Igaracy, abordando pontos referentes a cheios e vazios urbanos, ocupação e uso do solo, gabarito, bem como das condicionantes naturais. Tais aspectos, considerando ainda que a área imediata do entorno da estação é um vazio urbano, balizaram a escolha do terreno, que abrange cerca de 21.000m<sup>2</sup> e foi delimitado a partir do pré-dimensionamento, respeitando os limites e marcos existentes de modo que apresentasse condições físicas propícias para

receber o projeto, sendo a Oeste definido pelas edificações existentes, a Sul a área de vegetação mais densa e a Norte a via de carros que liga o centro ao bairro.

Figura 39: Mapa de cheios e vazios

## CHEIOS E VAZIOS



A área de estudo está localizada em um dos bairros que cresceram as bordas do centro, sendo possível notar a redução significativa na quantidade de lotes edificadas. Essa relação também pode estar relacionada por esta ser uma área que outrora já correu um rio, remanescente do Rio Pajeú, onde era comum ocorrer alagamentos, porém que há muitos anos se encontra seco, restando atualmente uma grande área com vegetação típica da Caatinga.

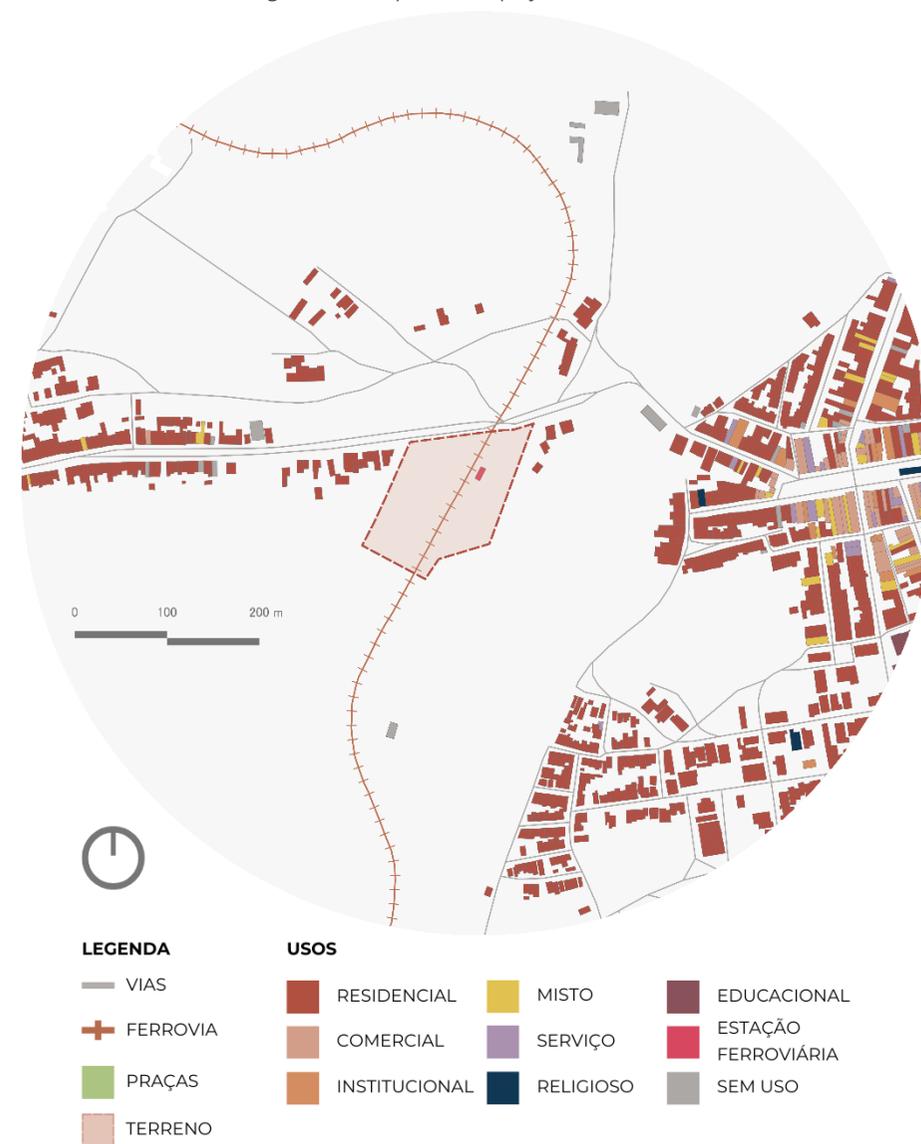
## OCUPAÇÃO E USO DO SOLO

Em relação a ocupação e uso do solo, o perímetro é majoritariamente residencial, uma vez que a maior diversidade de usos fica reunido na área central próximo à Praça Antônio Rabelo, configurando o Centro Político, comercial e de lazer da cidade. Essa distribuição pode ser atribuída ao crescimento da cidade, a qual se desenvolveu a partir da construção da Igreja de São Sebastião – localizada em frente à praça, expandindo assim no seu perímetro, onde os principais comércios e serviços foram sendo consolidados, bem como as residências.

É importante destacar ainda que a oferta de serviços e comércios, além de pontos de lazer, saúde e educação, são bastante escassos na cidade, como atestado também na pesquisa feita neste trabalho, o que obriga

os habitantes a se deslocarem até as cidades vizinhas para ter acesso a esses equipamentos.

Figura 40: Mapa de ocupação e uso do solo



Fonte: Base de dados do IBGE, elaborado pela autora, 2024

## GABARITO

A cidade como um todo apresenta um padrão de edificações térreas, com poucos exemplares de térreo +1 e térreo +2. Essa configuração faz com que as construções se integrem visualmente ao entorno, promovendo uma relação mais direta entre as pessoas e o espaço urbano. Essa característica favorece a percepção da paisagem local e ainda facilita a circulação e maior aproveitamento da ventilação natural, bem como da incidência da luz.

## CONDICIONANTES NATURAIS

O terreno está localizado no nível mais baixo entre a porção leste e oeste da área de influência analisada, porém o declive existente pode ser considerado suave visto a distância entre as curvas de nível. Como pontuado anteriormente, a região apresenta vegetação típica da caatinga, sendo esta de grande parte rasteira com algumas árvores de pequeno porte. Em relação a insolação e ventilação, considera-se os ventos predominantes vindos do Sudeste, onde as fachadas mais atingidas pelas incidências de luz solar são a fachada Norte, especialmente no verão onde a posição do sol incide por mais horas durante o dia, e a fachada Oeste que recebe o sol da tarde.

Figura 41: Mapa de gabarito

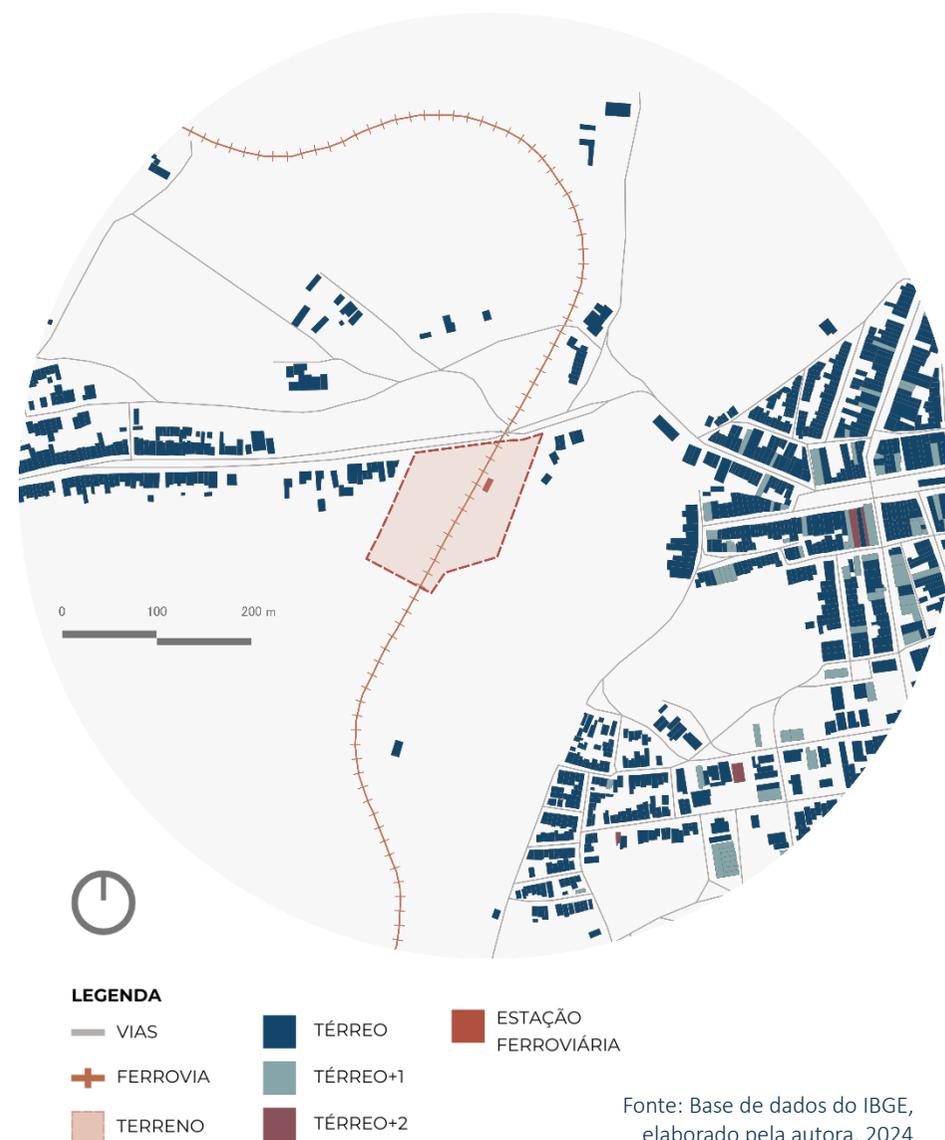
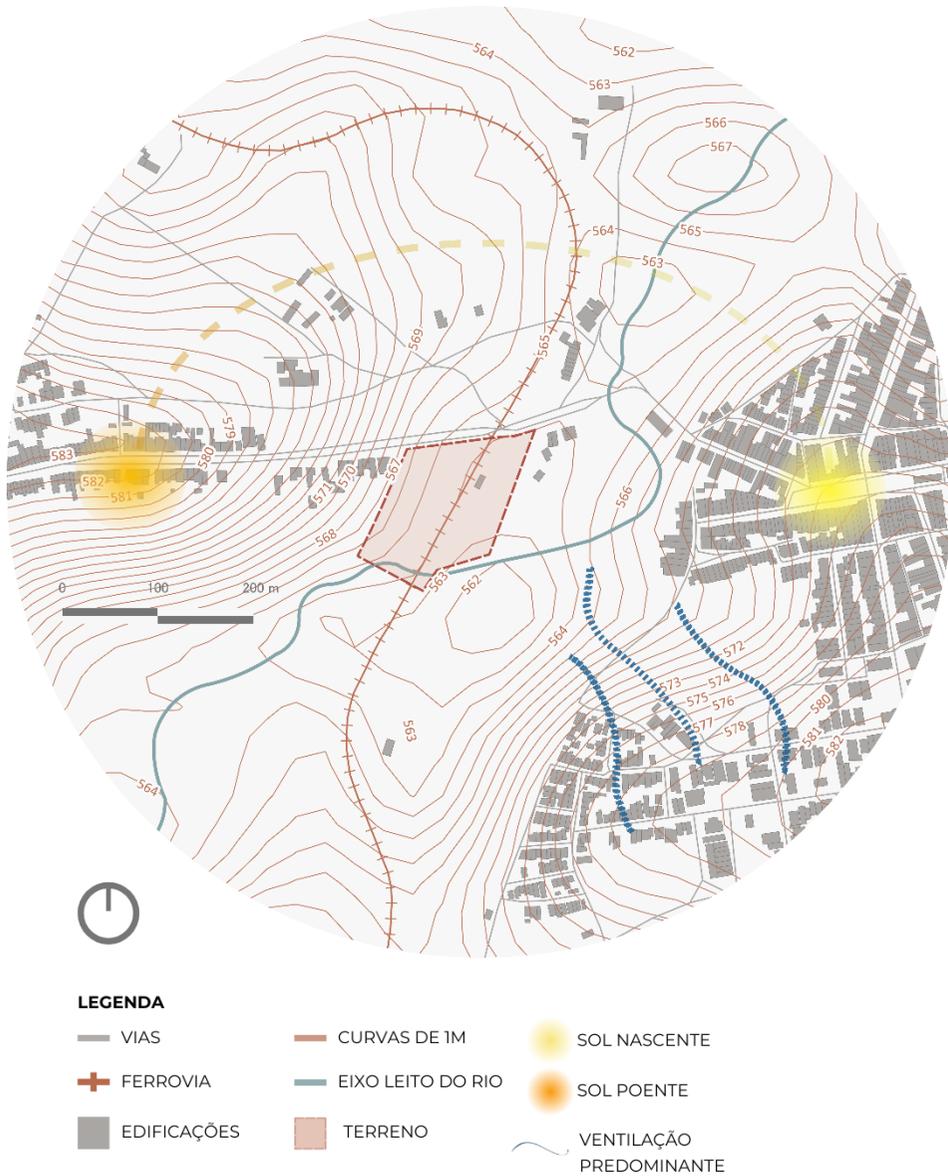
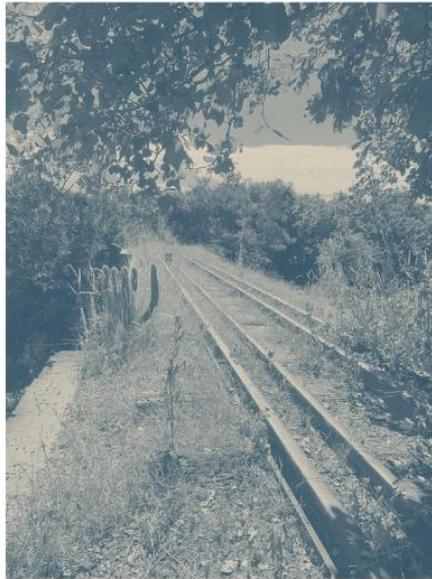
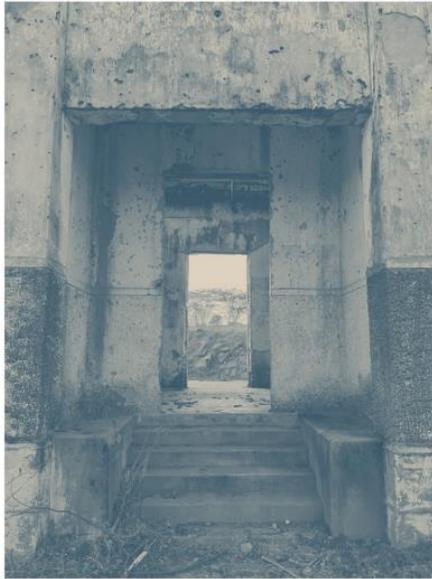


Figura 42: Mapa de condicionantes naturais



A proposta de requalificação da Estação Ferroviária de Iguaracy é guiada pelo propósito de resgatar a memória do patrimônio histórico, integrando com usos contemporâneos que atendam às demandas culturais da cidade. Dessa forma, a leitura do território e das suas dinâmicas possibilitou a adoção de uma implantação integrada ao contexto e respeitosa às características locais.

Fonte: Base de dados do IBGE, elaborado pela autora, 2024



# 07. A PROPOSTA

"IGUARACI"



## 7. A proposta

### Conceito, diretrizes, setorização e pré-dimensionamento

O ponto de partida conceitual do projeto nasce do próprio nome da cidade: Iguaracy. De origem tupi-guarani, “*Guaraci*” significa “Deus do Sol” ou “a mãe deste dia”, se configurando assim como uma entidade, doador de vida e criador dos seres vivos (Perazzo, 2005, p.15), frequentemente interpretado pela população como “Terra do sol brilhante”. Sendo assim, o sol, como elemento marcante do Sertão e símbolo da cidade, orienta a construção poética e formal do projeto a partir de três palavras-chave que estruturam a ideia central: **Conexão, movimento e ciclo**.

- \* **Conexão:** expressa nos eixos visuais e físicos que integram os diferentes setores do projeto, promovendo uma relação contínua entre os espaços e o entorno urbano;
- \* **Movimento:** representado pela fluidez dos percursos, pela flexibilidade dos usos e pela distribuição dos volumes, sugerindo uma espacialidade viva que promove o uso espontâneo do espaço;
- \* **Ciclo:** inspirado tanto no percurso diário do sol quanto no itinerário dos trens, se traduz nas variações de luz e sombra

através dos elementos vazados e permeáveis que se transformam ao longo do dia.

Esses conceitos foram materializados em decisões projetuais relacionadas com a forma de implantação dos blocos, na volumetria das fachadas, uso de diferentes níveis nos percursos e na escolha dos materiais como concreto aparente, aço corten, cobogós cerâmicos e vidro, que interagem com a luz solar, reforçando a presença do tempo e da mudança na arquitetura.

Em relação as intenções formais a serem adotadas na Estação, buscou-se preservar seus elementos característicos, sendo as principais intervenções relacionadas a reconstrução da coberta, substituída devido ao seu estado de deterioração e a remoção de algumas paredes internas, permitindo a adaptação do espaço para abrigar um novo uso: um café, que trará vitalidade ao edifício, reforçando sua integração com o centro cultural.

Como forma de representar de forma simbólica o conceito e os princípios adotados, elaborou-se uma colagem que articula as três diretrizes com expressões artísticas da cultura local, sintetizando as intenções formais, materiais escolhidos e o sentimento que norteia o projeto, reforçando sua identidade (Figura 43).

Figura 43: Colagem conceitual

# IGUARACY

“NO SOL BRILHANTE  
SE INSPIRARAM PRA TE NOMEAR  
PORQUE ENQUANTO VOCÊ PROGREDIR,  
IGUARACI  
OS SEUS RAIOS VÃO SEMPRE BRILHAR”  
HINO DE IGUARACY



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

A organização espacial do projeto teve início com o desenvolvimento de um fluxograma (Figura 44), elaborado a partir da identificação das necessidades do território e das condicionantes físicas do terreno.

Figura 44: Fluxograma de setorização inicial



Fonte: elaborado pela autora, 2025

A proposta inicial foi explorada de forma mais livre, tendo a Estação como núcleo central do projeto e conectando-se aos demais setores dispostos ao seu redor, resultando em um conjunto de blocos conectados por espaços livres (Figura 46).

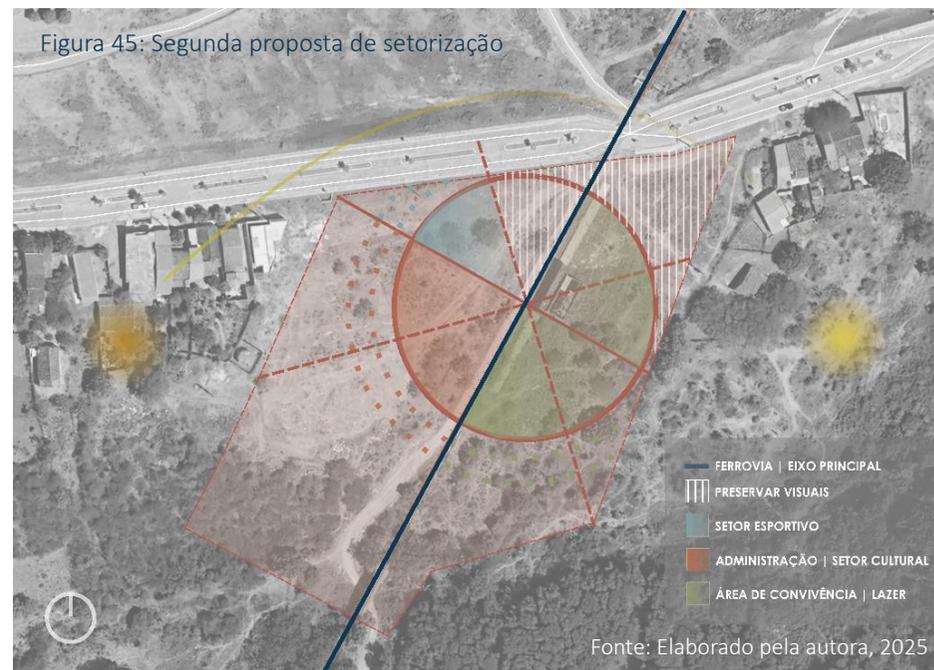
Posteriormente, essa configuração foi refinada com base na ferrovia, que passou a ser utilizada como eixo principal de organização, mantendo a estação como ponto central, gerando uma matriz que dividia o terreno em oito segmentos iguais direcionando a distribuição dos blocos de forma mais racional (Figura 45).

Figura 46: Primeira proposta de setorização



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Figura 45: Segunda proposta de setorização



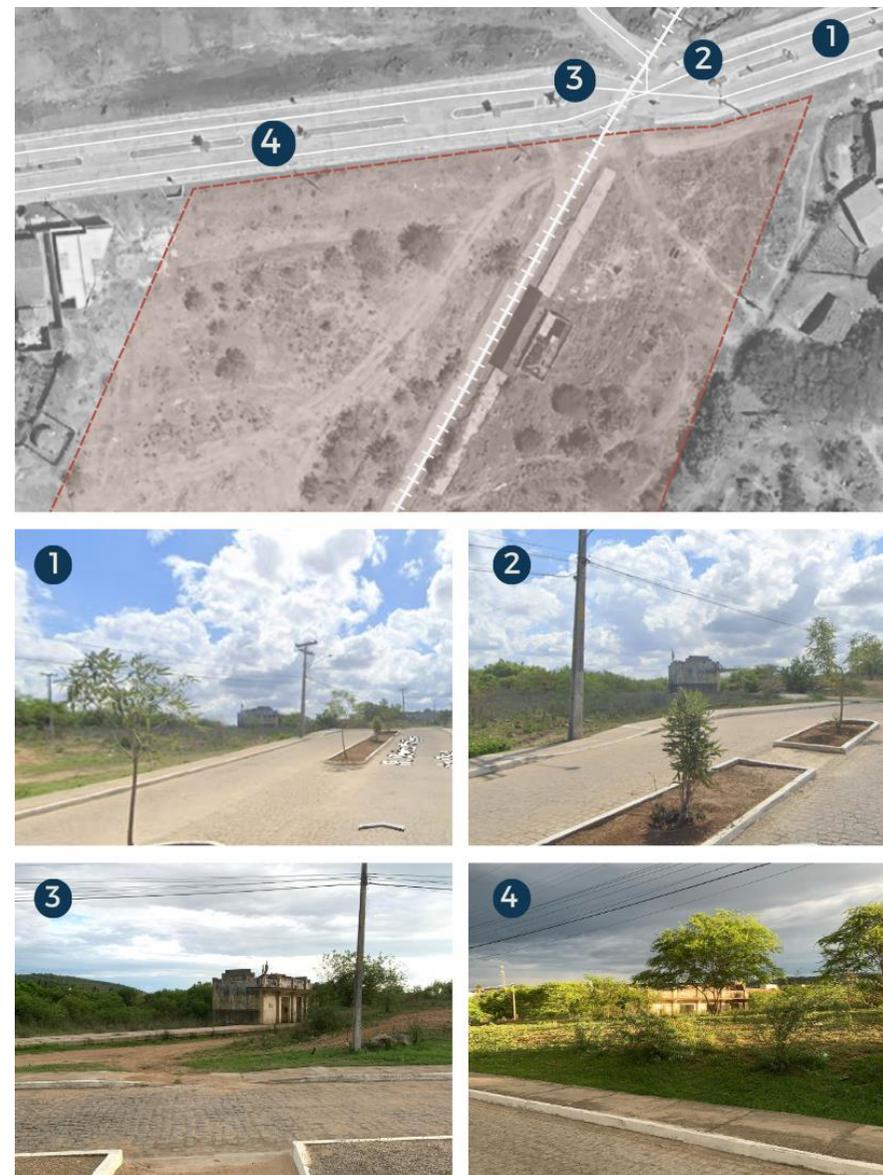
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

A partir da definição da ferrovia como eixo principal do projeto, a setorização final traça uma grelha imaginária que organiza o terreno em porções semelhantes, orientando a ocupação dos usos e dos fluxos, guiando a implantação dos blocos de forma funcional ao longo do eixo ferroviário.

Levando em consideração também as demandas socioculturais do município e a análise de projetos correlatos, foi possível estabelecer uma base sólida para a elaboração do programa de necessidades do centro cultural. Dessa forma, foi utilizada uma matriz de inter-relações espaciais (Quadro 2) como ferramenta de apoio na organização dos ambientes, a qual permitiu priorizar a funcionalidade dos espaços, conexões internas, a integração com a iluminação e ventilação natural, além de aspectos relacionados à segurança. Vale destaca que as áreas da matriz foram definidas como diretrizes iniciais, as quais apresentaram variações ao longo do desenvolvimento projetual.

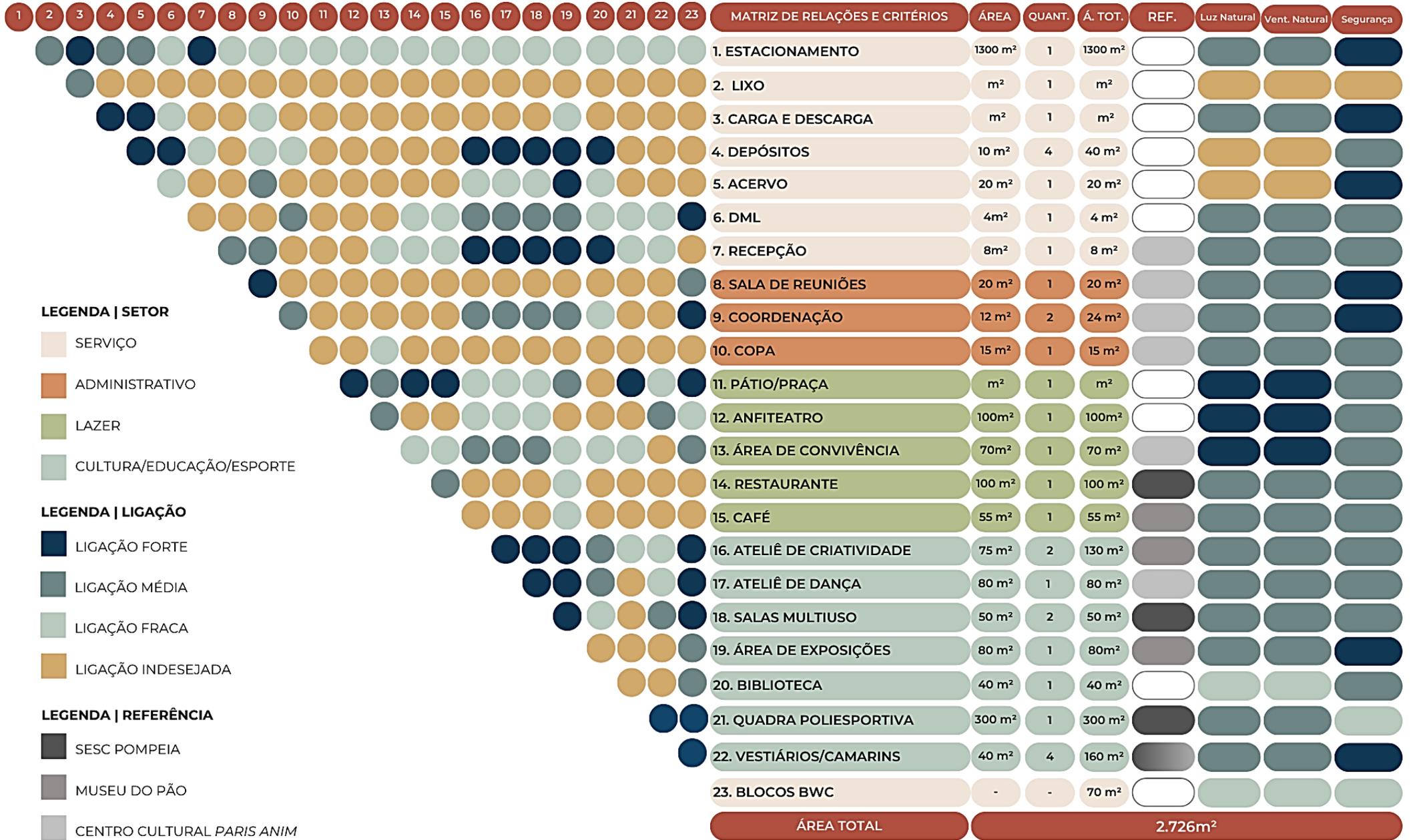
Outro ponto fundamental foi a escolha de preservar os principais ângulos visuais em relação à Estação Ferroviária — elemento central e simbólico do projeto, decisão essa que assegura que a pré-existência permaneça como eixo principal das novas funções, sendo o ponto focal de diversas perspectivas visuais ao longo do terreno (Figura 47).

Figura 47: Mosaico de perspectivas da Estação



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Quadro 2: Matriz de relações



LEGENDA | SETOR

- SERVIÇO
- ADMINISTRATIVO
- LAZER
- CULTURA/EDUCAÇÃO/ESPORTE

LEGENDA | LIGAÇÃO

- LIGAÇÃO FORTE
- LIGAÇÃO MÉDIA
- LIGAÇÃO FRACA
- LIGAÇÃO INDESEJADA

LEGENDA | REFERÊNCIA

- SESC POMPEIA
- MUSEU DO PÃO
- CENTRO CULTURAL PARIS ANIM

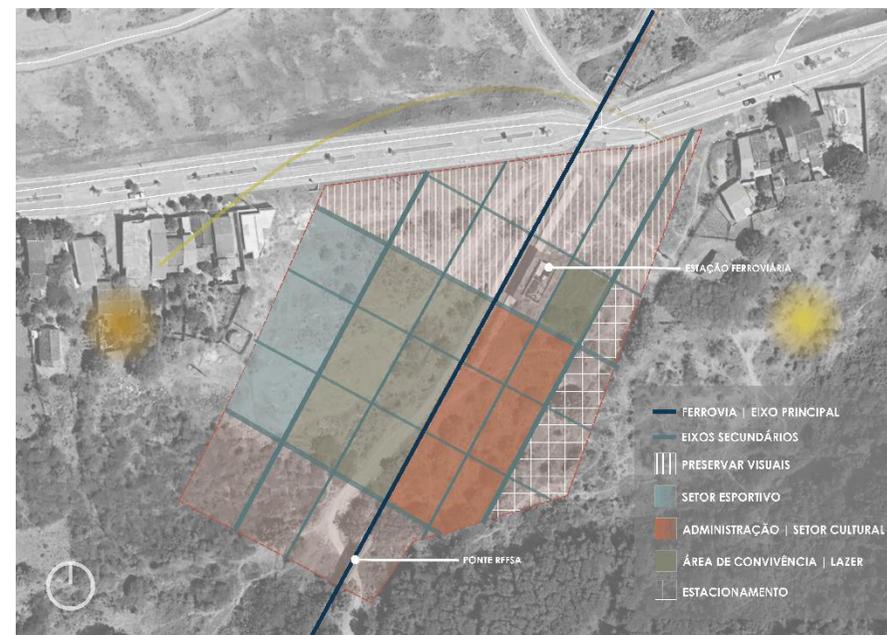
Fonte: Elaborado pela autora, 2024

Dessa forma, refinando a matriz de inter-relações, os ambientes definidos para compor o centro cultural são divididos basicamente em quatro setores:

- \* **Setor cultural e educacional:** composto pelos blocos de ateliês criativos, biblioteca e salas multiuso, incluindo também um estúdio de dança com vestiários anexos e um palco elevado junto ao pavilhão;
- \* **Setor administrativo e de serviço:** onde se concentram os espaços de gestão e suporte, como salas de coordenação, reuniões e estacionamento de apoio;
- \* **Setor de lazer e convivência:** distribuído ao longo das praças e percursos livres com mobiliários urbanos e área com totens informativos sobre a história local e da Estação;
- \* **Setor esportivo:** locado na porção mais afastada do terreno próximo da via de acesso, contando com quadra poliesportiva, pista de *cooper* e *playground*.

No total, o projeto contempla seis blocos edificadas articulados por espaços públicos abertos e equipamentos urbanos que potencializam o uso coletivo e a permanência.

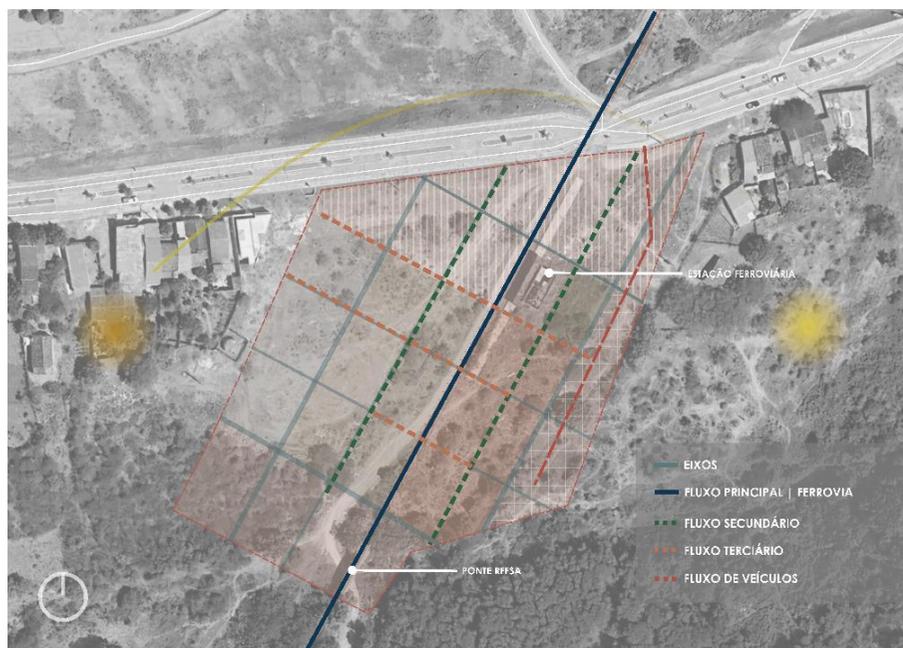
Figura 48: Setorização final



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Os fluxos do projeto se organizam a partir das linhas imaginárias da grelha de setorização, conectando os diferentes setores por meio de caminhos, praças e rampas que percorrem todo o terreno, vencendo os desníveis de forma fluida e contínua (Figura 49), além de criar diálogo entre as áreas internas e externas. Vale destacar que os parâmetros de acessibilidade foram considerados, conforme as recomendações da ABNT NBR 9050:2021.

Figura 49: Esquema de fluxos



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

A implantação dos blocos dentro dessa grelha acompanha o traçado original da ferrovia e preserva a horizontalidade característica do entorno. Desse modo, as edificações foram dispostas paralelamente à estação, fazendo referência a vagões enfileirados, reforçando a memória e estabelecendo uma conexão visual e conceitual. Além disso, as linhas de desejo observadas no terreno serviram de base para guiar o traçado dos fluxos, orientando a disposição dos caminhos e praças de maneira coerente com os percursos já utilizados pela comunidade.

A partir do esquema de setorização e dos fluxos estabelecidos em escala macro, observa-se que todos os acessos ao centro cultural ocorrem pela Rua Odilon Rodrigues da Cruz, via que acompanha o terreno longitudinalmente. Esses acessos são organizados e qualificados por meio de áreas verdes, paginação diferenciada do piso e praças que direcionam os usuários aos setores específicos do projeto, facilitando a orientação e a circulação pelo espaço (Figura 50).

Com a definição final da setorização, foi possível consolidar o programa de necessidades, ajustando os ambientes e suas respectivas áreas às condições físicas do terreno. O programa foi estruturado de modo a equilibrar as funções culturais, educacionais, de lazer e serviços, assegurando o funcionamento integrado e eficiente do centro cultural, ao mesmo tempo que as demandas populacionais são atendidas. No total, são cerca de 40 ambientes, incluindo salas de uso específico, áreas de recepção, banheiros e depósitos, além de outros espaços fundamentais para a operação do equipamento. Para o dimensionamento dos ambientes, estabeleceu-se uma estimativa de usuários por atividade, o que também serviu de base para calcular o número de vagas no estacionamento e a capacidade necessária da caixa d'água, garantindo a viabilidade técnica e funcional da proposta.

## AMBIENTES x USUÁRIOS

ADMINISTRAÇÃO/COORDENAÇÃO  
**04**

SALA DE REUNIÕES  
**07**

ATELIÊS CRIATIVIDADE  
**35**

SALAS MULTIUSO  
**35**

ESTÚDIO DE DANÇA  
**15**

BIBLIOTECA  
**15**

RESTAURANTE E CAFÉ  
**100**

PRAÇAS E EQUIPAMENTOS  
**100**

## DIMENSIONAMENTO

ADMINISTRAÇÃO  
**81,33m<sup>2</sup>**

BLOCO CRIATIVIDADE  
**235,42m<sup>2</sup>**

BLOCO MULTIUSO  
**230,99m<sup>2</sup>**

BIBLIOTECA  
**76,12m<sup>2</sup>**

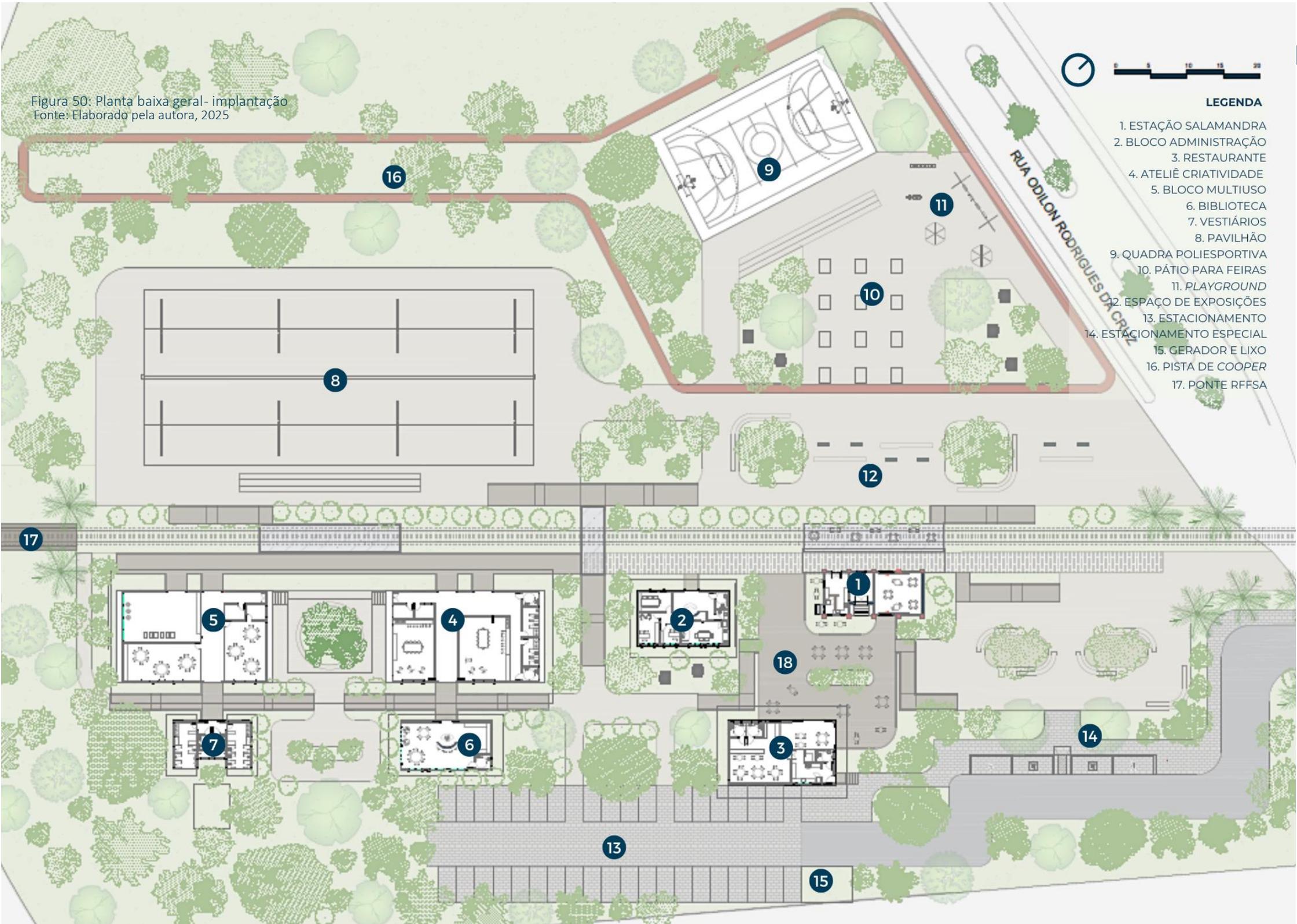
RESTAURANTE  
**112,70m<sup>2</sup>**

VESTIÁRIOS  
**56,70m<sup>2</sup>**

PAVILHÃO  
**1.284,25m<sup>2</sup>**

TERRENO TOTAL  
**21.024,80m<sup>2</sup>**

Figura 50: Planta baixa geral - implantação  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



**LEGENDA**

- 1. ESTAÇÃO SALAMANDRA
- 2. BLOCO ADMINISTRAÇÃO
- 3. RESTAURANTE
- 4. ATELIÊ CRIATIVIDADE
- 5. BLOCO MULTIUSO
- 6. BIBLIOTECA
- 7. VESTIÁRIOS
- 8. PAVILHÃO
- 9. QUADRA POLIESPORTIVA
- 10. PÁTIO PARA FEIRAS
- 11. PLAYGROUND
- 12. ESPAÇO DE EXPOSIÇÕES
- 13. ESTACIONAMENTO
- 14. ESTACIONAMENTO ESPECIAL
- 15. GERADOR E LIXO
- 16. PISTA DE COOPER
- 17. PONTE RFFSA



Figura 51: Vista externa do Centro- Fachada Norte da Estação  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## Materialidade e estrutura

A definição da materialidade adotada no projeto está fundamentada no princípio do respeito à pré-existência, considerando tanto os valores históricos da Estação Ferroviária de Iguaracy quanto as demandas contemporâneas de conforto, sustentabilidade e funcionalidade. Essa diretriz dialoga diretamente com o Artigo 8º da Carta de Burra:

“A conservação de um bem exige a manutenção de um entorno visual apropriado, nos planos das formas, escalas, das cores, de texturas, dos materiais etc. Não deverão ser permitas qualquer nova construção, nem qualquer demolição ou modificações susceptíveis de causar prejuízo ao entorno. A introdução de elementos estranhos ao meio circundante, que prejudiquem a apreciação ou fruição do bem, deve ser proibida.”  
(Iphan, 2013, Art. 8º, pg. 2)

Assim, os materiais selecionados buscam criar contraste sutil com a estação, mas de forma que ainda mantenha a harmonia com o entorno e reforce a identidade local. Para isso, optou-se pelo uso de concreto aparente nos blocos anexos e nas novas passarelas, conferindo unidade visual entre o novo e divergindo da pré-existência. Em áreas de transição e pontos estratégicos, foram inseridos cobogós cerâmicos em tom natural alaranjado, atuando como barreiras visuais que proporcionam sombreamento e integração sutil com o entorno. Já as

fachadas contam com grandes painéis móveis em aço corten perfurado, que variam entre tons alaranjados e acinzentados como forma de setorização, agindo como elementos que garantem permeabilidade visual entre os espaços internos e externos, possibilitam versatilidade no desenho das fachadas e ainda favorecem a entrada de luz e ventilação naturais.

A escolha dos materiais adotados no projeto considerou, além das questões estéticas, o desempenho térmico necessário para as condições climáticas da região, levando a escolha de coberturas leves com telhas termoacústicas e beirais generosos. Do ponto de vista simbólico, os materiais e as cores predominantes seguem a base conceitual solar do projeto, utilizando tons terrosos e texturas aparentes que remetem as paisagens locais.

Em relação à estrutura dos blocos, adotou-se um sistema construtivo composto por vigas metálicas em seção "I" para a sustentação das cobertas, apoiadas sobre pilares de concreto armado com seção quadrada de 15x15 cm. No caso do pavilhão, a estrutura é marcada pela presença de pilares metálicos em "V", também em seção "I", com acabamento em tom alaranjado, em referência aos painéis móveis das fachadas.



Figura 52: Vista externa- Fachada Oeste da Estação  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

Diante das condições atuais da Estação Ferroviária e do avançado estado de deterioração de alguns elementos construtivos, especialmente da antiga cobertura, a qual restam apenas vestígios sem aparente viabilidade de reaproveitamento, propõe-se sua remoção integral e substituição por uma nova estrutura composta por vigas metálicas em perfil I com telha termoacústica trapezoidal. Essa nova cobertura respeita a altura da platibanda existente, se mantendo aparente no salão interno, valorizando a leitura estrutural e deixando clara a intervenção.

Além disso, também se torna necessária a substituição das esquadrias por novos elementos que não destoem da pré-existência. Para isso, foi adotado o uso do aço corten — o mesmo aplicado nos blocos anexos — nas esquadrias, tomando partido de portais feitos em perfil delgado, que se projetam discretamente das paredes para marcar a transição entre o antigo e o novo. Portas e janelas também seguem esse material, com inserção de painéis envidraçados que reforçam a relação entre interior e exterior.

Quanto à paleta de cores adotada, optou-se por uma linguagem neutra que dialoga com as características originais do edifício, reforçando a sobriedade e o respeito à pré-existência: Nas paredes internas e externas, foi aplicado um tom suave de bege (RGB 243, 238, 219),

enquanto a meia parede texturizada, os pilares e a marquise receberam uma tonalidade neutra de branco quente (RGB 243, 242, 237). Para os adornos, foi utilizado um tom avermelhado mais forte (RGB 176, 80, 68), estabelecendo uma conexão visual de unidade e harmonia estética com os novos blocos.

Na área interna do edifício, foram mantidos os pisos originais, com intervenções pontuais apenas nos trechos que apresentavam patologias e, nos locais onde paredes foram removidas, foram mantidas as cicatrizes construtivas, evidenciando as marcas da estrutura original. Ademais, o ambiente que originalmente abrigava a bilheteria foi adaptado para funcionar como cozinha, onde os antigos vãos de quadro foram mantidos e vedados com vidro, recebendo um perfil metálico igual os das esquadrias, criando uma conexão visual entre os usuários e o espaço de preparo dos alimentos.

Considerando as exigências normativas para ambientes de preparo e manipulação de alimentos, a cozinha recebeu forro e revestimento cerâmico nas paredes, conforme as diretrizes estabelecidas pela norma ABNT NBR 14518:2020.

## Espacialidade dos blocos

### BLOCO ADMINISTRATIVO

Localizado estrategicamente logo após o edifício da Estação Ferroviária, o Bloco Administrativo concentra os ambientes voltados à gestão e funcionamento interno do centro cultural. Sua implantação aproveita a antiga plataforma existente e se articula com os demais setores por meio da nova passarela central.

Composto por sete vãos, o bloco apresenta área total de 80,85m<sup>2</sup> e abriga as salas destinadas à administração, coordenação, apoio técnico e suporte às atividades cotidianas do equipamento cultural. Por ser um setor de uso predominantemente interno, o fluxo é concentrado nos funcionários e prestadores de serviço, com acesso eventual de usuários que necessitem de informações ou atendimento específico.

A ambientação do bloco foi pensada de forma a garantir funcionalidade e conforto, com aberturas que favorecem a ventilação cruzada, além de proteção na fachada voltada ao poente. O mobiliário segue uma linha mais funcional, com espaços reservados para arquivos, atendimento e reuniões administrativas.

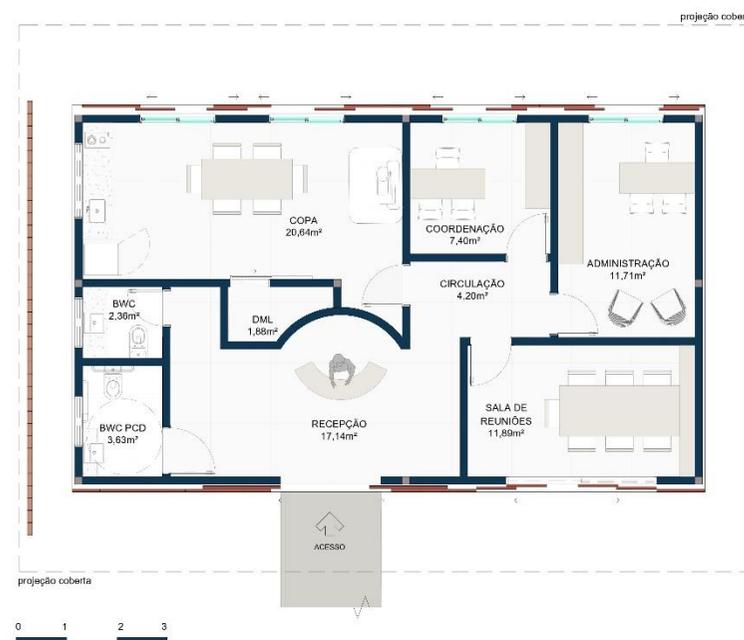


Figura 53: Composição visual do bloco administrativo  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 54: Vista da relação praça X bloco ADM e Estação  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## RESTAURANTE

Implantado recuado no terreno entre a Estação Ferroviária e o Bloco Administrativo, o restaurante surge como uma extensão do edifício da estação, promovendo uma continuidade de uso e de permanência: A conexão entre os dois se dá por meio de uma praça elevada que, além de funcionar como elemento de transição, assume também o papel de uma área de comedoria ao ar livre, permitindo a instalação de mesas externas e estimulando a vivência do espaço.

Com área total de 112,70m<sup>2</sup>, é composto por sete ambientes, incluindo recepção, salão interno, cozinha, despensa e sanitários. Sua localização garante fácil acesso ao estacionamento e, conseqüentemente, à zona de carga e descarga de produtos, otimizando a logística de funcionamento sem interferir no uso cotidiano.

Destaca-se a presença de uma grande esquadria voltada para sudeste, que favorece a entrada de luz natural e a ventilação cruzada. Além disso, o sistema de brises móveis permite que as fachadas laterais sejam completamente abertas, ampliando a permeabilidade visual, tornando o espaço quase uma extensão da praça.

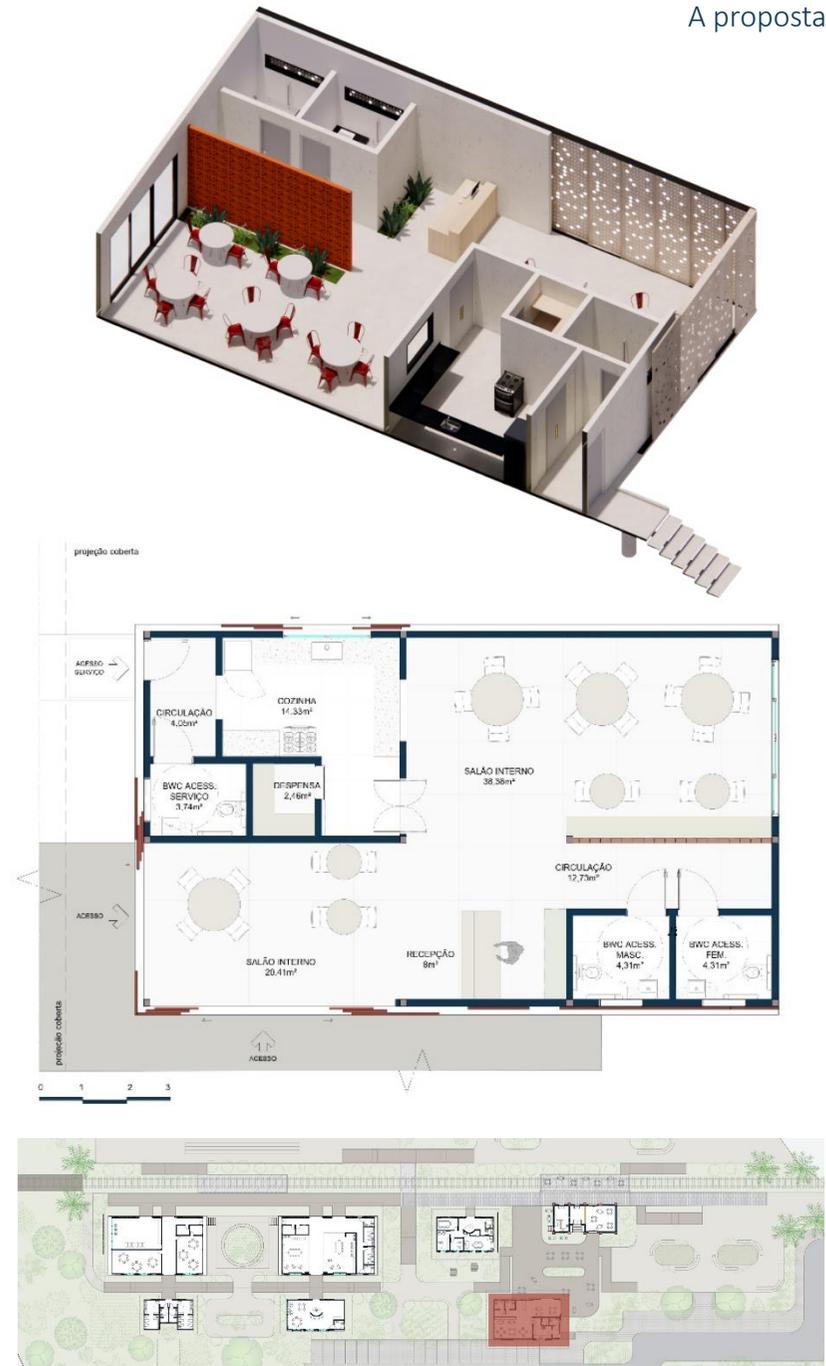


Figura 55: Composição visual do Restaurante

Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 56: Vista Externa do restaurante  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 57: Acesso para praça elevada- Café e restaurante  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## CAFÉ – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O café, implantado dentro do edifício da estação, após passar por modificação ficou com a estrutura reorganizada em dois vãos principais: na área onde funcionava a antiga bilheteria, banheiro e sala dos funcionários, foi implantada a cozinha, respeitando as dimensões originais dos ambientes. Já o antigo armazém foi convertido no salão interno, destinado à acomodação de mesas e clientes. Para garantir o funcionamento adequado do café, foi aberto um novo vão na parede lateral, ao lado dos quadros históricos da bilheteria, servindo como passa-pratos entre a cozinha e o salão.

Ele se conecta ao restaurante através de uma praça suspensa que cria uma área contínua de comedoria com cerca de 300m<sup>2</sup>, a qual está elevada no mesmo nível do piso da estação, aproveitando uma das antigas aberturas do antigo armazém para estabelecer a ligação entre os ambientes. O espaço permite a disposição de mesas externas, além de estabelecer uma ligação direta entre a área posterior até o eixo principal da plataforma. Ademais, foi adicionada uma estrutura metálica com piso transparente, posicionada paralelamente à plataforma existente, servindo de apoio para a área externa e permitindo a experiência de visualizar os trilhos originais preservados no terreno abaixo.



Figura 58: Composição visual da Estação Salamandra  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 60: Vista interna Café- salão de mesas  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 59: Vista interna Café- cozinha  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 61: Vista interna Café- cozinha  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## ATELIÊ DE CRIATIVIDADE

O bloco dos Ateliês de Criatividade marca o início do setor cultural do centro, posicionado logo após o Bloco Administrativo e conectado a ele por meio da plataforma existente, que ganha uma transição visual por um trecho de módulo com estrutura transparente. Este bloco conta com acessos em duas frentes: um voltado para o eixo principal e outro pela fachada posterior, ambos conectados por rampas acessíveis, favorecendo a fluidez dos fluxos e a integração com o restante do conjunto. Além disso, um pátio central permite a articulação direta com o segundo bloco de ateliês e com a Biblioteca.

Internamente, o espaço abriga dois ateliês de criatividade, separados por painéis móveis que, quando recolhidos, possibilitam a criação de uma ampla área de exposição, o que amplia os usos desde oficinas a mostras artísticas abertas ao público. Os 235,42m<sup>2</sup> totais são compostos ainda por um depósito e acervo, além da bateria de banheiros. A permeabilidade entre as fachadas, aliada à disposição estratégica das aberturas, permite que o bloco dialogue de forma eficaz com o entorno.



Figura 62: Composição visual do Ateliê de criatividade

Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 63: Vista interna do ateliê de criatividade

Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## BLOCO MULTIUSO

Conectado diretamente ao Bloco de Ateliês de Criatividade por meio do pátio central e com os demais pela plataforma principal, o Bloco Multiuso apresenta área total de 230,99m<sup>2</sup> e expande as possibilidades de uso do setor cultural, configurando-se como um espaço de apoio flexível para diversas atividades. Seu programa é composto por duas salas multiuso e um estúdio de dança, que possui acesso direto e independente pela fachada principal, além de depósitos.

Além disso, foi implantada em frente ao bloco uma plataforma elevada com cobertura transparente sobre os trilhos remanescentes, desenvolvida para funcionar como palco para apresentações artísticas e culturais, transformando os blocos culturais em um cenário de fundo dinâmico para os eventos. A versatilidade do bloco, aliada à sua integração com os demais setores, contribui para consolidar a proposta de um centro vivo e multifuncional.

Este bloco também conta com um módulo anexo de vestiários, posicionado paralelo a fachada posterior, a fim de atender com facilidade os usuários do estúdio.

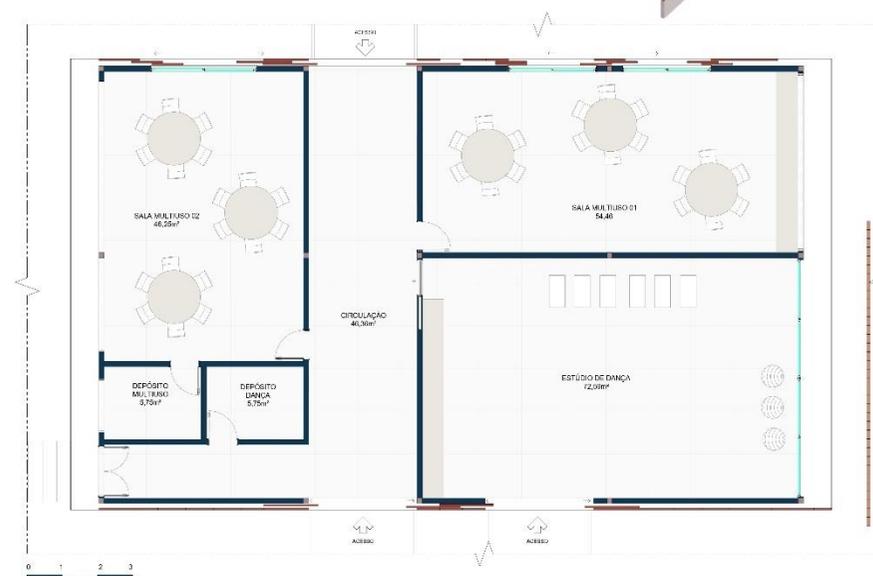
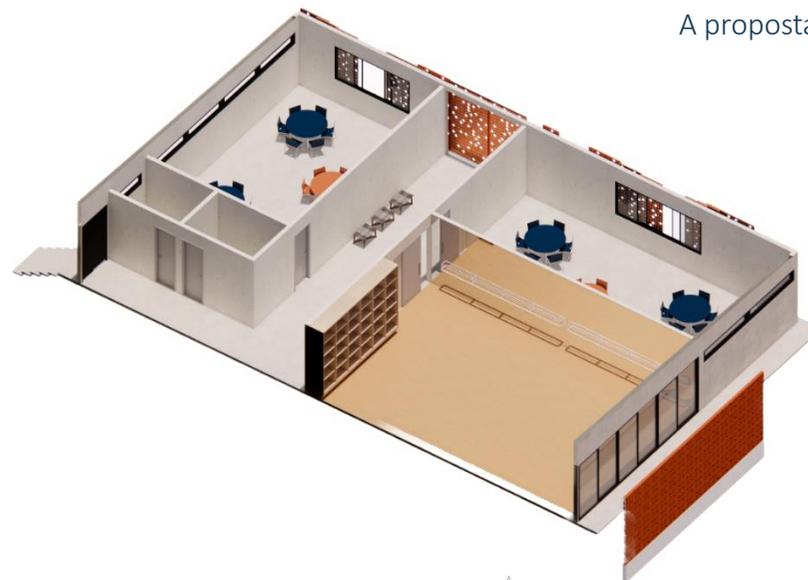


Figura 64: Composição visual do Bloco multiuso

Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 65: Vista externa do bloco multiuso

Fonte: Elaborado pela autora, 2025

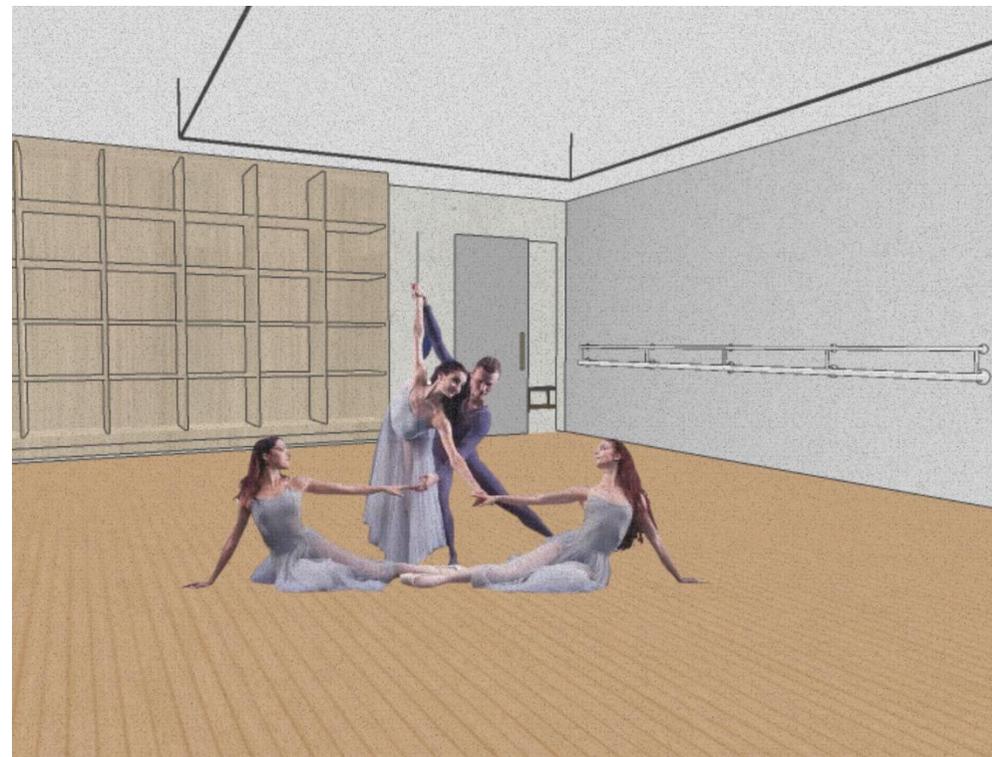


Figura 66: Vista interna- sala de dança

Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## BIBLIOTECA

Localizada paralelamente recuada ao bloco de criatividade, a Biblioteca pode ser acessada tanto por esse setor quanto pela linha de fluxo secundário, oferecendo conectividade funcional com o restante do centro cultural. O edifício segue a mesma linguagem material dos demais blocos, com sutil diferenciação nos acabamentos em tons mais acinzentados, marcando a transição entre setores e conferindo uma identidade própria ao espaço.

Com área total de 76,12m<sup>2</sup>, a Biblioteca é composta por uma recepção para controle de entrada e saída dos usuários, área de acervo físico voltado à pesquisa e espaços destinados ao estudo individual e coletivo, que incluem ambientes de leitura e descanso, além O projeto de um banheiro de apoio. As janelas foram desenhadas com extensões no batente que funcionam como bancos, estimulando a permanência e a contemplação do entorno e, voltada para o sul, foi alocada uma ampla esquadria que favorece a iluminação e ventilação naturais.

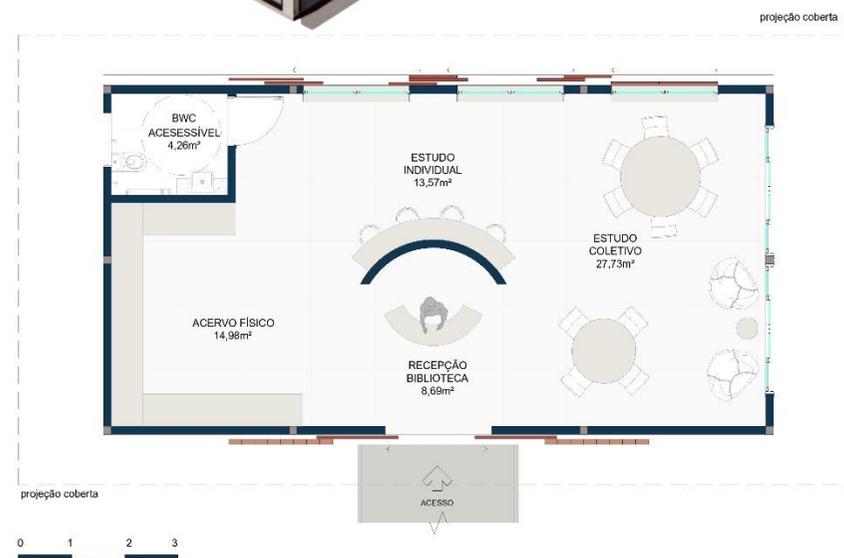


Figura 67: Composição visual da Biblioteca  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 68: Vista interna biblioteca  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## VESTIÁRIOS

Implantado na extremidade do conjunto, o bloco dos vestiários pode ser acessado pelo fluxo secundário e pelo bloco multiuso, funcionando como suporte direto ao estúdio de dança. O espaço contempla ambientes com armários, duchas, sanitários e um módulo acessível, garantindo conforto, segurança e inclusão.

De acordo com Carvalho Jr (2017), para edifício públicos ou comerciais a reserva para consumo de água deve ser de 50 litros por pessoa/dia. Logo, considerando o layout previsto, a população interna dos blocos de atelier e multiuso, administração e biblioteca é de 100 pessoas. Já para restaurantes e similares, o cálculo de consumo é realizado com 25 litros por refeição, onde nesse caso levando em consideração o layout previsto para 100 pessoas e cerca de 100 refeições por dia, a reserva para dois dias de consumo seria de 15.000 Litros. Diante disso, é importante verificar a pressão da solução adotada, avaliando se atende adequadamente ao sistema, podendo ser uma alternativa a construção de um castelo d'água, a partir de uma análise técnica.

Visualmente, o bloco mantém o mesmo alinhamento e segue a linguagem material e cromática da Biblioteca, reforçando a unidade visual entre os setores.

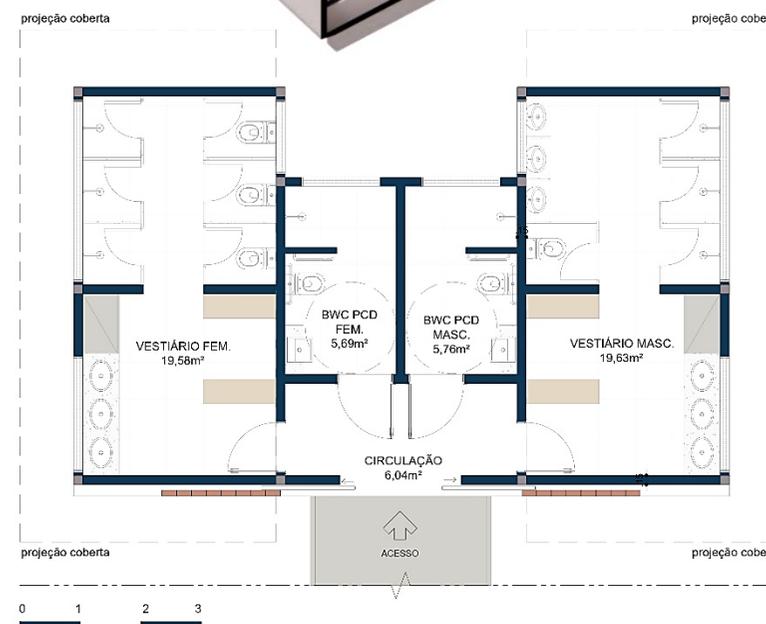
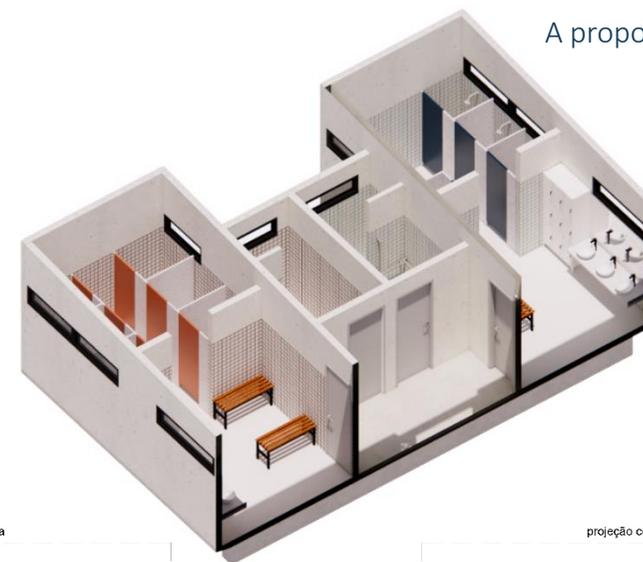


Figura 69: Composição visual dos Vestiários  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## PAVILHÃO

O pavilhão foi desenvolvido como um espaço aberto e coberto, com a intenção de garantir o uso contínuo da área ao longo do dia, oferecendo abrigo contra as condições climáticas da região e ampliando as possibilidades de apropriação do espaço público.

Localizado em frente aos blocos dos ateliês, apresenta área total de 1.284,25m<sup>2</sup>, sua implantação foi definida para não interferir no campo visual da Estação Ferroviária, respeitando o gabarito de altura do conjunto e reforçando a importância simbólica da pré-existência como elemento central do projeto.

A sua volumetria apresentou algumas variações durante o desenvolvimento da proposta, resultando em uma cobertura composta por quatro águas invertidas em telhas termoacústicas, conferindo identidade formal ao espaço e permitindo a entrada controlada de luz e ventilação. Já o piso recebe uma paginação diferenciada, inspirada no conceito solar que fundamenta o projeto, ajudando a setorizá-lo e orientando os fluxos de circulação dentro da área.

Figura 70: Diagrama 3d do pavilhão



Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 71: Vista do pavilhão  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025

## Paisagismo

O paisagismo do projeto foi pensado como um elemento de integração entre os blocos construídos e o entorno natural, valorizando a vegetação nativa da Caatinga, promovendo o sombreamento e o conforto térmico dos espaços externos, além de priorizar espécies resistentes e de baixa manutenção. Dessa forma, duas árvores de destaque compõem o cenário: o **Tamboril** (*Enterolobium contortisiliquum*), de grande porte e copa ampla, posicionado de forma estratégica para oferecer sombra generosa em áreas de permanência, e o **Juazeiro** (*Ziziphus joazeiro*), árvore nativa da Caatinga que permanece verde durante todo o ano, garantindo sombra densa e regular, sem interferir visualmente na composição dos espaços construídos.

Complementando esses elementos principais, o **Mulungu** (*Erythrina velutina*) foi introduzido por seu valor paisagístico e simbólico, com sua floração avermelhada/alaranjada que dialoga com a paleta cromática do projeto. O **Mandacaru** (*Cereus jamacaru*) acrescenta verticalidade e textura ao conjunto, reforçando a identidade local. Para a cobertura do solo, optou-se pela **Gramínea-batatais** (*Paspalum notatum*), resistente ao calor e de fácil manutenção. Espécies floríferas e aromáticas, como

o **limoeiro** (*Citrus limon*), foram inseridas com o intuito de ativar os sentidos dos usuários, além de árvores frutíferas como a **ciriguela** (*Spondias purpure*).

Figura 72: Composição do paisagismo



Fonte: Freepik, 2025



Figura 73: Vista da fachada posterior dos blocos culturais

Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 74: Vista interna- fachadas Bloco ADM e ateliês  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



Figura 75: Vista para pátio externo  
Fonte: Elaborado pela autora, 2025



## Considerações finais

A proposta de requalificação para Estação Ferroviária de Iguaracy nasce de uma inquietação precoce, que antecede até mesmo a escolha pela Arquitetura como formação. Mais do que um exercício acadêmico, este trabalho é fruto de um vínculo afetivo com as raízes locais e da compreensão de que preservar o patrimônio é também reinterpretar suas funções e ressignificá-lo diante das demandas contemporâneas.

Ao transformar a antiga estação em um centro cultural, a intenção foi não apenas manter viva a memória material e simbólica do edifício, mas também dar a ele um novo uso que reafirme o papel da cultura como eixo vital para construção de identidade, pertencimento e memória coletiva, criando um espaço onde as pessoas possam se reconhecer, circular, aprender, compartilhar e se sentir parte. Cada decisão — da setorização funcional à escolha da materialidade, passando pelo paisagismo e fluxos — foi guiada por uma abordagem sensível e crítica, que reconhece o potencial dos bens históricos enquanto catalisadores de transformação urbana e social.

Nesse processo, as reflexões propostas pela matriz de conhecimentos — *Por que preservar? O que preservar? Para quem preservar? Como*

*preservar?* — acompanharam o desenvolvimento do projeto em todas as suas etapas.

Preservar a Estação de Iguaracy se mostra necessário não apenas por seu valor físico e histórico, mas sobretudo por seu valor afetivo para a comunidade local, como espaço de memória e identidade que pode ser transformado em um lugar vivo e ativo, capaz de atender às demandas culturais e sociais do município. Optou-se por preservar a estrutura e a volumetria originais da estação, os adornos das fachadas, a plataforma em pedra e os pisos internos, além da antiga Ponte da RFFSA, que se vincula ao conjunto por meio dos caminhos projetados e é incorporada como suporte para expressão artística através de ilustrações, fortalecendo sua presença no imaginário local.

Essa preservação é pensada para a comunidade que hoje habita o território, mas também para as futuras gerações, com o intuito de manter viva a memória coletiva e garantir que a história local continue presente no cotidiano das pessoas de forma acessível e significativa, a qual se dá por meio de posturas respeitadas, que não descaracterizam o bem, mas dialogam com sua pré-existência, com base nas diretrizes estabelecidas pelas cartas patrimoniais, especialmente a Carta de Burra, que orienta a compatibilização entre conservação e novos usos.

Assim, ao final deste percurso, a pergunta “*Estou preservando?*” pode ser respondida com a consciência de que a requalificação proposta é viva, atual e socialmente comprometida.

Nesse sentido, a arquitetura se revela como uma grande ferramenta de transformação: não apenas no plano físico, mas como instrumento capaz de devolver sentido, uso e vida aos espaços. A proposta é mais do que restaurar estruturas, é sobre restaurar vínculos.

“Não existe o passado, o que ainda existe hoje e não morreu é o presente histórico.”

Bo Bardi, 1990 *apud* Fuentes Suárez, 2016, pg. 12.



## Referências

ALOISE, J. M. Artigos do Patrimônio. **O restauro na atualidade e a atualidade dos restauradores**, 2015, p. 22.

BRASIL. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei%2011483\\_ferrovias\\_iphan.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lei%2011483_ferrovias_iphan.pdf)

BRASIL. Ministério da Cultura. Instituto do Programa Monumenta. **Manual de elaboração de projetos de preservação do patrimônio cultural- Cadernos técnicos 1**. Elaboração: José Hailon Gomide, Patrícia Reis da Silva, Sylvia Maria Nelo Braga. Brasília: Ministério da Cultura, Instituto do Programa Monumenta, 2005, 76p.

CARDOSO, André Luiz Rocha. **Usos, preservação e patrimonialização das estações ferroviárias de Pernambuco**. 2021. 142 f. Dissertação (Mestrado)- Curso de História, Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2021. Disponível em: <https://www.pgh.ufrpe.br/sites/default/files/testes-dissertacoes/Usos,%20preserva%C3%A7%C3%A3o%20e%20patrimonializa%C3%A7%C3%A3o%20das%20esta%C3%A7%C3%B5es%20ferrovi%C3%A1rias%20de%20Pernambuco.pdf>.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011.

CENNI, R. **Três Centros Culturais na cidade de São Paulo**. Mestrado— São Paulo: Universidade de São Paulo, 1991.

**DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ**. Congresso Europeu sobre a Salvaguarda do Patrimônio Arquitetônico. Amsterdã, 21 a 25 de outubro de 1975. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declaracao%20de%20Amsterda%CC%83%201975.pdf>.

FAUSTINO, Rodrigo. **Iguaracy Contos e Causos**. Iguaracy- PE. dez. 2021. Apresentação em Power Point. 19 slides. color.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: a preservação para além das estações**. 2017. 264 f. Tese (Doutorado)- Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/29429/1/TESE%20Maria%20Emilia%20Lopes%20Freire.pdf>.

FUENTES SUÁREZ, Maria Belén. **Intervenção em edificações preexistentes: o projeto de Lina Bo Bardi para Sesc Fábrica da Pompeia / Maria Belén Fuentes Suárez**. – São Paulo, 2016. 117 p. il. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-05092016-141106/publico/mariabelenfuentes1.pdf>

FUNARI, P. P.; PELEGRINI, S. **Patrimônio histórico e cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama de Iguaracy, Pernambuco**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/iguaracy/panorama>.

ICOMOS – INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITIES.

**Carta de Veneza.** 1964. Disponível no Portal IPHAN:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>.

IPHAN- Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Burra.** 2013. Disponível no Portal IPHAN:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31\\_10\\_2013.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/The-Burra-Charter-2013-Adopted-31_10_2013.pdf).

IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

**Patrimônio Ferroviário:** Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco. Recife, 2009. 2v. 794p.

MANGUEIRA, Filipe Gonzales Nobre. **Viva o NEC**, um anteprojeto de reforma e ampliação para o Núcleo de Extensão Cultural, em Cajazeiras- PB / Filipe Gonzales Nobre Mangueira.- João Pessoa, 2020. 135 f.il.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João. **A Revitalização Urbana:** Contributos para a definição de um conceito operativo. Revista Cidades- Comunidades e Territórios, nº 12/13, 2006, pp. 13-32.

MOTA, Camila Veras. **4 momentos que contam a história da destruição das ferrovias no Brasil.** 2021. Disponível em:

<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-59242402>. Acesso em: 20 mar. 2024.

NORA, Pierre. **Entre memória e história:** A problemática dos lugares. Tradução: Yara Aun Khoury. São Paulo: Departamento de História, PUC-SP, 1993. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101/8763>. Acesso em: 12 abr. 2024.

OLIMPIO, M. **Formação do arquiteto e urbanista para a preservação de áreas e edifícios de valor patrimonial:** Diálogos entre a teoria e o exercício projetual. Doutorado—Natal- RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2020.

PERAZZO, A. **Iguaracy:** a cidade do Deus do sol. Recife: Novo Horizonte, 2005.

PERNAMBUCO. Condepe Fidem. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco. **Iguaracy:** perfil municipal. Perfil municipal. 2014. Disponível em:

[http://www.condepefidem.pe.gov.br/c/document\\_library/get\\_file?p\\_l\\_id=20006&folderId=14817649&name=DLFE-73332.pdf](http://www.condepefidem.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=20006&folderId=14817649&name=DLFE-73332.pdf).

PRONK, Emile. **Dimensionamento em Arquitetura**, 7ª. Ed./ Emile Pronk – João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2003. 56p.il.

RIEGL, Alois. **Le culte moderne des monuments.** Son essence et sa genèse. Tradução Daniel Wiczorek. Paris, Seuil, 1984.

ROCHA, M. **Proposta de requalificação da Estação Velha de Campina Grande-PB.** TCC—Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2016.

SILVA, D. P. DE A. **A segurança contra incêndio em uma abordagem para edificações históricas:** Proposta de reuso para o antigo grupo escolar Augusto Severo. Mestrado—Natal- RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2014.

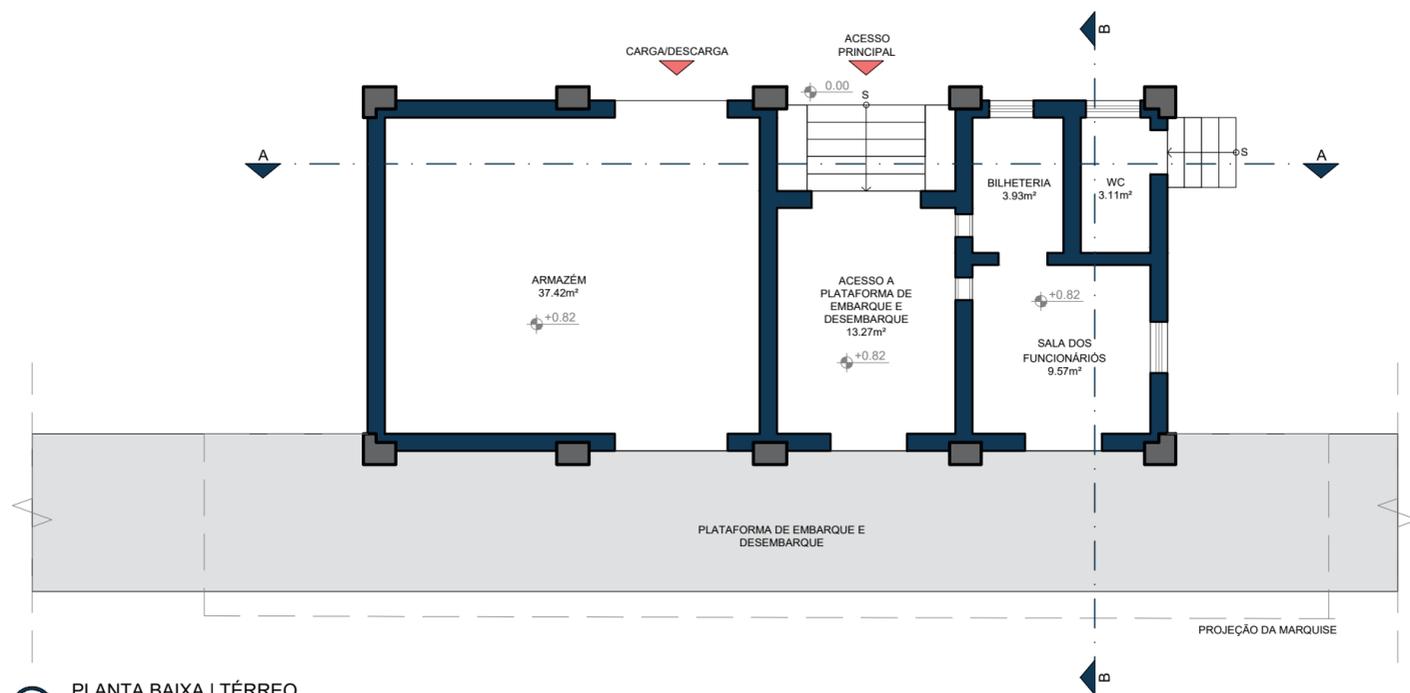
SUÁREZ, M. **Intervenção em edificações preexistentes**: O projeto de Lina Bo Bardi para o Sesc Fábrica da Pompeia. Mestrado—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial**. Rússia, jul. 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>.

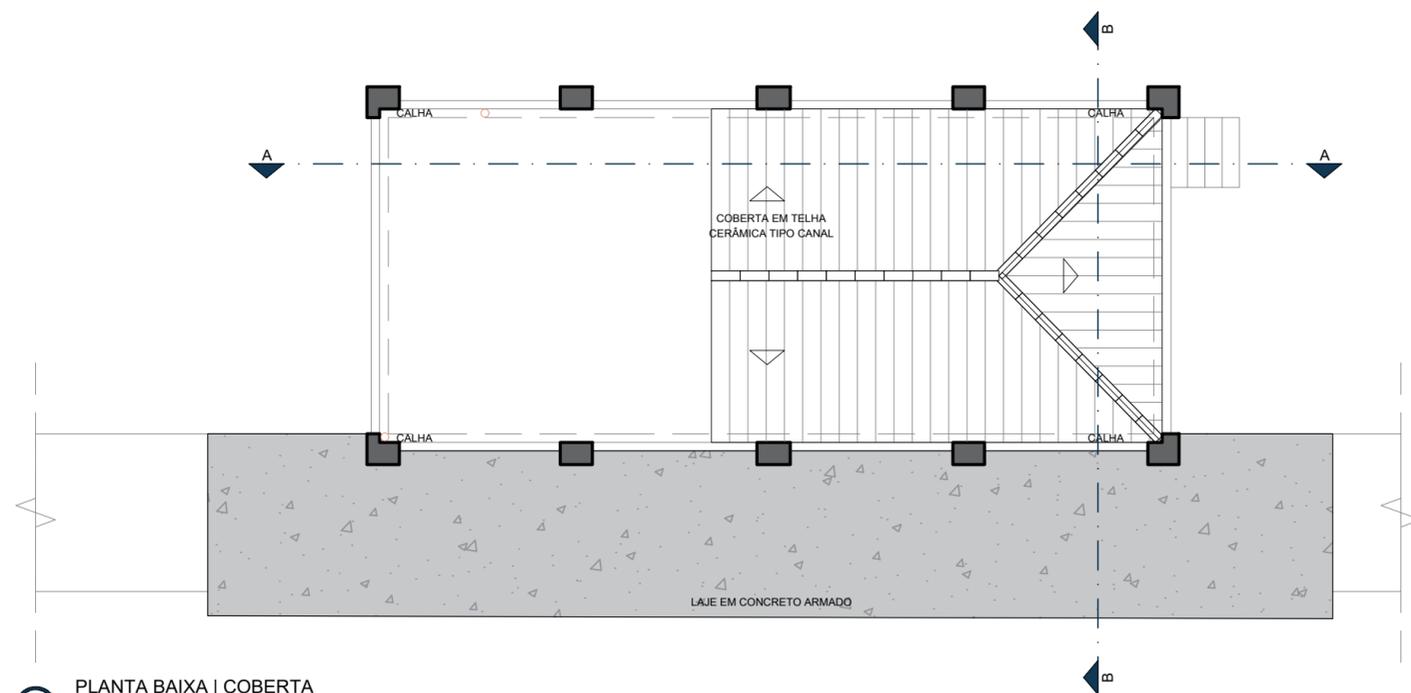
UNESCO. **Recomendação de Nairobi sobre a Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea**. Nairobi, 1976.



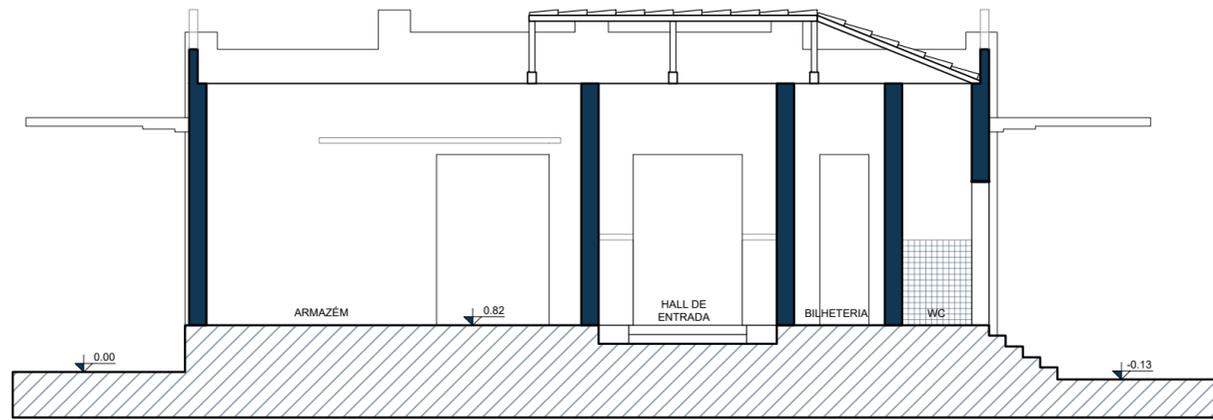
# APÊNDICES



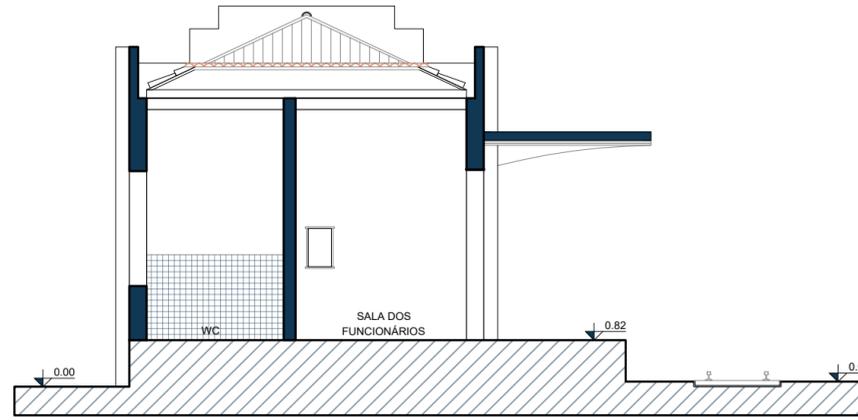
PLANTA BAIXA | TÉRREO  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/100



PLANTA BAIXA | COBERTA  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/100



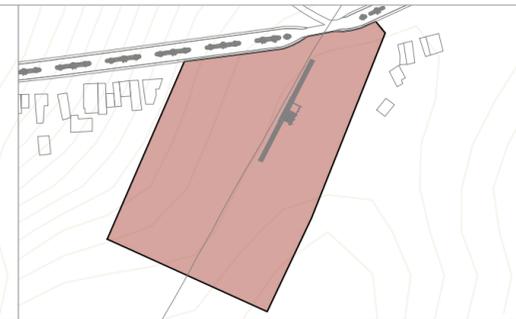
CORTE AA  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/100



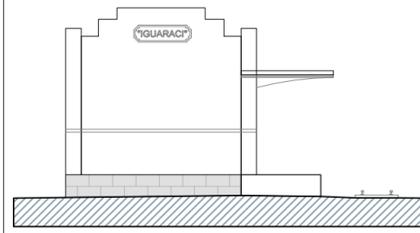
CORTE BB  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/100



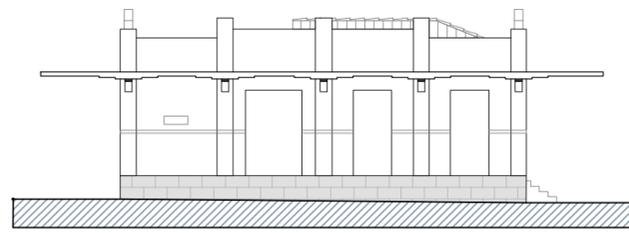
PLANTA DE SITUAÇÃO | LOTE  
ESC. 1/4000



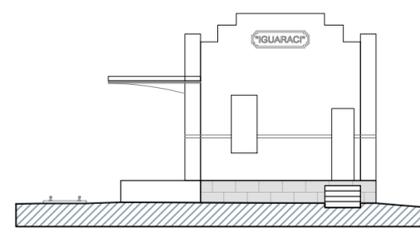
PLANTA DE LOCAÇÃO | ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC. 1/4000



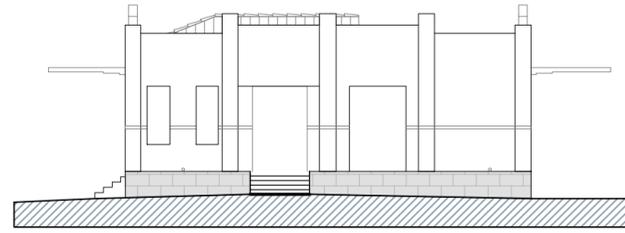
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO | FACHADA NORTE  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/200



LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO | FACHADA OESTE  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/200

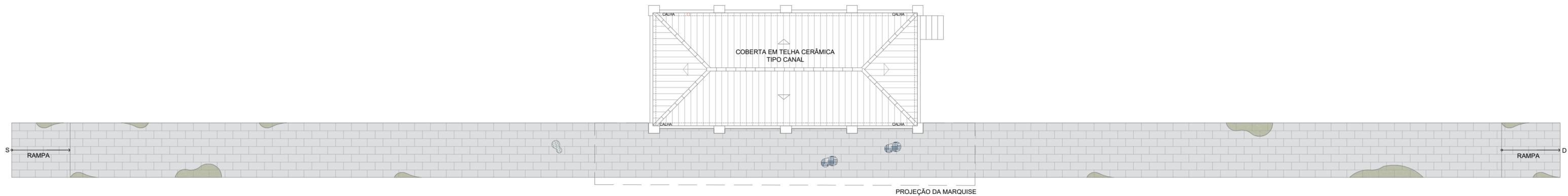


LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO | FACHADA SUL  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/200

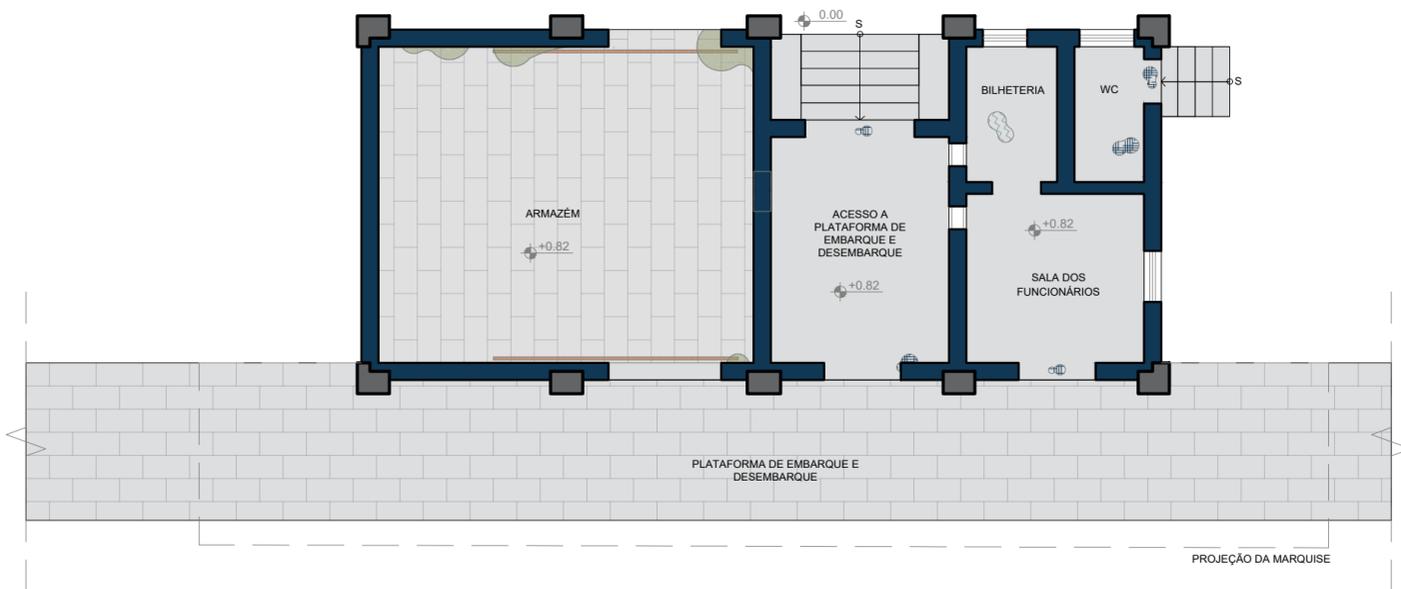


LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO | FACHADA LESTE  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
ESC 1/200

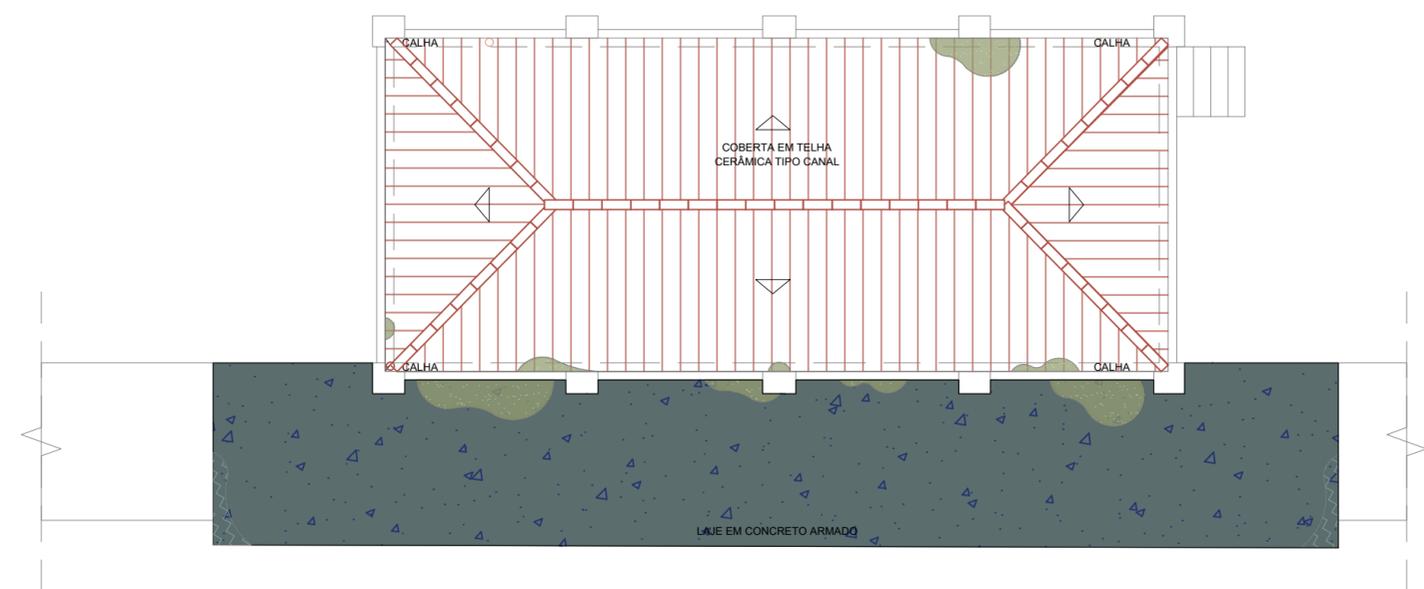
|   |  |       |
|---|--|-------|
|  | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |       |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |       |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |       |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA   |  |       |
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA   | LOCAL: IGUARACY/PE                           | FOLHA |
| DESENHO:<br>LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO DA<br>ESTAÇÃO SALAMANDRA                       | ESCALA: INDICADA                             | 01/13 |
|   | DATA: MAIO DE 2025                           |       |



MAPA DE DANOS | PLATAFORMA  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC 1/150



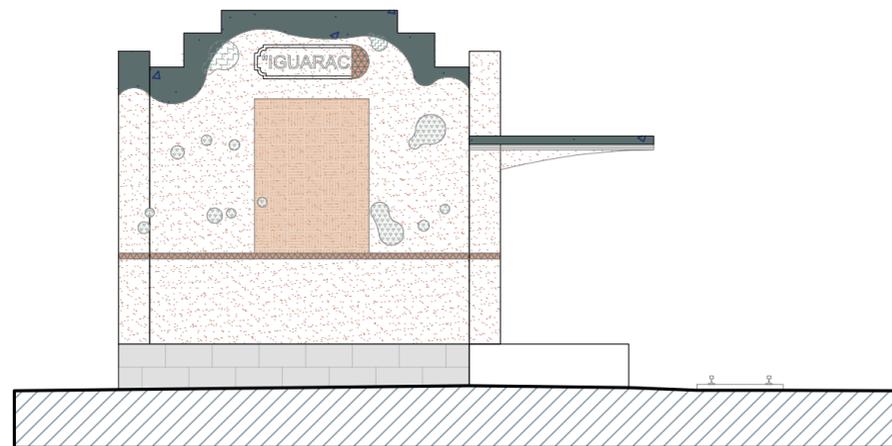
MAPA DE DANOS | TÉRREO  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC 1/100



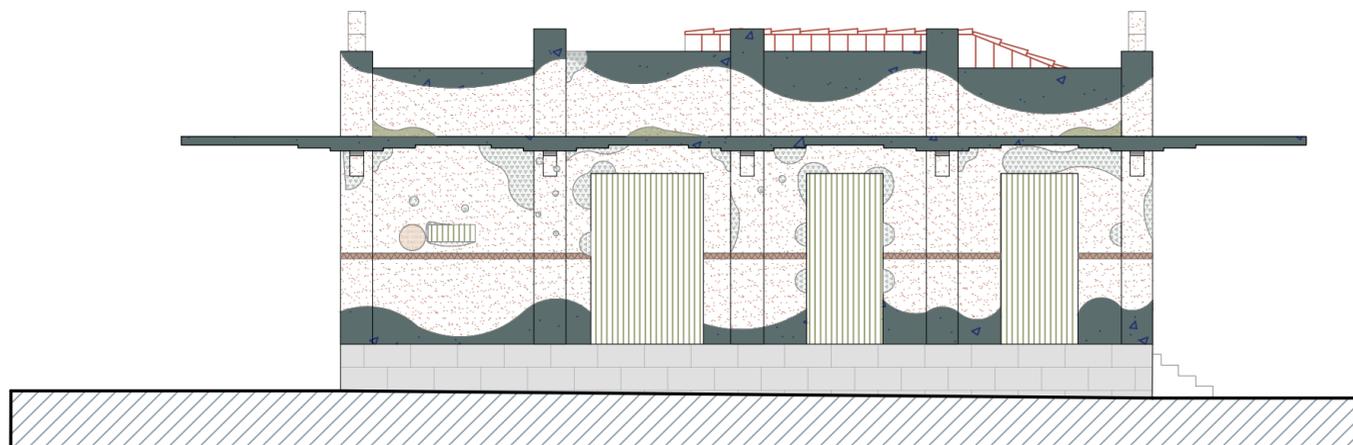
MAPA DE DANOS | COBERTA  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC 1/100

| LEGENDA   DANOS |   |
|-----------------|---|
|                 | Manchas, umidade, fungos e/ou bolores         |
|                 | Danos em ornamentos                           |
|                 | Sujidades                                     |
|                 | Perda por vandalismo/roubo                    |
|                 | Pichação/grafite                              |
|                 | Fissuras                                      |
|                 | Desprendimento do reboco                      |
|                 | Vegetação                                     |
|                 | Perda total da cobertura por vandalismo/tempo |

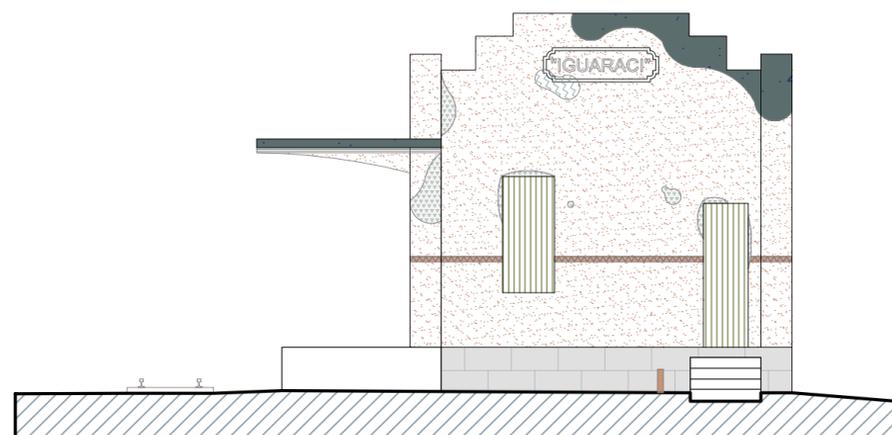
|   |  |       |
|---|--|-------|
|   | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |       |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |       |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |       |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA |  |       |
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA                   | LOCAL: IGUARACY/PE                           | FOLHA |
| DESENHO: MAPA DE DANOS                        | ESCALA: 1/100 1/150                          | 02/13 |
|   | DATA: MAIO DE 2025                           |       |



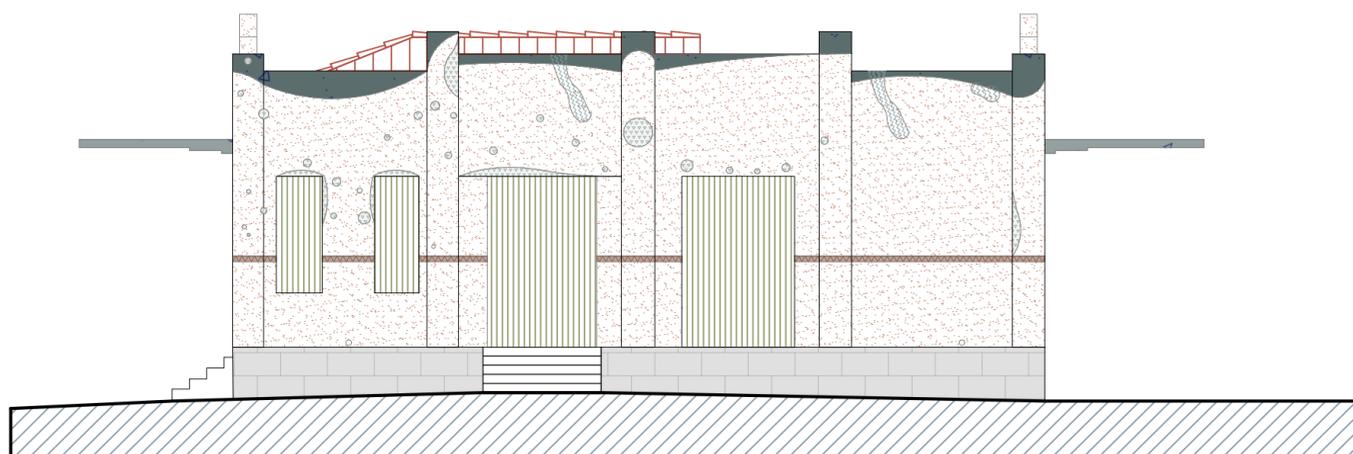
MAPA DE DANOS | FACHADA NORTE  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC. 1/100



MAPA DE DANOS | FACHADA OESTE  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC. 1/100



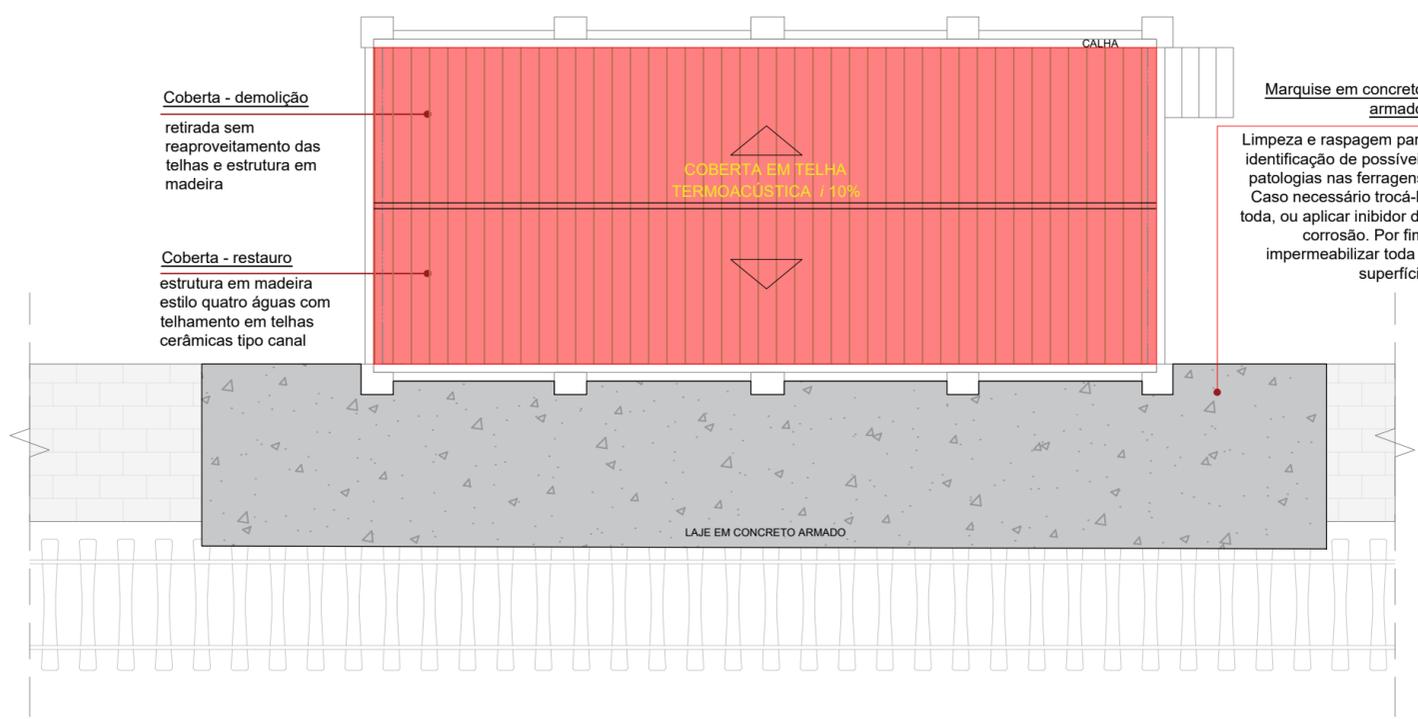
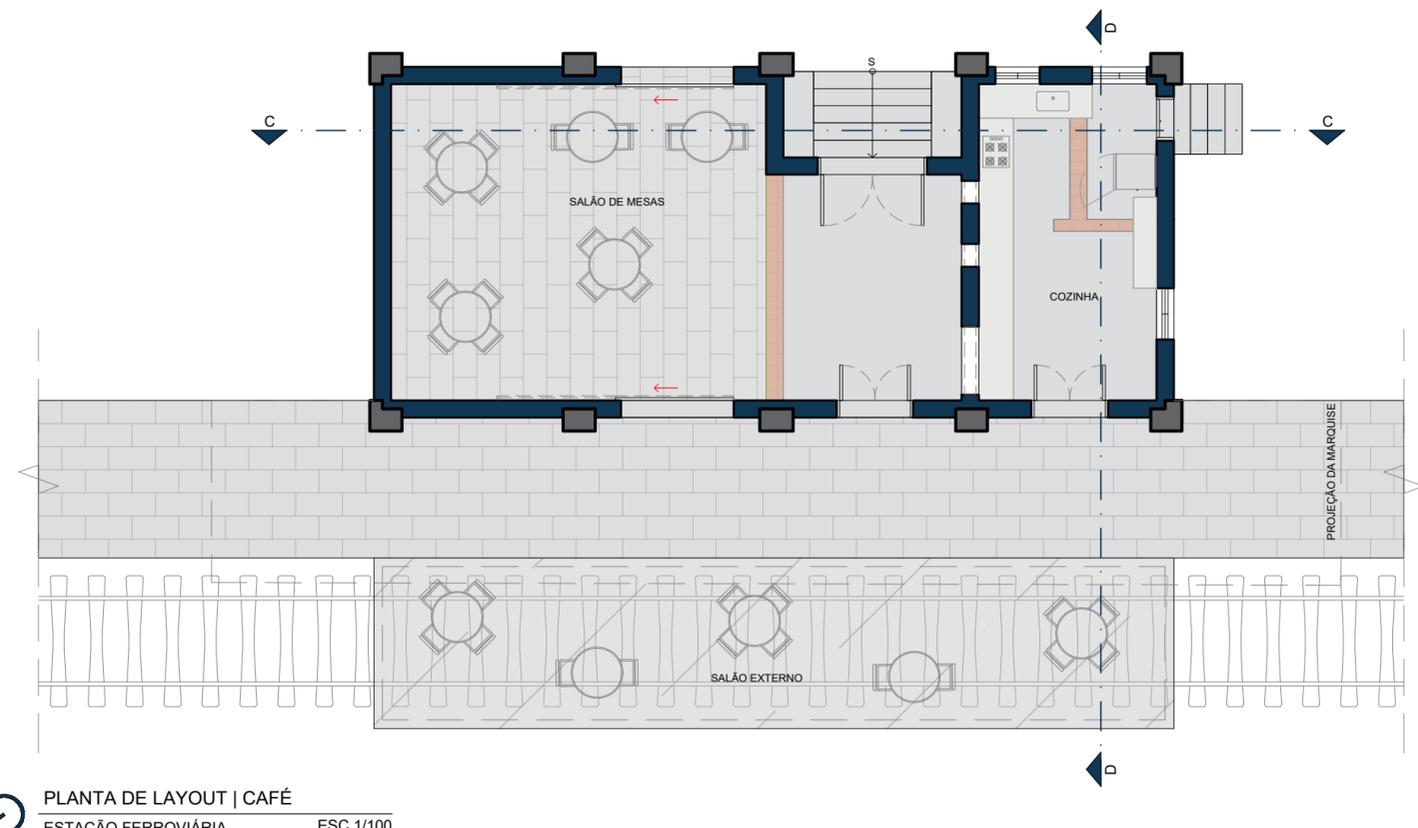
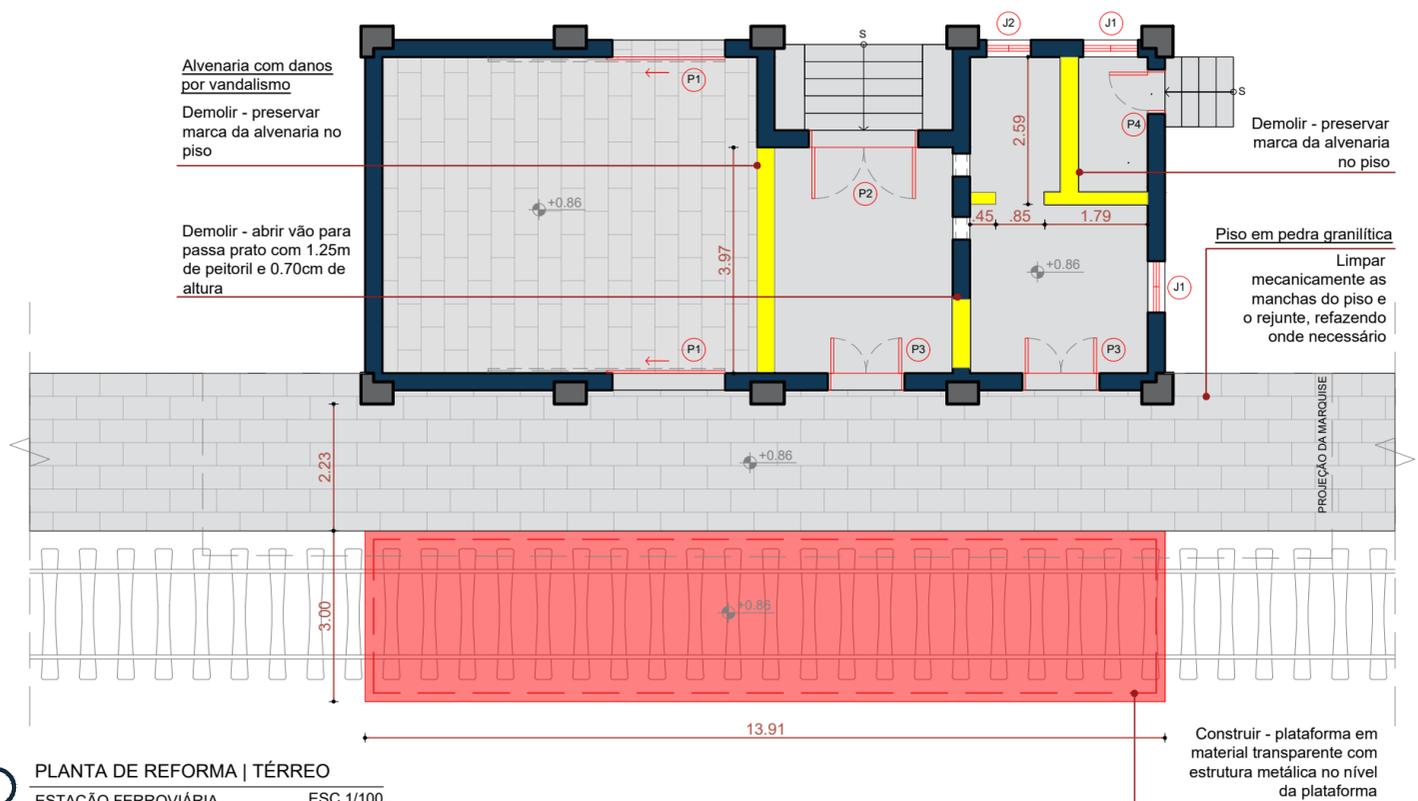
MAPA DE DANOS | FACHADA SUL  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC. 1/100



MAPA DE DANOS | FACHADA LESTE  
 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC. 1/100

| LEGENDA   DANOS |   |
|-----------------|---|
|                 | Manchas, umidade, fungos e/ou bolores         |
|                 | Danos em ornamentos                           |
|                 | Sujidades                                     |
|                 | Perda por vandalismo/roubo                    |
|                 | Pichação/grafite                              |
|                 | Fissuras                                      |
|                 | Desprendimento do reboco                      |
|                 | Vegetação                                     |
|                 | Perda total da cobertura por vandalismo/tempo |

|   |  |       |
|---|--|-------|
|   | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |       |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |       |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |       |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA |  |       |
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA                   | LOCAL: IGUARACY/PE                           | FOLHA |
| DESENHO: MAPA DE DANOS FACHADAS               | ESCALA: 1/100                                | 03/13 |
|   | DATA: MAIO DE 2025                           |       |



LEGENDA | REFORMA

|  |                       |
|--|-----------------------|
|  | CONSTRUIR / RESTAURAR |
|  | DEMOLIR / PREPARAR    |

QUADRO DE ESQUADRIAS

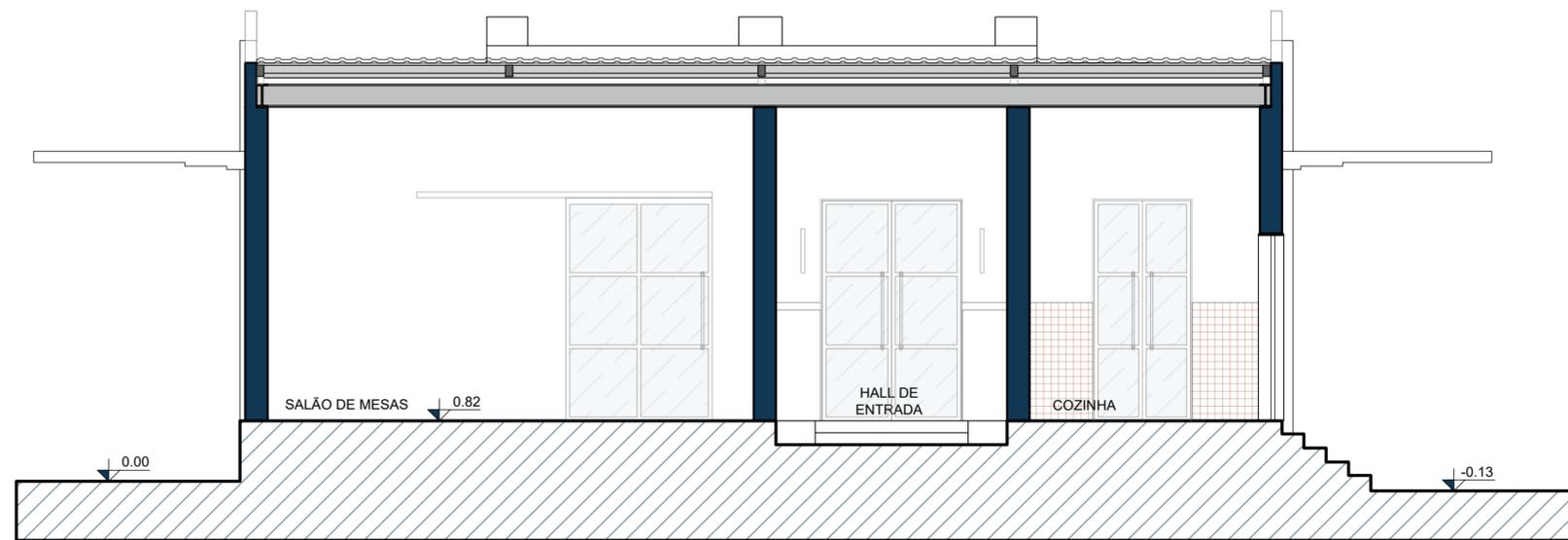
| REF. | MEDIDAS (lxh) | QUANT. | TIPO            | MATERIAL           | DANOS                 |
|------|---------------|--------|-----------------|--------------------|-----------------------|
| P1   | 2.10x3.10m    | 02     | porta de correr | aço corten e vidro | ausência da esquadria |
| P2   | 1.90x3.00m    | 01     | 2 folhas / giro | aço corten e vidro | ausência da esquadria |
| P3   | 1.33x3.00m    | 02     | 2 folhas / giro | aço corten e vidro | ausência da esquadria |
| P4   | 0.78x2.53m    | 01     | 1 folha / giro  | aço corten         | ausência da esquadria |
| J1   | 0.90x2.05m    | 02     | 2 folhas / giro | aço corten e vidro | ausência da esquadria |
| J2   | 0.77x2.05m    | 01     | 2 folhas / giro | aço corten e vidro | ausência da esquadria |

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA

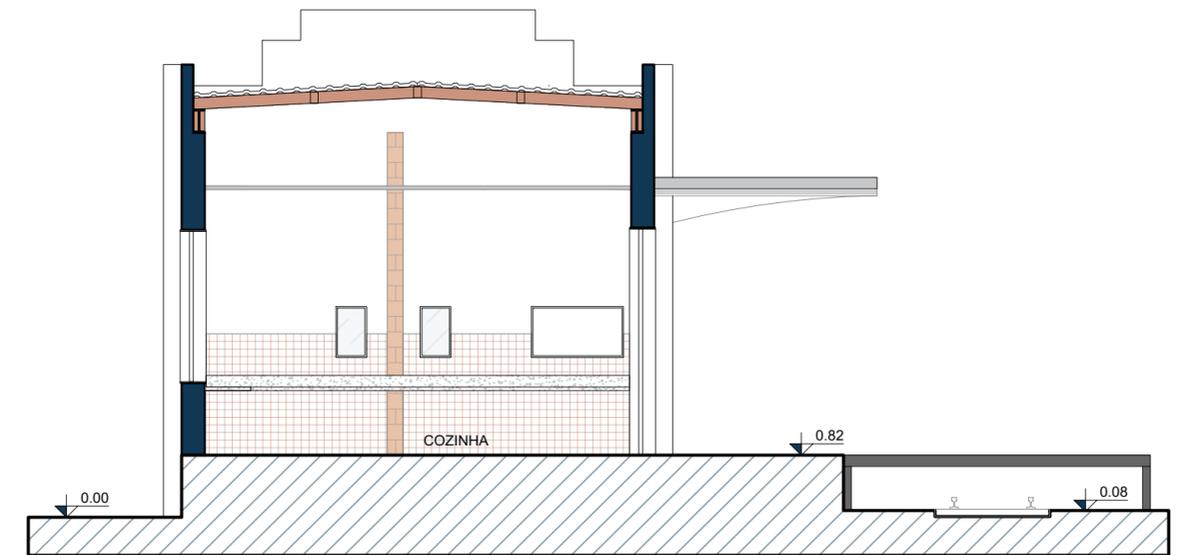
|  |                    |                        |
|--|--------------------|------------------------|
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA                    | LOCAL: IGUARACY/PE | FOLHA<br><b>04</b> /13 |
| DESENHO: PLANTA DE REFORMA<br>PLANTA DE LAYOUT | ESCALA: 1/100      |                        |
|  | DATA: MAIO DE 2025 |                        |



CORTE CC

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESC 1/75



CORTE DD

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESC 1/75



FACHADA OESTE

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ESC 1/75

|   |  |       |
|---|--|-------|
|   | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |       |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |       |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |       |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA   |  |       |
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA                     | LOCAL: IGUARACY/PE                           | FOLHA |
| DESENHO: CORTE CC E DD<br>FACHADA OESTE ESTAÇÃO | ESCALA: 1/75                                 | 05/13 |
|   | DATA: MAIO DE 2025                           |       |




 PLANTA DE COBERTA  
 ESTAÇÃO SALAMANDRA  
 ESC 1/500



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
 CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA

PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA

LOCAL: IGUARACY/PE

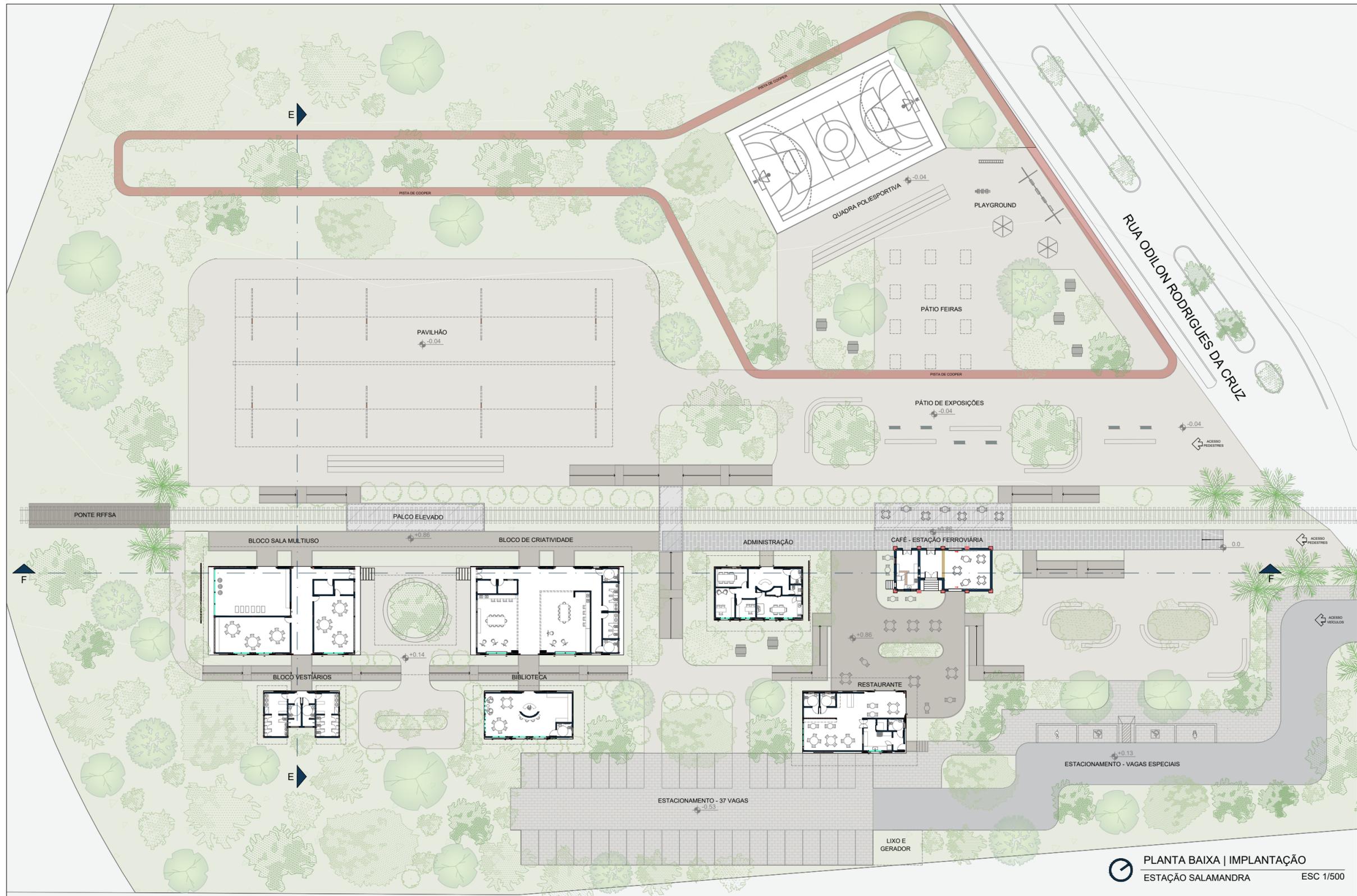
FOLHA

DESENHO: PLANTA DE COBERTA

ESCALA: 1/500

DATA: MAIO DE 2025

06/13



PLANTA BAIXA | IMPLANTAÇÃO  
 ESTAÇÃO SALAMANDRA ESC 1/500



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
 CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA

PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA

LOCAL: IGUARACY/PE

FOLHA

DESENHO: IMPLANTAÇÃO

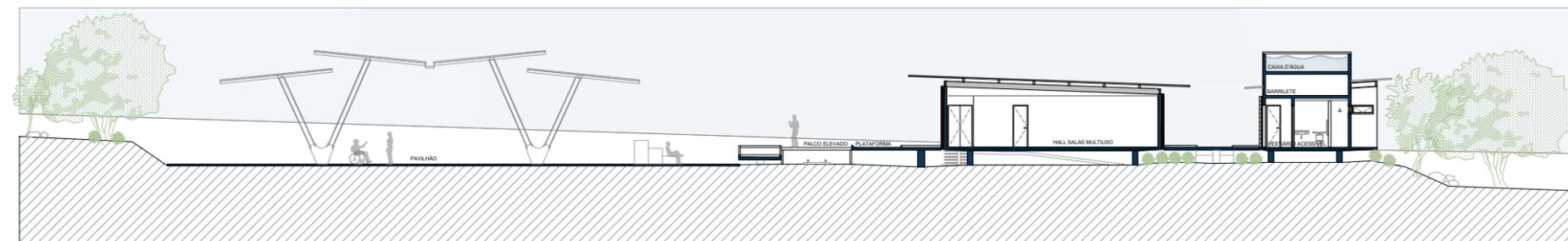
ESCALA: 1/500

DATA: MAIO DE 2025

07 / 13



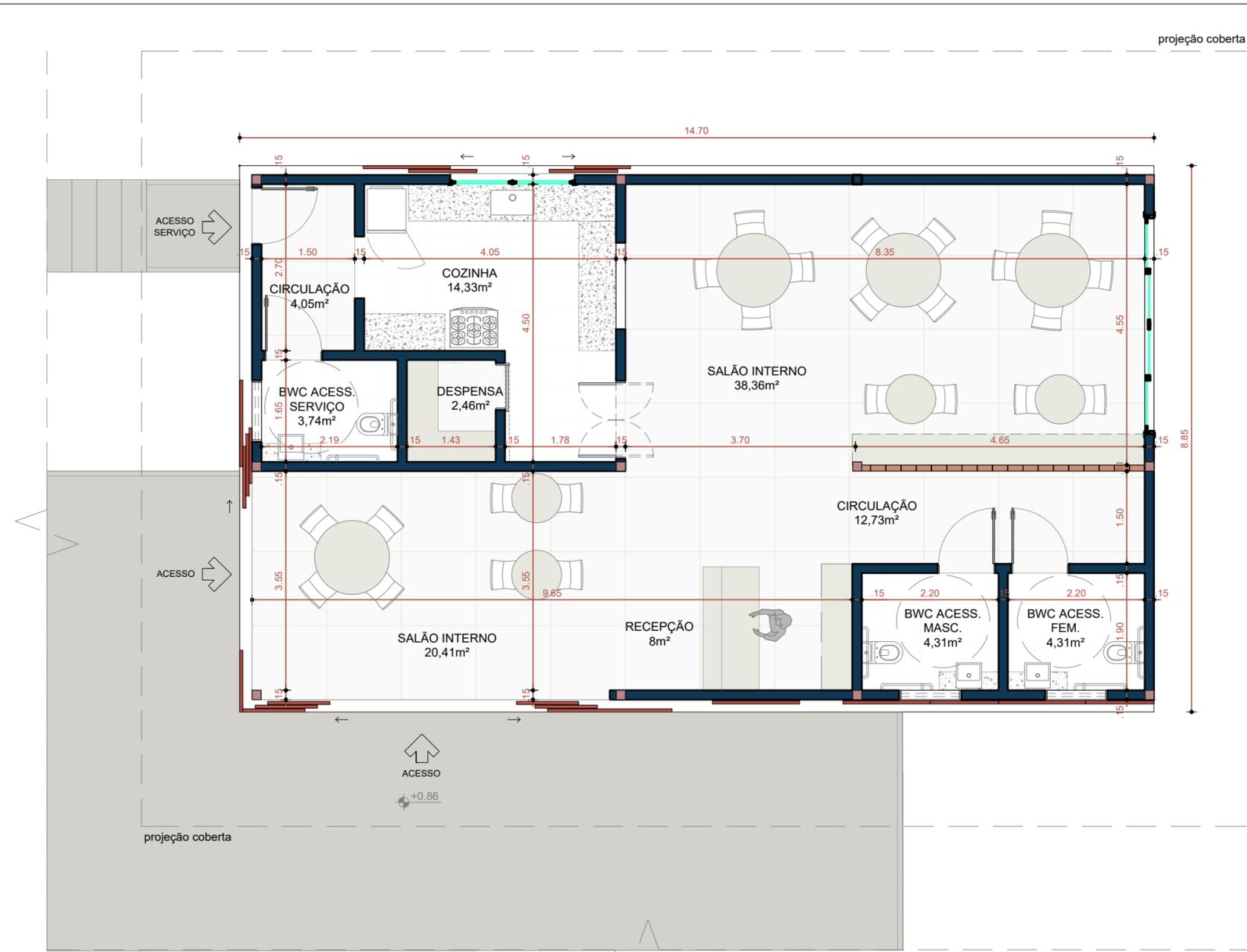
CORTE FF  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC 1/350



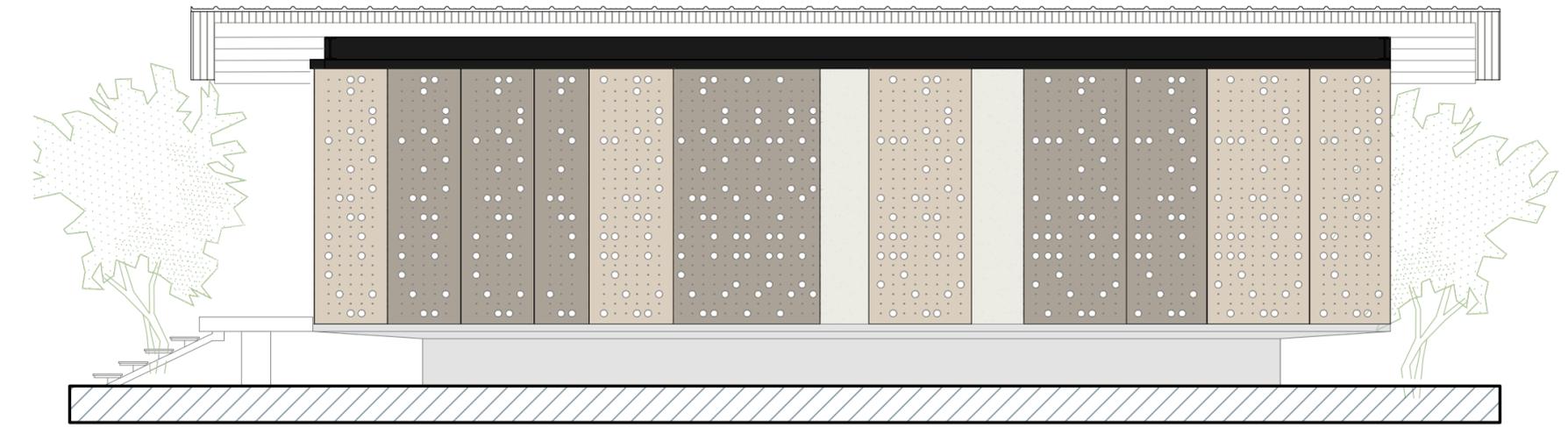
CORTE EE  
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ESC 1/350

|  |  |                                    |
|--|--|------------------------------------|
|  | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |                                    |
|  | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |                                    |
|  | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |                                    |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA  |  |                                    |
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA  | LOCAL: IGUARACY/PE                           | FOLHA<br><br><b>08</b> / <b>13</b> |
| DESENHO: CORTES EE E FF  | ESCALA: 1/350                                |                                    |
|  | DATA: MAIO DE 2025                           |                                    |





PLANTA BAIXA | TÉRREO  
BLOCO RESTAURANTE ESC 1/75



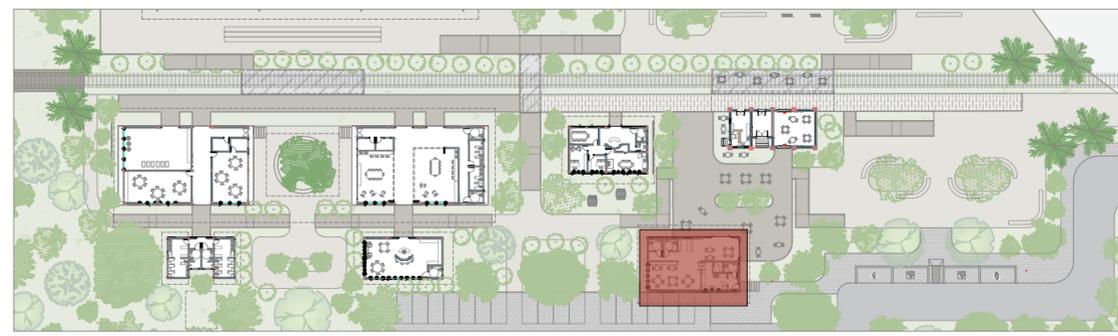
FACHADA OESTE  
RESTAURANTE ESC. 1/75



FACHADAS NORTE E OESTE  
BLOCO RESTAURANTE



FACHADAS SUL E LESTE  
BLOCO RESTAURANTE

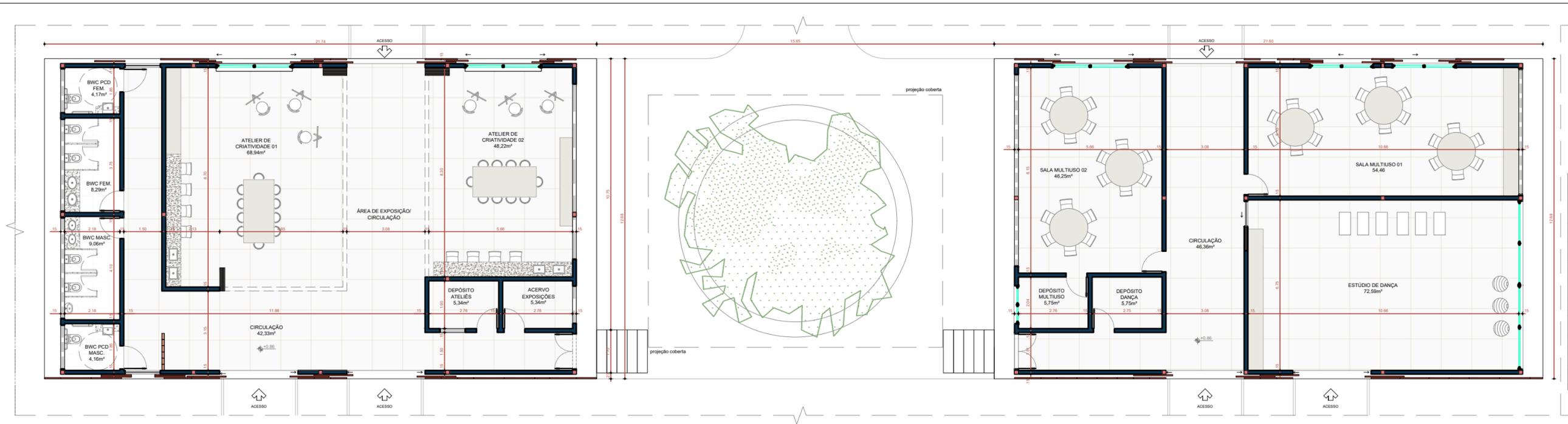


MOCKUP | IMPLANTAÇÃO  
BLOCO RESTAURANTE

|   |  |
|---|--|
|   | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA |  |

|  |                    |                       |
|--|--------------------|-----------------------|
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA                                  | LOCAL: IGUARACY/PE | FOLHA<br><b>10/13</b> |
| DESENHO: PLANTA BAIXA - BLOCO RESTAURANTE DIAGRAMAS FACHADAS | ESCALA: 1/75       |                       |
|  | DATA: MAIO DE 2025 |                       |





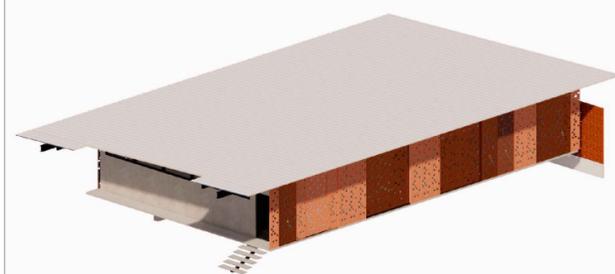
PLANTA BAIXA | TÉRREO  
BLOCO CRIATIVIDADE E MULTIUSO  
ESC 1/150



FACHADA OESTE  
BLOCOS ATELIÉS E MULTIUSO  
ESC 1/175



MOCKUP | IMPLANTAÇÃO  
BLOCO CRIATIVIDADE E MULTIUSO



FACHADAS NORTE E OESTE  
BLOCO MULTIUSO



FACHADAS SUL E LESTE  
BLOCO MULTIUSO



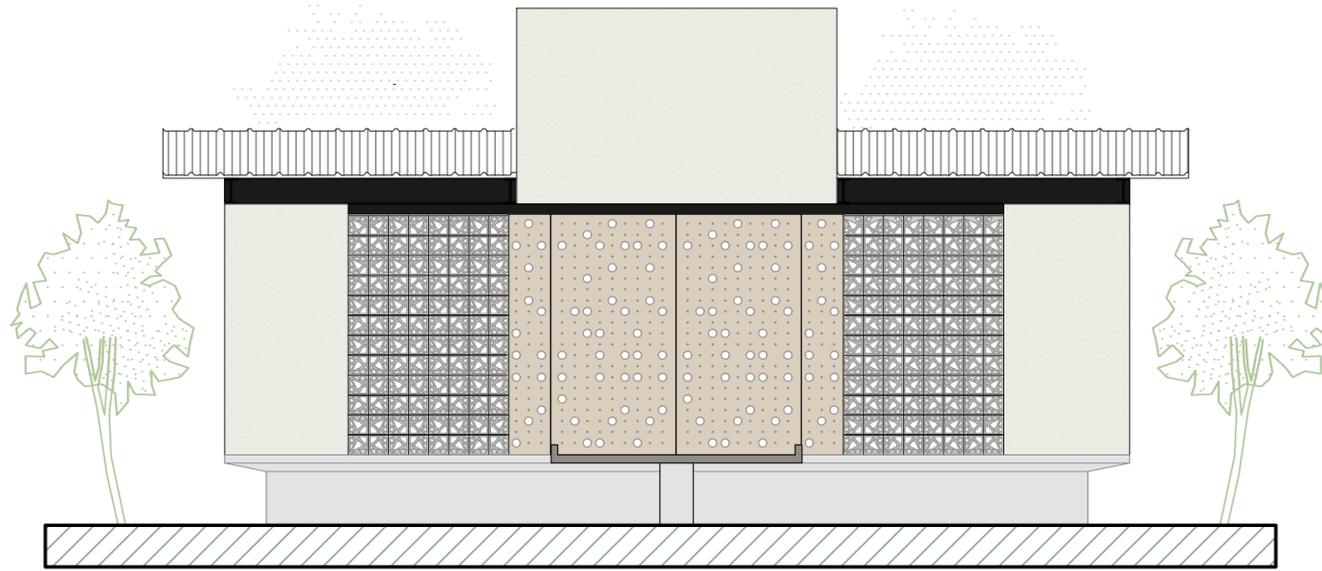
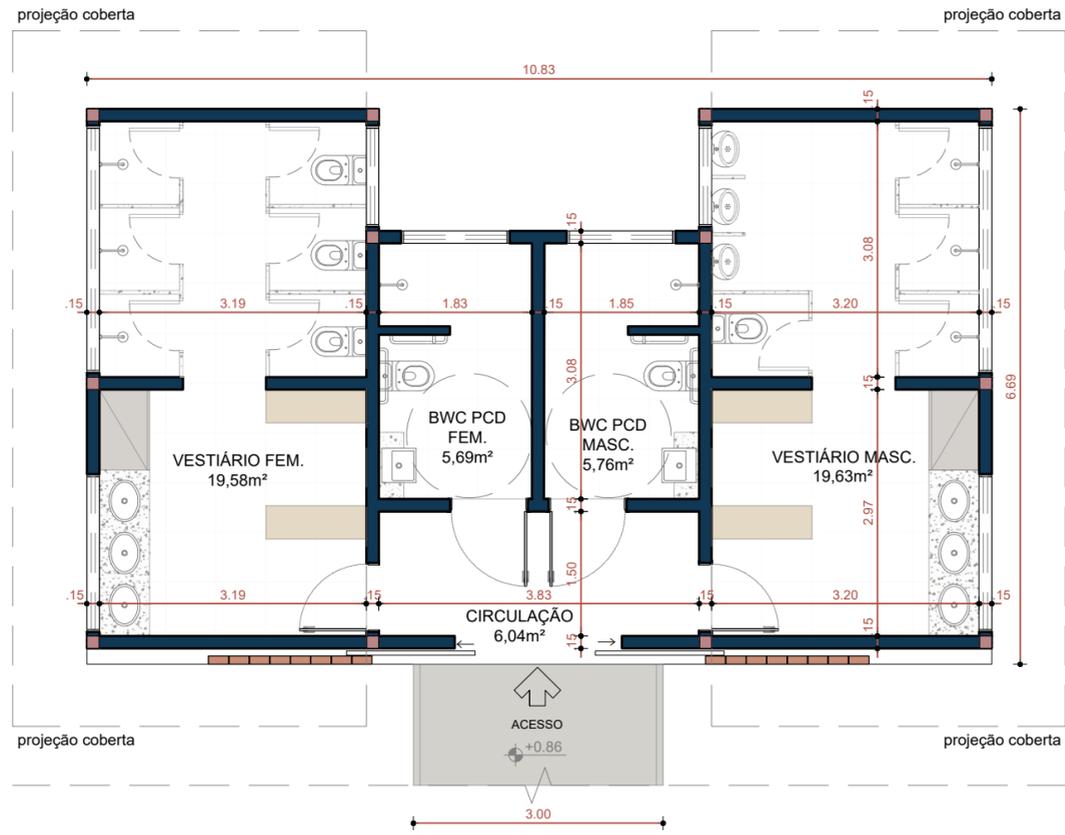
FACHADAS NORTE E OESTE  
BLOCO ATELIE CRIATIVIDADE



FACHADAS SUL E LESTE  
BLOCO ATELIE CRIATIVIDADE

|   |  |
|---|--|
|   | UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA              |
|   | CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO |
|   | DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES      |
| ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA |  |

|  |                     |                       |
|--|---------------------|-----------------------|
| PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA  | LOCAL: IGUARACY/PE  | FOLHA<br><b>12/13</b> |
| DESENHO: PLANTA BAIXA - BLOCO ATELIER E MULTIUSO<br>DIAGRAMAS FACHADAS | ESCALA: 1/150 1/175 |                       |
|  | DATA: MAIO DE 2025  |                       |



FACHADA OESTE  
BLOCO VESTIÁRIOS

ESC.1/75



PLANTA BAIXA | TÉRREO

BLOCO VESTIÁRIOS

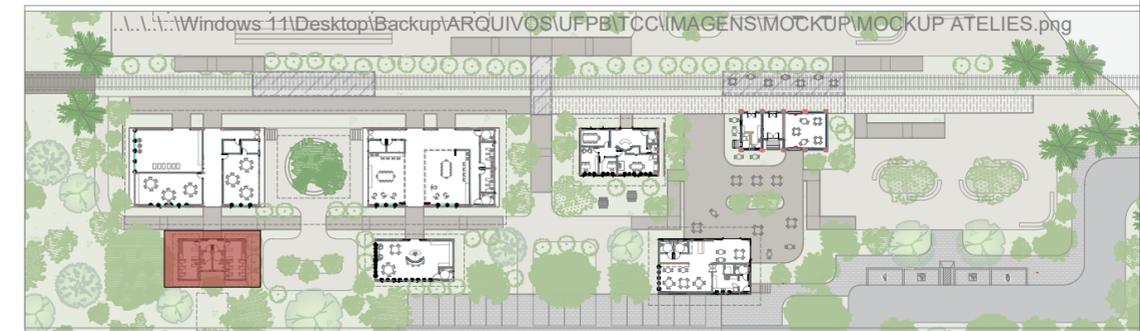
ESC 1/75



FACHADAS NORTE E OESTE  
BLOCO VESTIÁRIOS



FACHADAS SUL E LESTE  
BLOCO VESTIÁRIOS



MOCKUP | IMPLANTAÇÃO

BLOCO VESTIÁRIOS



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA  
CT - DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

DISCENTE: LAURA STTER SANTANA RODRIGUES

ORIENTADOR: Dr. DANIEL PAULO DE ANDRADE SILVA

PROJETO: ESTAÇÃO SALAMANDRA

LOCAL: IGUARACY/PE

FOLHA

DESENHO: PLANTA BAIXA - BLOCO  
VESTIÁRIOS  
DIAGRAMAS FACHADAS

ESCALA: 1/75

DATA: MAIO DE 2025

13/13