

# Arquitetura e Urbanismo: Competência e Sintonia com os Novos Paradigmas do Mercado

Bianca Camargo Martins  
(Organizadora)



Bianca Camargo Martins  
(Organizadora)

Arquitetura e Urbanismo: Competência  
e Sintonia com os Novos Paradigmas do  
Mercado

Atena Editora  
2019

2019 by Atena Editora  
Copyright © Atena Editora  
Copyright do Texto © 2019 Os Autores  
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora  
Editora Executiva: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Antonella Carvalho de Oliveira  
Diagramação: Natália Sandrini  
Edição de Arte: Lorena Prestes  
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

### **Conselho Editorial**

#### **Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas  
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

#### **Ciências Agrárias e Multidisciplinar**

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná  
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista  
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

#### **Ciências Biológicas e da Saúde**

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina  
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria  
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão  
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

### **Ciências Exatas e da Terra e Engenharias**

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto  
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

### **Conselho Técnico Científico**

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo  
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba  
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão  
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico  
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará  
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista  
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia  
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal  
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

<b>Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)</b>	
A772	Arquitetura e urbanismo [recurso eletrônico] : competência e sintonia com os novos paradigmas do mercado / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019.  Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-485-6 DOI 10.22533/at.ed.856191807  1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Urbanismo. I. Martins, Bianca Camargo.  CDD 720
<b>Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422</b>	

Atena Editora  
Ponta Grossa – Paraná - Brasil  
[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)  
contato@atenaeditora.com.br

## APRESENTAÇÃO

É com muita alegria que, a convite da Editora Atena, apresento a primeira edição do livro “Arquitetura e Urbanismo: Competência e Sintonia com os Novos Paradigmas do Mercado”. Esta edição, composta por 23 capítulos, apresenta experiências das mais diversas áreas da arquitetura e do urbanismo, como: arquitetura, planejamento urbano, tecnologia e preservação do patrimônio cultural.

Um dos temas amplamente discutidos aqui é a preservação da paisagem como patrimônio cultural. Desde 1992, quando a Unesco incluiu a paisagem cultural como bem passível de preservação, inúmeros estudos e pesquisas mostram a importância da discussão do tema no território nacional. Porém, a valorização e o fomento à proteção da paisagem como bem cultural ainda é um grande desafio a ser enfrentado pelas políticas públicas nacionais.

Assim, o foco do presente livro é mostrar a importância e a amplitude da discussão sobre o papel social da arquitetura e do urbanismo contemporâneo. Os textos aqui contidos são um convite à reflexão e reúnem autores das mais diversas instituições de ensino superior do Brasil, sejam elas públicas ou privadas, que socializam o acesso a estas importantes pesquisas e reflexões.

Acredito que os trabalhos aqui apresentados são de grande relevância para o meio acadêmico. Boa leitura!

Bianca Camargo Martins

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
LIÇÕES DA ESCOLA DE SOCIOLOGIA DE CHICAGO PARA A PESQUISA URBANA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL	
Linda Maria de Pontes Gondim	
DOI 10.22533/at.ed.8561918071	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>13</b>
PORTO DO AÇU: UMA ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS NOTÍCIAS NA MÍDIA IMPRESSA REGIONAL	
Dayanne Vieira Maia	
Rosélia Perissé da Silva Piquet	
DOI 10.22533/at.ed.8561918072	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>26</b>
A ATUAÇÃO DO SETOR PRIVADO NOS SISTEMAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA EM MARINGÁ-PR: CONFLITOS E REPERCUSSÃO NA ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO	
Leonardo Cassimiro Barbosa	
DOI 10.22533/at.ed.8561918073	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>42</b>
AGRICULTURA URBANA: UMA FORMA DE INTERVENÇÃO SUSTENTÁVEL	
Talissa Fernanda Bussacro Serafin	
Elisiana Alves Kleinschmitt	
DOI 10.22533/at.ed.8561918074	
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	<b>53</b>
O MEIO FÍSICO COMO CONDICIONANTE NO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO URBANO-PAISAGÍSTICA	
Eder Donizeti da Silva	
Adriana Dantas Nogueira	
DOI 10.22533/at.ed.8561918075	
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	<b>68</b>
PAISAGEM CULTURAL NA CONSTRUÇÃO DO CONCEITO	
Jefferson Eduardo da Silva Morales	
Georgia Patrícia da Silva Ferko	
Graciete Guerra da Costa	
Elizabeth Melo Nogueira	
DOI 10.22533/at.ed.8561918076	
<b>CAPÍTULO 7</b> .....	<b>79</b>
METODOLOGIAS DE ANÁLISE DA PAISAGEM URBANA	
Elisiana Alves Kleinschmitt	
DOI 10.22533/at.ed.8561918077	

<b>CAPÍTULO 8</b> .....	<b>91</b>
PAISAGEM CULTURAL E PAISAGEM SONORA HISTÓRICA: DOS SONS DO PASSADO NA IDENTIDADE DO PATRIMÔNIO	
Rodrigo de Almeida Spinelli Pinto Ernaní Simplício Machado Miriam Carla do Nascimento Dias	
<b>DOI 10.22533/at.ed.8561918078</b>	
<b>CAPÍTULO 9</b> .....	<b>101</b>
FORMAS DE IDENTIFICAÇÃO DE ELEMENTOS DA PAISAGEM CULTURAL: METODOLOGIA APLICADA EM ITAGUAÇU – ES	
Amanda Guimarães Meneses	
<b>DOI 10.22533/at.ed.8561918079</b>	
<b>CAPÍTULO 10</b> .....	<b>113</b>
BUENOS AIRES E A HABITAÇÃO OBREIRA PERONISTA: <i>BARRIO 17 DE OCTUBRE</i>	
André Luis Rodrigues Bering Nara Helena Naumann Machado Raquel Rodrigues Lima	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180710</b>	
<b>CAPÍTULO 11</b> .....	<b>125</b>
PAISAGEM CULTURAL NO CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	
Claudio Antonio Santos Lima Carlos	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180711</b>	
<b>CAPÍTULO 12</b> .....	<b>137</b>
A FERROVIA E SEUS CAMINHOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO	
Adriana Cristina Gonçalves Sousa	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180712</b>	
<b>CAPÍTULO 13</b> .....	<b>149</b>
A PAISAGEM CULTURAL DO ENGENHO CENTRAL DE PIRACICABA NA DINÂMICA FABRIL DA CONSTRUÇÃO E RECONSTRUÇÃO	
Marcelo Cachioni	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180713</b>	
<b>CAPÍTULO 14</b> .....	<b>162</b>
INTERVENÇÕES URBANAS: OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA PAISAGEM CULTURAL RIBEIRINHA DA VILA ELESBÃO (AP)	
Luana Marques Vieira Guilherme Pantoja Alfaia Victor Guilherme C Salgado	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180714</b>	
<b>CAPÍTULO 15</b> .....	<b>175</b>
A PRESENÇA ESLAVA NA CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM ARQUITETÔNICA DA ZONA DA MATA RONDONIENSE – BRASIL	
Jania Maria de Paula	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180715</b>	

<b>CAPÍTULO 16</b> .....	<b>188</b>
O BAIRRO POTI VELHO EM TERESINA-PI: PERSPECTIVAS DE PROTEÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL	
Mariana Monteiro Scabello	
Andréa Lourdes Monteiro Scabello	
Marina Brito de Oliveira Marques	
Marjorie Brito de Oliveira Marques	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180716</b>	
<b>CAPÍTULO 17</b> .....	<b>200</b>
RUA DO HORTO: RELIGIÃO E A FORMAÇÃO DE UMA PAISAGEM CULTURAL	
Marília Jerônimo Costa	
Sarah Brandeburski Farias	
Gabiella Donato de Oliveira Lima	
Jussara Bióca de Medeiros Timótheo	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180717</b>	
<b>CAPÍTULO 18</b> .....	<b>213</b>
VIA-PARQUE DAS GRAÇAS: CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO SOCIAL	
Marcela Correia de Araujo Vasconcelos Zulim	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180718</b>	
<b>CAPÍTULO 19</b> .....	<b>224</b>
DESENVOLVIMENTO DA PAISAGEM URBANA: RADIAL AVENIDA JOÃO PESSOA, PORTO ALEGRE – RS	
Cristiane dos Santos Bitencourt Schwingel	
Raquel Rodrigues Lima	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180719</b>	
<b>CAPÍTULO 20</b> .....	<b>236</b>
MUITO ALÉM DO EMBELEZAMENTO	
Raquel Silva dos Santos	
Ana Elisabete de Almeida Medeiros	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180720</b>	
<b>CAPÍTULO 21</b> .....	<b>250</b>
CARTOGRAFIA SOCIAL DA PAISAGEM CULTURAL DO MUNICÍPIO DE IRAQUARA - BA: SUBSÍDIOS PARA O PLANEJAMENTO TERRITORIAL PARTICIPATIVO	
Luciana Almeida Santos	
Fábio Pedro Souza de Ferreira Bandeira	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180721</b>	
<b>CAPÍTULO 22</b> .....	<b>264</b>
CONTRIBUIÇÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO NA DIVULGAÇÃO DE MONUMENTOS CULTURAIS EM COLATINA	
Wellington Gomes da Silva	
Ana Lucia Reis Melo Fernandes da Costa	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180722</b>	



<b>CAPÍTULO 23</b> .....	<b>278</b>
CENTRO CULTURAL FILÉ DA BARRA: ANTEPROJETO DE UM ESPAÇO CULTURAL E DE LAZER O PARA O BAIRRO DO PONTAL DA BARRA EM MACEIÓ – AL	
David Alves de Andrade Alexandre da Silva Sacramento	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180723</b>	
<b>CAPÍTULO 24</b> .....	<b>291</b>
ANÁLISE ESPACIAL DE VISIBILIDADE APLICADA A GESTÃO DA PAISAGEM CULTURAL REMANESCENTE DOS CAMINHOS DE TROPAS NA REGIÃO DA COXILHA RICA, SANTA CATARINA	
Edenir Bagio Perin Adolfo Lino de Araújo Flavio Boscatto	
<b>DOI 10.22533/at.ed.85619180724</b>	
<b>SOBRE A ORGANIZADORA</b> .....	<b>303</b>
<b>ÍNDICE REMISSIVO</b> .....	<b>304</b>

## A FERROVIA E SEUS CAMINHOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO

**Adriana Cristina Gonçalves Sousa**

Universidade Uberaba – Uniube, Arquitetura e  
Urbanismo  
Uberaba – MG

**RESUMO:** Este artigo tem como objetivo analisar o eixo ferroviário da antiga estação Mogiana na cidade de Uberaba-MG, compreender a memória da paisagem exercida por meio dos caminhos da ferrovia, contribuindo na construção do espaço, do lugar, do percurso, com preocupação nas constantes transformações ocorridas em todo o perímetro urbano a partir da chegada do transporte ferroviário. A ferrovia é um elemento que se estrutura por seu próprio eixo, criando percursos, paisagens que se fundem e complementam a memória dos seus usuários, assim se tornou um marco na história para o desenvolvimento econômico e socioespacial. Essas mudanças na estruturação dos percursos criam setores de urbanização identificando conjunto de relações de diversos elementos formadores de tipologias através do tempo, no qual se encontram o passado e o presente, fazendo uma releitura da consolidação e formação urbana, o fruto do movimento social e econômico no desbravamento territorial, formando um intercâmbio das economias, de pessoas e transportes de mercadorias. A pesquisa e o diagnóstico consideram os

preceitos metodológicos utilizados por diversos autores como Segawa (2002), Del Rio (1990), Lynch (2011), Cullen (2002), entre outros. A partir deste trabalho espera-se alcançar o entendimento dos processos necessários para preservar as características culturais da arquitetura urbana.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia; paisagem; patrimônio; urbano.

### THE RAILROAD AND ITS ROADS IN URBAN DEVELOPMENT

**ABSTRACT:** This article aims to analyze the railway axis of the old Mogiana station in the city of Uberaba-MG in order to understand the memory of the landscape exercised through the railroad tracks, contributing to the construction of space, place and route, with concern of the constant changes occurring throughout the urban perimeter since the arrival of rail transport. The railroad is an element that is structured by its own axis, creating routes and landscapes that merge and complement the memory of its users, thus becoming a landmark in history for economic and socio-spatial development. These changes in the structure of the paths create urbanization sectors, identifying a set of relationships between different typological elements through time, in which the past and the present are found, re-reading the consolidation

and urban formation, the fruit of the social and economic movement in the territorial unfolding, forming an interchange of economies, people and transports of goods. The research and the diagnosis consider the methodological precepts used by several authors such as Segawa (2002), Del Rio (1990), Lynch (2011), Cullen (2002), among others. From this work on, it's expected to reach the understanding of the processes which are necessary to preserve the cultural features of the urban architecture.

**KEYWORDS:** Railroad; Landscape; Heritage; Urban.

## 1 | A EVOLUÇÃO DAS CIDADES ATRAVÉS DAS FERROVIAS

### 1.1 Evolução das cidades

As cidades são formadas por ações de grupos que geram as atividades dos homens. Elas se formam na busca por condições de sobrevivência. Desde a antiguidade, as cidades eram formadas por um único centro comercial, para o qual as pessoas levavam os seus cultivos e artefatos para a troca de mercadorias. E nesses centros aconteciam todos os eventos e festas do município, e serviam também como lugares de encontros e atividades de lazer. Com a promessa de desenvolvimento, o progresso prevalecia e a cidade crescia cada vez mais. Um único centro passou a ter suporte de subcentros em áreas estratégicas, onde o comércio ganhava força no setor econômico e o inchamento populacional urbano se tornava cada vez mais presente nos municípios.

Assim, podemos dizer que a cidade é um núcleo formador de diversas e constantes transformações, principalmente devido ao aumento populacional, e, dessa forma, torna-se fundamental que os planejadores urbanos passem a compreender, descobrir e entender novas formas e conceitos para soluções que possam melhorar os problemas decorrentes do inchamento das áreas urbanas.

No entanto, pensar na melhor qualidade de vida dos habitantes, não depende apenas de práticas na questão morfológica do espaço urbano, mas de sua dinâmica socioeconômica, em um planejamento para o melhor desempenho da apropriação territorial (urbano). Isso porque, devido ao desenvolvimento setorial nas áreas de economia, social e de lazer, o interesse por espaços cada vez mais dinâmicos em diversificação setorial acaba gerando áreas que muitas vezes levam a novas ideias tipológicas. Essa perspectiva termina produzindo desinteresse pelo passado e entusiasmo pelo novo, uma ação prejudicial para espaços que muito atuaram no desenvolvimento urbano. E áreas que antes tinham vida ativa passam a se tornar problemas sociais públicos, levando a grandes descasos com a memória local.

Os vários processos de degradação das áreas centrais das cidades levaram os urbanistas a criarem diversos modelos e propostas para revitalização desses espaços. No entanto, geraram outras distorções que fazem repensar a eficiência de tais processos, mesmo que não os descartem completamente. Isso pode ser melhor

compreendido nas palavras de Del Rio,

“Se por outro lado, o modelo de revitalização urbana do urbanismo contemporâneo rompe com as práticas precedentes e distancia-se tanto dos projetos traumáticos de renovação quanto das atitudes exageradamente conservacionistas, ao mesmo tempo em que os incorpora e excede um prol do renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais. Pelo outro, ele permite a gestão da cidade seguindo uma lógica neoliberal, cuja prática urbanística passa a serem fragmentada e dispersa, de acordo com as oportunidades, as vantagens competitivas e as respostas de um mercado consumidor cada vez mais globalizado, embora de expressões localizadas como, por exemplo, na instituição de especialidades propícias para novos polos financeiros e imobiliários transnacionais ou intenso turismo cultural recreativo.” (DEL RIO, 1991, p.2)

Assim, não podemos esquecer que é fundamental pensar nessas áreas como partes principais da cidade na qual irá acontecer de forma objetiva uma boa parte da economia urbanizada. Entretanto, outras áreas da cidade também podem passar por processos de degradação e abandono comuns em áreas centrais que tiveram participação primordial no desenvolvimento econômico e social, não só no município, mas também, de modo geral, territorial, como por exemplo, as estações ferroviárias.

Essas mesmas áreas podem ser consideradas um sistema que serve como cenário para a vida humana, em que o principal espectador é o habitante, que também é seu criador e compete a ele suas formas de organização. Assim, para reestruturar o espaço urbano é necessário entender as relações da morfologia urbana, os caminhos que levaram a sua formação durante o tempo, o que compete à relação das perspectivas dos seus usuários, tendo por objetivo a aproximação da problemática do lugar. Esses processos podem ocorrer por meio de estudos e levantamentos dos aspectos físicos, formal e sociopsicológico.

A evolução urbana pressupõe sempre a existência de espaços mais antigos e espaços construídos mais recentemente, que, dessa forma, são apropriados de forma diferente por seus usuários, e que, na maioria das vezes, entram em processo de abandono. De acordo com ZANCHETI e LACERDA (1998),

“As antigas áreas urbanas assumem um papel importante na construção de políticas locais de desenvolvimento voltadas, em geral, para a revitalização de áreas urbanas deprimidas, subutilizadas ou abandonadas, que perderam vitalidade econômica”. ZANCHETI e LACERDA (1998, p. 21),

E, assim, podemos ter a leitura da cidade de formas diferentes e constituindo unidades específicas com suas próprias características, permitindo pensar e conhecer suas potencialidades e o modo de viver de seus habitantes sem, no entanto, desconsiderar a cidade como um todo.

O tratamento de partes específicas de uma cidade deve sempre se ater à ideia do conjunto e não do espaço fragmentado. Dessa forma, é importante saber que a cidade se constitui em uma unidade com características próprias, e que devemos nos lembrar que um dos processos de planejamento e desenho urbano é um importante aliado na busca pela qualidade espacial. Del Rio (1990, p. 57) afirmou que “[...] as cidades

sempre lidam com o Desenho Urbano em seus processos de planejamento, mesmo que inconscientemente, pois todas as decisões terminarão por afetar a qualidade do meio ambiente.”

No ponto de vista de Calvino,

“[...] nas cidades, o olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso e, enquanto você repetir o discurso e, enquanto você acredita visando Tâmará, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes.» (CALVINO, 2002, p.18)

Portanto, entender a cidade é saber manter os olhares sobre a percepção das particularidades dos lugares e compreender a importância da aproximação do homem com as mudanças que vão acontecendo com o passar do tempo, e, claro, obter um olhar através do tempo, o que o aproximará do estado atual, tendo como resposta um melhor desempenho que se relacione à memória.

Para os planejadores, é importante que essas mudanças não ocorram de forma aleatória, o que seria fatal para tudo o que se conhecia do local mantendo então sua própria identidade. Essas mudanças devem acontecer de maneira a acrescentar e melhorar a vitalidade espacial, resgatando a vida do lugar e mantendo a identidade do homem com o espaço em que está inserido.

Essas mudanças devem ser acompanhadas e guiadas por planejamento, por estudos e levantamentos permanentes, sempre tentando compreender as próprias dinâmicas urbanas. Além disso, a ação constante de planejamento urbano visa organizar o espaço de forma adequada a fim de garantir uma melhor qualidade de vida para a população a partir do estabelecimento da vitalidade do território urbano.

Com o advento da revolução industrial, em meados do século XVII, as cidades sofreram grandes alterações, sejam do ponto de vista econômico, social ou espacial. Grandes fluxos de pessoas chegaram aos centros urbanos de maior importância gerando grandes demandas de moradias e infraestrutura, nem sempre fornecidos. Essa situação gerou uma cidade caótica e desorganizada, carente de serviços e moradias para uma grande população.

Nesse período, o urbanismo se destacou como uma prática para a obtenção de cidades melhores. Vários nomes surgiram, como propostas diferenciadas. Alguns urbanistas defendiam o embelezamento das cidades, enquanto outros já vislumbravam que as modificações deveriam passar também pelos aspectos sociais e culturais.

Uma importante intervenção que data esse período é a tão conhecida reforma de Paris, conduzida pelo seu então prefeito, o Barão de Haussman. As ideias de Haussman para a cidade de Paris (uma cidade com características medievais e sempre marcadas por conflitos sociais) previam a busca do embelezamento e melhorias no sistema viário que agradassem a uma burguesia ascendente e ávida por uma cidade elitista.

A sucessiva perda de centralidade, precariedade da infraestrutura e falta de serviços públicos contribuíram em muito para que algumas áreas urbanas entrassem

em processo de decadência e levassem à necessidade de sua requalificação. Muitas vezes a preocupação em requalificar áreas teve suas medidas questionadas por muitos devido ao histórico de medidas pouco efetivas socialmente.

Muitos foram os exemplos de projetos de revitalização que contribuíram para o desalojamento de antigos moradores dando lugar a novos parques ou áreas centrais totalmente revitalizadas, favorecendo o capital especulativo.

A partir da década de 1970, os questionamentos sobre os processos de revitalização urbana apontaram para uma nova forma de se realizar intervenções urbanas. A revalorização dos espaços públicos trouxe também a valorização e preservação do patrimônio histórico, a preocupação do desenvolvimento de atividades voltadas ao turismo e lazer e a discussão sobre a questão social envolvida. Alguns projetos, a partir de 1970, cumpriram a função de devolver a vitalidade de áreas degradadas com melhor funcionamento da vida econômica do lugar, a melhoria na questão social e ambiental.

Os processos de revitalização dos centros históricos e a recuperação de áreas urbanas degradadas cresceram muito e se tornaram, em muitos países, um grande atrativo para o setor turístico, que utiliza esse artifício para atrair demandas socioculturais para as cidades.

Com o crescimento das cidades, algumas áreas no espaço urbano vêm passando por grandes mudanças. Esses fenômenos passaram a serem vistos mais frequentemente após o advento da industrialização que levou a novas dinâmicas do contexto econômico urbano. No entanto, essas mudanças constantes da cidade acabaram gerando inúmeros problemas no espaço urbano, incluindo a deterioração de espaços antes dinâmicos e vivos nas imagens guardadas, ou, também, na memória.

Algumas dessas áreas fazem parte de importantes períodos na história urbana e no seu desenvolvimento socioeconômico e espacial. Um exemplo está em áreas de terminais, sejam eles aquaviários, rodoviários ou ferroviários. Tais áreas acabam sofrendo grandemente com o abandono devido às mudanças tecnológicas, ao crescimento das cidades que as englobam, ou até mesmo pela falta de prioridade dos governos em torná-las mais atrativas.

Os processos de requalificação de algumas destas áreas, particularmente quando se localizam nos centros das cidades (normalmente os mais atingidos) primam por constantes remodelações com intenção de readequação de usos, favorecendo interesses sociais e econômicos com o intuito de favorecer o desenvolvimento do município, e que, em alguns casos, se tornam alvo de especulação do setor imobiliário, esquecendo-se da necessidade populacional.

## **1.2 As ferrovias e a evolução das cidades**

Os transportes sempre fizeram parte do surgimento das cidades desde as trilhas bárbaras que originaram vilas às estradas pavimentadas do Império Romano,

passando pelas estradas de ferro dos séculos XIX e XX até chegar às modernas ferrovias, rodovias e aquavias.

A construção da memória dos habitantes da cidade passa de forma importante pela presença dos transportes, suas vias e seus terminais. A forma da urbanização teve grande influência através das modalidades de transportes.

O sistema ferroviário estruturou cidades em sua maioria de forma linear, enquanto o advento do automóvel levou as cidades a formas radializadas, em função da flexibilidade permitida por este modal.

A mobilidade tem um papel fundamental na construção do espaço, uma vez que dela precisamos para realizar nossas atividades diárias. Ao longo dos anos, o homem tem buscado meios de transportes melhores para consolidação de suas atividades e, dessa forma, acaba por impactar não só os aspectos políticos e econômicos, mas também sociais, espaciais, culturais e de lazer.

Essa busca do homem por um meio de transporte mais rápido se inicia com o surgimento da máquina a vapor no fim do século XVIII. A Inglaterra foi o país pioneiro na utilização da ferrovia e logo todo o território inglês estava cortado por essa modalidade. A construção de ferrovia também alcançou outros países europeus consolidando ainda mais a economia do continente, formando uma rede de cidades ligadas por via ferroviária. Por volta de 1970, toda a espinha dorsal da ferrovia europeia já havia sido construída consolidando a economia e o comércio. O grande desenvolvimento do transporte sobre trilhos consolidou ainda mais o desempenho das cidades, tanto na economia e política quanto na questão social e cultural. Isso gerou melhorias no setor de importação e exportação de mercadorias, oferecendo também viabilidade no deslocamento de passageiros: um marco na história no quesito mobilidade urbana.

No Brasil, o sistema ferroviário não tardou a chegar. No entanto, a malha desse transporte cresceu lentamente devido a vários problemas de planejamento e opções equivocadas de governantes. A implantação da malha ferroviária brasileira se deu em função das exportações, principalmente do café, a partir da década de 1850. As exportações traziam sempre muitos riscos aos investidores das ferrovias e, muitas vezes, necessitavam das intervenções do Estado.

Os primeiros traçados das ferrovias brasileiras ligavam o litoral e o interior circuncidando então as regiões e Estados brasileiros. Entre várias crises sofridas pelo setor ferroviário, evidencia-se aquela enfrentada em meados de 1930, durante o governo de Getúlio Vargas. Cunha (2002) nos mostra que,

“[...] a estrutura geográfica, as dificuldades financeiras e as discordâncias técnicas - as interferências da política partidária na construção e administração de estradas de ferro, federais e estaduais terão uma realidade duríssima das circunstâncias em que se desenvolveu o nosso sistema ferroviário. Uma vez que as economias brasileiras dependiam muito das ferrovias e vice-versa, elas sofreram, direta ou indiretamente, forte intervenção. [...]”. (CUNHA, 2002, P. 10).

Diante das dificuldades e da crise política que reinava no período tornou-se necessário recorrer a um empréstimo exterior, o que acabou agravando ainda mais a

situação do sistema e comprometendo também o setor ferroviário.

A crise no sistema ferroviário acabou gerando um déficit de difícil reabilitação, o que levou a uma progressiva obsolescência e perda de competitividade do setor, abrindo caminho para modais mais modernos, como o automóvel: a promessa do progresso na época.

A ascensão de um novo meio de transporte e a inovação do motor de combustão abriu, então, um novo rumo nos meios de transportes, culminando, em 1957, com a implantação da indústria automobilística no país, e com a priorização da construção de estradas de rodagem e a decadência do setor ferroviário.

Ao longo do século XX, várias cidades tiveram rodovias adentrando seu espaço urbano, ou mesmo surgindo a partir de terminais ferroviários. No entanto, a evolução urbana muitas vezes englobou as vias ferroviárias e os terminais. A partir daí se estabeleceram vários conflitos decorrentes da poluição sonora, dos acidentes de trajeto, da obstrução por várias horas de parte da cidade devido à parada de trens, entre outros.

Em várias cidades, os trilhos e os terminais foram removidos para fora do perímetro urbano, dando lugar a novos edifícios construídos e, muitas vezes, os antigos foram demolidos. No entanto, a memória dos habitantes da cidade é sempre marcada pela presença desse modo de transporte.

A perda de competitividade da ferrovia levou ao declínio e desativação de várias delas ou de vários trechos, comprometendo o desenvolvimento de núcleos urbanos e condenando várias cidades ao declínio.

Minas Gerais teve várias ferrovias desativadas e grande número de cidades perdeu seu maior estruturador de desenvolvimento. E, a partir da década de 1990, com o advento da privatização ferroviária, houve um aumento de competitividade das ferrovias, contudo as concessionárias pouco fizeram para uma modernização mais rápida do setor. Por isso, reduziram ou acabaram com a opção dos trens regulares de passageiros, e até de trens turísticos.

Um fato notável é o descaso com que tratam o patrimônio edificado do setor que um dia foi a promessa para a expansão territorial no país.

## **2 | UBERABA E SUA EVOLUÇÃO A PARTIR DA FERROVIA**

### **2.1 A Cidade E A Ferrovia**

A ocupação do Triângulo Mineiro teve início com a procura dos paulistanos pelas tão sonhadas pedras preciosas e os metais encontrados posteriormente em Goiás, e na captura de índios para o mercado de escravos. O aumento da importância econômica fez com que o arraial de Santo Antônio e São Sebastião do Uberaba, que foi fundado nos anos de 1808 tomasse notabilidade crescente para o trânsito entre



São Paulo e Goiás. O arraial de Uberaba foi implantado às margens do Córrego das Lages escolhido por possuir grande quantidade de córregos cujas nascentes estavam nas colinas. As seis colinas (Boa Vista, Estados Unidos, da Matriz, Cuiabá, Barro Preto e a colina da Misericórdia) ladeavam o córrego das Lages e era de fácil visibilidade. Esse lugar era rota para os bandeirantes vindos de São Paulo.

A vila de Uberaba foi elevada à categoria de município em dois de maio de 1856 e, a partir de 1889, o município recebia a tão cobiçada Ferrovia da Mogiana, o que marcava uma época de progresso e crescimento na agricultura e economia na urbanização comercial e socioespacial. Uberaba consolidou-se, a partir daí como um centro de polarização na região do triângulo Mineiro, uma vez que, além da ferrovia, contava com várias estradas vicinais que a ligavam ao sudoeste goiano e a Mato Grosso.

A ferrovia Mogiana foi pioneira junto com outras no transporte de café e outros bens para exportação. A implantação desta ferrovia foi responsável pela estruturação de várias cidades no percurso dos trilhos ligando Campinas-SP a Catalão em Goiás.

“A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi criada em 1872 e sua sede estava localizada na cidade de Campinas com prolongamento até Mogi Mirim, com um ramal para Amparo e seguimento até as margens do Rio Grande. Posteriormente a Mogiana partiu para a construção do trecho que levaria seus trilhos ao Triângulo Mineiro e Sul de Minas Gerais, no sentido de atrair para a economia paulista esta vasta região. O Rio Grande foi atingido em 1888, o ramal de Poços de Caldas foi concluído em 1886 e o de Franca em 1889. Nessa época a empresa recebeu o nome de Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação.” SANTOS JÚNIOR e FERREIRA, 2005, P.1).

A primeira estação ferroviária construída em Uberaba situava-se na rua Menelick de Carvalho, no centro da cidade. O percurso da linha férrea naquela época passava pela rua do Comércio, que hoje é conhecida por Artur Machado. Com o crescimento de Uberaba, a estação férrea, localizada no final da rua Artur Machado, foi transferida em 1946 para a praça Dr. José Ferreira Rebouças. Atualmente a Estação Ferroviária ainda está nesse local e é administrada pela Ferrovia Centro Atlântica desde 1997, época da sua privatização.

A segunda estação operou até a década de 1960, quando foi substituída por um novo edifício projetado por Oswaldo Bratke numa tentativa de modernização, levada a cabo na época pela companhia Mogiana. A segunda estação passou por sérios problemas com o abandono e a deterioração, o que chegou a causar várias patologias ao edifício. Segawa (2003) assim viu a inserção de Oswaldo Bratke no cenário da arquitetura das estações da Mogiana:

“[...] Integrando planos de expansão e modernização de suas instalações e serviços - considerando a perspectiva de servir à nova capital, Brasília -, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro promoveu a construção de novas estações na primeira metade dos anos 1960. Nesse processo, Oswaldo Bratke foi encarregado de projetar os terminais de Ribeirão Preto e Uberlândia, além da reforma de algumas estações. A conceituação arquitetônica desses edifícios nasceu de pressupostos urbanísticos: estações ferroviárias são importantes referências urbanas, indutoras

de crescimento e desenvolvimento material nas áreas aos seus redores, sejam elas consolidadas anteriormente, ou originadas a partir da presença desses equipamentos. Cria-se, nesse sentido, uma interação proveitosa entre a estação ferroviária como equipamento de uso público e o setor da cidade no qual está implantada, caracterizando uma vida urbana peculiar. É tradição o surgimento de um vivo aglomerado de comércio e de prestação de serviços na vizinhança das estações. No padrão brasileiro, essas atividades ocorriam fora e próximas à estação - nunca dentro delas. A estação ferroviária abrigava exclusivamente os serviços relacionados ao transporte e serviços de apoio e conforto aos passageiros. [...]” (SEGAWA, 2002, p. 213-216)

**A importância histórica de Uberaba no contexto regional pode ser evidenciada já nas primeiras décadas do século XX, com uma boa rede de transportes já instalada (ferrovias e estradas vicinais). De acordo com SANTOS JÚNIOR e FERREIRA (2005),**

“A cidade de Uberaba ficou então sendo o entreposto comercial entre São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Com isso seu crescimento demográfico corria rapidamente, pois a ferrovia trouxe consigo desenvolvimento e os imigrantes com a mão-de-obra, para trabalhar com a cultura do café que se expandirá pela região, assim como outros tipos de culturas, chega os diversos produtos do litoral e acontece à integração social de quem vive as margens das ferrovias.” (SANTOS JÚNIOR e FERREIRA, 2005, p.7).

Dessa forma, a ferrovia teve e tem um papel muito importante na estruturação econômica e sócio espacial na cidade de Uberaba. Requalificar o espaço dos terminais da Mogiana vem ao encontro, não somente às aspirações da comunidade lindeira, mas também de todo o município.

A precariedade em que se encontram as atuais instalações dos terminais da ferrovia clama por intervenções que possam lograr algum êxito na requalificação da área. O pátio ferroviário atua como um corte no tecido do bairro onde se insere. Sem sua utilização os edifícios se degradam e apresentam riscos sanitários à população, além de contribuir para a insegurança do local. Além disso, a dimensão da área requer uma intervenção de grande porte, capaz de fazer com que a ferrovia cumpra uma função social e espacial, além da econômica preconizada pela empresa que a gerencia.

Em 2011, a Prefeitura de Uberaba elaborou um projeto que visa à restauração do prédio antigo da segunda estação, que é tombado pelo CONPHAU, convertendo-o para um novo uso, tornando-o sede do Arquivo Público da Cidade. O arquiteto convidado para o projeto de restauração foi Eduardo Rezende, que conta também com o apoio do escritório de engenharia e arquitetura ETHEC de Uberaba.

Embora seja um primeiro passo na longa caminhada para a requalificação da área, o projeto ainda necessita agregar conscientização da população local e tratar vários impactos causados pela existência do modal, sem esquecer-se da sua participação no desenvolvimento do município.

## 3 | DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE ANÁLISE

### 3.1 A Área De Estudo

O trecho ferroviário está localizado na região norte da cidade de Uberaba entre os bairros Boa Vista e Estados Unidos, sua área totaliza 827.000m<sup>2</sup>, que, situada em um ponto alto da cidade, possui uma topografia com vários aspectos, que variam de áreas com platôs até áreas com desníveis superiores a 12m. É administrada pelo complexo da FCA - Ferrovia Centro Atlântica, remanescente da antiga Companhia Mogiana.

Para elaboração do diagnóstico, além da área de projeto, foi delimitada uma área de estudo que compreende um raio de 200 metros com limite entre as Avenidas e ruas: Avenida Doutor Tomaz Bawdem, Rua Doutor José Maria dos Reis, Av. Doutor Abel Reis, Rua Antônia Tavares, Rua Sebastião da Costa e Rua João Pinheiro.

O Complexo ferroviário de Uberaba é formado pelos trilhos da ferrovia e os edifícios que compõem a estrutura de serviços prestados. Alguns dos edifícios foram tombados pelo CONPHAU e outros, infelizmente, estão em processo de degradação.

A antiga estação passou em 2012 por um processo de restauro para sediar o novo arquivo público da cidade. A terceira estação, conhecida por Estação Nova foi tombada e é usada para sede administrativa da FCA.

Outro bem tombado pelo CONPHAU, como um artefato, é a Maria Fumaça, que atualmente está inserida no canteiro central da praça e, para evitar danos, está protegida por um gradil. É evidente que o tombamento desses elementos foi e é um passo importante para o Complexo no propósito de resguardar a história como parte de preservação da memória do lugar.

Quando a ferrovia foi transferida para o bairro Boa Vista foram criados alguns edifícios, destinados a residências dos ferroviários. Essas edificações não são tombadas, mas, provavelmente por fazer parte do Complexo, é parte da arquitetura, e deveriam fazer parte do conjunto, pois essas famílias com certeza carregam lembranças da época que o trem soava o apito dia e noite.

Para conhecer e perceber a paisagem físico-espacial da área foram realizados pesquisas e estudos com o objetivo de compreender a rotina do lugar, o comportamento dos usuários e entender as necessidades para melhorar sua qualidade espacial. Dessa forma, será proposto um plano de intervenção coerente com as características existentes no lugar e seu entorno.

O método proposto por Lynch (1999) é importante a princípio, na releitura a partir dos pontos de referências ou da percepção da paisagem. Para a compreensão da tipologia é importante a avaliação do aspecto formal, o crescimento e o desenvolvimento do lugar e das edificações, a propriedade de associação dos elementos e a hierarquia dos elementos estruturadores. Nesta percepção, é possível ver a necessidade de replanejamento na questão mobilidade, pois existe um elemento divisor no tecido

urbano que limita a circulação da população, uma vez que os trilhos da ferrovia se encontram em uma cidade aglutinada por seu desenvolvimento que, por alguma razão, obteve dificuldade na relação de planejamento morfológico, ou até mesmo por questão especulativa no local. Contudo, a afirmação é a necessidade de consciência principalmente da população para que haja um sentimento referencial. Isso leva a percepções não apenas no presente, mas também no futuro do espaço em que vivemos e que queremos para o amanhã.

Analisar a forma não construída e a oposição da forma construída que inclui todos os espaços externos às edificações, sejam eles público ou privado. Nesse estudo é notório o interesse da população em relação ao uso do lugar porque se trata de um lugar muito visitado nos finais de semana.

A percepção da paisagem do trecho ferroviário da cidade de Uberaba compreende os processos sofridos através do tempo e entende a necessidade de reforçar a qualidade do lugar através da imagem e dos seus percursos no espaço urbano, oferecendo funcionalidade para uso adequado da população. Por isso, a necessidade de tratar a paisagem urbana através do tempo.

### 3.2 A Proposta De Intervenção

A proposta de intervenção no Complexo Ferroviário de Uberaba surgiu com o intuito de transformar e melhorar o desempenho local, com o objetivo de atender as necessidades da população, sem, porém, descaracterizar o lugar e os sinais históricos, reforçando a imagem do lugar, integrando atividades econômicas e culturais, a fim de gerar um espaço de excelência, qualificado, agradável, limpo e seguro.

A proposta prevê a reabilitação e a reintegração do transporte de passageiros, reestruturação do setor comercial e prestação de serviços no local, resgatando a cultura e o lazer, devolvendo a função originária do eixo ferroviário e conservando a memória exercida na cidade de Uberaba. Assim, entronizando a memória com o presente e reforçando o papel do acervo histórico arquitetônico e urbanístico no município no ponto vista sociocultural. As intervenções para a área do projeto se baseiam nos diagnósticos elaborados e nas premissas de recuperação espacial do lugar.

O objetivo específico para a intervenção está no aproveitamento dos espaços públicos e privados, assim como atividades sociais, econômicas e culturais, resguardando parte da história territorial. Para obtenção de um bom desenvolvimento é preciso pensar em intervenções a fim de respeitar o sistema ferroviário como um todo, devolvendo vitalidade em áreas com grande potencial, sejam elas econômica, cultural ou até mesmo de lazer, devolvendo funções inovadoras e tecnológicas a fim de potencializar e reforçar o valor local.

## REFERÊNCIAS

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.

CASTILHO, Ana Luísa Howard; VARGAS, Helena Camilo. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, estratégias e resultados.** Barueri: Editora Manole, 2009. p. 1-48.

CULLEN, Gordon. **A Paisagem Urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2002.

CUNHA, Vítor Almeida. Estação Ferroviária Mogiana de Uberaba: Uma Proposta para a Sobrevivência. Novembro/2002. 42p. Universidade de Uberaba. Uniube. Uberaba, 2002

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** São Paulo: Pini, 1990. 170 p.

\_\_\_\_\_. **Introdução ao Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental.** 1991. 518p. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). São Paulo, 1991.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** 3. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MARICATO, Ermínia. **As Idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis. 2002.

MESQUITA, Adailson Pinheiro. **As Linhas do Tecido Urbano: O Sistema de Transportes e a Evolução Urbana de Uberlândia-MG/Adailson Pinheiro Mesquita, Hermiton Quirino da Silva.** Uberlândia: Roma, 2006.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções Urbanas: Arte/Cidade.** São Paulo: Ed. Abril, 2010. 300 p.

SANTOS JÚNIOR, Luiz Carlos dos; FERREIRA, William Rodrigues. **A ferrovia e o desenvolvimento territorial do triângulo mineiro – MG.** III Simpósio Nacional de Geografia Agrária – II Simpósio Internacional de Geografia Agrária, Jornada Ariovaldo Umbelino de Oliveira. Presidente Prudente. 2005.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil: 1900 – 1990.** São Paulo: Edusp, 2002.

ZANCHETI, Silvio Mendes; LACERDA Norma. **Revitalização do Bairro do Recife: Plano, regulação e avaliação.** Recife: Ed. Universidade da UFPE, 1998

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Agricultura urbana: 47, 49, 50, 51

Ambiente: 50, 74, 77, 79, 111, 129, 134, 196, 197

Análise de Conteúdo: 13

Arquitetura: 2, 5, 38, 53, 54, 57, 65, 66, 68, 79, 91, 113, 118, 120, 125, 133, 137, 146, 168, 173, 185, 188, 200, 210, 224, 233, 234, 236, 240, 247, 261, 266, 267, 278, 301, 303

### C

Cartografia Social: 250, 251, 254, 259, 260, 262

Centro cultural: 289

Cultura: 33, 77, 99, 102, 103, 127, 151, 173, 189, 197, 253, 261, 262, 266, 269

### E

Espaços Públicos: 162

Etnografia: 96, 99

### I

Identidade: 91, 196, 250, 251, 275

### M

Mapeamento Participativo: 250, 255

Monumentos Culturais: 264

### N

Natureza: 68, 74, 130, 211, 218, 300

### P

Paisagem: 7, 8, 9, 65, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 88, 89, 91, 92, 94, 97, 99, 101, 102, 103, 104, 110, 111, 113, 125, 126, 129, 131, 132, 133, 146, 149, 150, 160, 162, 165, 172, 173, 175, 185, 188, 189, 190, 191, 196, 197, 200, 203, 205, 208, 210, 211, 224, 237, 250, 251, 253, 254, 257, 258, 259, 261, 262, 291, 292, 300, 304

Paisagismo: 304

Patrimônio Cultural: 75, 102, 103, 133, 154, 210, 253, 260, 262, 269, 270, 275, 303, 304

Pesquisa urbana: 304

Planejamento: 23, 65, 79, 89, 146, 149, 160, 213, 250, 251, 262, 303, 304

Política habitacional: 113, 304

Políticas Públicas: 197, 304

Projeto arquitetônico: 304

Proteção urbana: 304

## **S**

Sustentabilidade: 50, 304

## **T**

Território: 79, 250, 251, 304

## **U**

Urbanismo: 2, 5, 38, 53, 65, 68, 79, 91, 113, 120, 125, 137, 146, 159, 168, 173, 188, 200, 224, 233, 236, 261, 266, 267, 278, 281, 290, 303, 304

Urbano: 10, 24, 58, 59, 89, 139, 146, 147, 210, 213, 227, 228, 304

Agência Brasileira do ISBN  
ISBN 978-85-7247-485-6

