

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO CULTURAL

Valdomiro Silveira Neto

**LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA: UMA
PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO**

Santa Maria, RS
2022

Valdomiro Silveira Neto

**LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA: UMA PROPOSTA DE
DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural, da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM, RS), como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Patrimônio Cultural**.

Orientadora: Prof^a Dr. Mônica Elisa Dias Pons

Santa Maria, RS
2022

Silveira Neto, Valdomiro
LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA UMA
PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO /
Valdomiro Silveira Neto.- 2022.
99 p.; 30 cm

Orientadora: Monica Elisa Dias Pons
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de
Pós-Graduação em Patrimônio Cultural, RS, 2022

1. Patrimônio Cultural 2. Estação Ferroviária 3.
Requalificação Urbana I. Elisa Dias Pons, Monica II.
Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

Declaro, VALDOMIRO SILVEIRA NETO, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Dissertação) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Valdomiro Silveira Neto

**LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA: UMA PROPOSTA DE
DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO**

Dissertação apresentada ao curso
Mestrado Profissional em Patrimônio
Cultural, da Universidade Federal de Santa
Maria (UFSM, RS), como requisito parcial
para obtenção do título de **Mestre em
Patrimônio Cultural**.

Aprovada em 19 de agosto de 2022.

**Mônica Elisa Dias Pons, Dr^a. (UFSM)
(Presidente/ Orientadora)**

Marcelo Ribeiro, Dr. (UFSM)

Cláudio Renato de Camargo Mello, Dr. (UFSM)

Santa Maria, RS
2022

À minha família

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelos ensinamentos e pelo caminho que me fez seguir nessa etapa, foi um período em que muitas incertezas e dificuldades surgiram e diante de qualquer situação que apareceu me fez ter forças para continuar.

Agradeço a minha família, a qual dedico esse trabalho, pelos conselhos e pelas palavras de apoio e em algumas vezes aquela cobrança para terminar logo este trabalho, mas de forma geral agradeço pois sem vocês tenho certeza que isso seria mais difícil do que foi.

Não poderia deixar de agradecer à minha orientadora prof.^a Mônica Pons, pela compreensão, auxílio e presteza na realização das atividades que com certeza foram elementos fundamentais para a realização desta pesquisa.

Agradeço aos amigos que de certa forma entenderam os momentos em que estive ausente e ajudaram a idealizar o trabalho.

De forma geral agradeço a todos que, de alguma maneira colaboraram na realização da pesquisa e desta Dissertação de Mestrado.

A arquitetura é a vontade de uma época traduzida em espaço.

(Mies Van der Rohe)

RESUMO

LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA: UMA PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO

AUTOR: Valdomiro Silveira Neto
ORIENTADORA: Mônica Elisa Dias Pons

Este estudo teve como propósito destacar os espaços públicos e seus usos em uma cidade, a necessidade de se repensar esses espaços e o potencial para reestruturá-los para prática do lazer, da socialização, do bem-estar dos cidadãos e para a atividade turística. Percebe-se que a crise sanitária ocorrida em função da pandemia covid-19, aumentou exponencialmente a procura das pessoas por espaços ao ar livre com infraestrutura para as atividades recreativas, para a prática de esportes, com acessibilidade e segurança. Nesse cenário, a pesquisa teve como objetivo geral analisar espacialmente um recorte do tecido urbano da cidade de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, situado no Largo da Estação Ferroviária a fim de propor diretrizes de requalificação urbana para amenizar os problemas físicos existentes. Também analisar e compreender a conformação físico-espacial da área definida, propor diretrizes de melhoria do espaço, promovendo maior identidade, socialização e conforto aos usuários e agregar valor ao bem existente com possibilidades contemporâneas e de qualidade. Quanto aos procedimentos metodológicos trata-se de uma pesquisa quali/quantitativa desenvolvida em três etapas: a partir da revisão bibliográfica e levantamento do estado da arte da temática e também foi aplicada uma análise SWOT da área e do prédio. A partir dos resultados se apresenta como produto final uma proposta com diretrizes para requalificação urbana do Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta, RS, reforçando o potencial para a oferta de um espaço qualificado em prol do lazer e bem-estar da comunidade.

Palavras-chave: Patrimônio cultural. Estação ferroviária. Requalificação urbana.

ABSTRACT

LARGO DA RAILWAY STATION OF CRUZ ALTA: A PROPOSAL OF GUIDELINES FOR THE REQUALIFICATION OF THE SPACES

AUTHOR: Valdomiro Silveira Neto
ADVISOR: Mônica Elisa Dias Pons

This study aimed to highlight public spaces and their uses in a city, the need to rethink these spaces and the potential to restructure them for leisure, socialization, citizens' well-being and tourist activity. It can be seen that the health crisis that occurred due to the covid-19 pandemic has exponentially increased people's demand for outdoor spaces with infrastructure for recreational activities, for the practice of sports, with accessibility and safety. In this scenario, the research had as general objective to analyze spatially a cut of the urban fabric of the city of Cruz Alta, in Rio Grande do Sul, located in Largo da Estação Ferroviária in order to propose urban requalification guidelines to alleviate the existing physical problems. Also analyze and understand the physical-spatial conformation of the defined area, propose guidelines for improving the space, promoting greater identity, socialization and comfort to users and adding value to the existing good with contemporary and quality possibilities. As for the methodological procedures, it is a qualitative/quantitative research developed in three stages: from the bibliographic review and survey of the state of the art of the theme and a SWOT analysis of the area and the building was also applied. From the results, a proposal with guidelines for urban requalification of Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta, RS, is presented as a final product, reinforcing the potential for offering a qualified space for leisure and well-being of the community.

Keywords: Cultural Heritage. Train station. Urban Requalification.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Delimitação da área.	15
Figura 2 - Mapa do Zoneamento da Macrozona Urbana.....	22
Figura 3 - Genealogia do Município entre 1821 - 1833.	23
Figura 4 - Evolução do Município entre 1881 e 1944.	24
Figura 5 - Evolução do Município entre 1960 e 2022.	25
Figura 6 - Locomotiva de Richard Trevithick.	29
Figura 7 - Réplica da primeira locomotiva.	30
Figura 8 - Blucher – Primeira locomotiva a vapor.....	30
Figura 9 - Malha ferroviária em 1910.	34
Figura 10 - Estação Férrea de Cruz Alta (1905).....	35
Figura 11 - Buffet da Estação Férrea (1926).....	37
Figura 12 - Perspectiva do prédio e Caixa d'águas gêmeas.	37
Figura 13 - Sistema de Rotundas.....	38
Figura 14 - Mapa do Uso do Solo.....	43
Figura 15 - Mapa do Número de Pavimentos.....	43
Figura 16 - Entorno.	44
Figura 17 - Imagens de drone.	44
Figura 18 - Imagens de drone.	45
Figura 19 - Largo da estação.	45
Figura 20 - Largo da estação.	46
Figura 21 - Fluxos.	47
Figura 22 - Equipamentos Urbanos.....	48
Figura 23 - Vegetação.....	48
Figura 24 - Localização da Estação.	50
Figura 25 - Planta Baixa Estação Férrea – Térreo.....	50
Figura 26 - Planta Baixa Estação Férrea - Primeiro Pavimento.	51
Figura 27 - Planta Baixa Estação Férrea - Segundo Pavimento.	51
Figura 28 - Fachada Oeste (frontal).	52
Figura 29 - Fachada Leste (fundos).	52
Figura 30 - Fachada Norte e Sul (laterais).	53
Figura 31 - Modelo de Revitalização no Largo da Estação.	62

LISTA DE SIGLAS

ADEVICA	Associação dos Deficientes Visuais de Cruz Alta
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAE	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Cruz Alta
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1	PATRIMÔNIO CULTURAL	16
2.2	PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E PATRIMÔNIO URBANO	20
2.3	EVOLUÇÃO URBANA E PATRIMÔNIO CULTURAL DE CRUZ ALTA	23
2.4	PAISAGEM TURÍSTICA	26
2.5	ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NO BRASIL E NO RIO GRANDE DO SUL	28
2.6	ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE CRUZ ALTA	34
3	METODOLOGIA	39
3.1	PESQUISA QUALITATIVA E EXPLORATÓRIA	39
3.2	ANÁLISE SWOT	39
3.3	QUESTIONÁRIOS	41
4	ANÁLISE E LEVANTAMENTO DE DADOS	42
4.1	ANÁLISE DO ENTORNO	42
4.2	ANÁLISE DO LARGO DA ESTAÇÃO.....	46
4.3	ANÁLISE DO PRÉDIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	49
4.4	ANÁLISE SWOT	53
4.5	ANÁLISE DO QUESTIONÁRIO	55
5	PRODUTO FINAL	58
5.1	PRINCÍPIOS NORTEADORES	58
5.2	DIRETRIZES GERAIS	58
5.3	DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO	59
5.4	DIRETRIZES DE PAISAGISMO	59
5.5	DIRETRIZES DE ACESSIBILIDADE	60
5.6	DIRETRIZES DE INFRAESTRUTURA	60
5.7	DIRETRIZES PARA O MOBILIÁRIO URBANO.....	61
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
	REFERÊNCIAS	65
	APÊNDICE A – PERGUNTAS E GRÁFICOS DA ENTREVISTA	69
	APÊNDICE B – PRODUTO FINAL: CATÁLOGO	86
	ANEXO A – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO DO PLANO DIRETOR	92

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem como enfoque o estudo acerca de uma fração urbana existente no Largo da Estação Ferroviária do Município de Cruz Alta, como base para formatar um caderno de diretrizes para a Requalificação Urbana da área, visando assim, a valorização local, o desenvolvimento turístico municipal e a apreciação de um bem existente.

Cruz Alta – a Mui Leal Cidade do Divino Espírito Santo da Cruz Alta, nasceu sob as bênçãos da cruz, pouso dos tropeiros, e com rastros de luz escreveu sua história (SCHETTERT, 1993, p. 9).

Cruz Alta, com seus 200 anos, foi idealizadora de uma série de acontecimentos relevantes para o Estado, localizada na região centro-norte e em um dos entroncamentos ferroviários do Rio Grande do Sul. No ano de 1698 o Padre Anton Sepp Von Rehegg ordenou que uma grande Cruz de madeira fosse erguida, a chamada “guiza de marco” (CAVALARI, 2011).

Em 1777 com o Tratado de Santo Ildefonso, acordado entre as nações ibéricas que disputavam o território, uma linha divisória dividiu o local em duas metades. Essa linha passou por cima de onde a cruz alta foi erguida pelos jesuítas, assim o território começou a abrigar um imensurável número de tropeiros que ao trazer suas tropas ficavam no entorno do sítio com o intuito de se fortalecer até o destino final, a Feira de Sorocaba, em São Paulo. Com esse acontecimento a localidade passou a ser conhecida como o Pouso dos Tropeiros da Cruz Alta (1787) (CAVALARI, 2011).

O povoado, criado em 1821, em resposta a petição criada pelos moradores, configuraram aquilo que seria o início de toda a história da cidade, em 11 de março de 1833 houve a criação do município devido a uma resolução, abrigando um total de um quinto do território gaúcho, fato que deu origem a um total de 222 outros municípios (Anexo 1) (CAVALARI, 2011).

Importantes acontecimentos ocorreram ao longo da história de Cruz Alta como a Revolução Farroupilha, quando em 1841 o município se tornou capital provisória do Estado. Após a inauguração da linha férrea, em 1894 a cidade configurou ser uma grande opção para imigrantes europeus que vinham para a localidade e construíam uma base sólida econômica fazendo com que a cidade se tornasse, durante o século

XX, uma das mais promissoras cidades gaúchas sendo denominada “Rainha da Serra” (CAVALARI, 2011).

Durante o século 20, a cidade pode desfrutar de uma agricultura bastante desenvolvida o que fez com que o município, até os dias atuais seja um grande produtor de trigo, acrescentando a seus atrativos turísticos a Feira Nacional do Trigo – FENATRIGO. Além disso, a cidade possui uma forte influência religiosa através da Romaria de Nossa Senhora de Fátima, evento que acontece nas ruas da cidade e no santuário local, fazendo com que o lugar seja um dos mais importantes pontos turísticos do Brasil. Assim, e com o passar dos anos a cidade gerou também importantes nomes para a literatura, como o escritor Érico Veríssimo e o poeta Heitor Saldanha, que ao lado de Carlos Drummond de Andrade e Clarice Lispector revolucionou a poesia brasileira (CAVALARI, 2004).

Diante do exposto, conforme a percepção de uma parcela da história do município e os fatos relatados, os anseios acerca da preservação do patrimônio cruzaltense fazem parte da indagação desta dissertação, que visa discutir assuntos como o patrimônio cultural, o turismo, o planejamento urbano e a relação destes temas com o largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta. A problemática deste trabalho está fundamentada na subutilização dos espaços públicos, localizados nos largos das edificações de cunho patrimonial do município, devido ao adensamento urbano em locais específicos da cidade caracterizada pelo crescimento da industrialização comercial.

As edificações, em um contexto urbano, são e fazem parte da constituição de uma comunidade, seja um bairro, um distrito ou a cidade como um todo, assim, este trabalho tem como temática apresentar diretrizes para requalificação urbana no largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta, buscando como objetivo geral analisar espacialmente um recorte do tecido urbano do município a fim de propor diretrizes de requalificação urbana para amenizar os problemas físicos existentes e traz objetivos específicos analisar e compreender a conformação físico-espacial da área, propor diretrizes de melhoria do espaço, promovendo maior identidade, socialização e conforto aos usuários e agregar valor ao bem existente com possibilidades contemporâneas e de qualidade.

Desde 1889 a Estação Ferroviária de Cruz Alta, vem construindo um apanhado de momentos e fatos relevantes para a formação social de seu povo e da cidade. De acordo com Le Corbusier, em seu livro A carta de Atenas de 1993, “a história está

inserida nos traçados e nas arquiteturas das cidades” assim, pode conceber que, a mudança da cidade e a transformação de sua arquitetura traz uma alteração na identidade e memória social.

Paiva (2016, p. 35) diz que outras práticas sociais concorrem para a produção do espaço, uma vez que o turismo é apenas uma delas, assim, as transformações espaciais devem ser desencadeadas para e pelo turismo, com usos e apropriações contemporâneas do espaço além das formas sócio espacial existente.

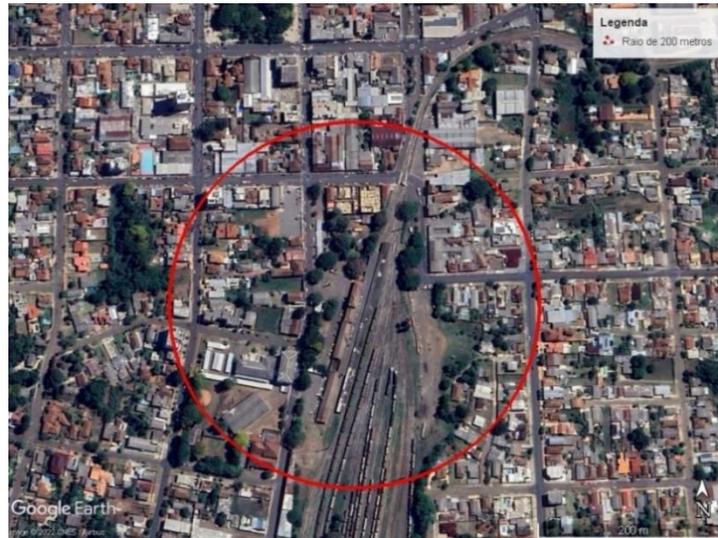
O processo de produção e consumo do espaço relacionado ao turismo se manifesta em várias escalas e compreende dentre outros fatores: “o processo de reabilitação urbana de áreas históricas ou degradadas e os grandes projetos urbanos, ressignificando os lugares” com isso, a proposta da pesquisa, se justifica diante dos pensamentos descritos para que a identidade local possa ser preservada e a memória coletiva repassada e recriada a partir da prática turística a uma comunidade ainda em aprendizado sobre a importância do patrimônio ali presente (PAIVA, 2015, p. 3).

A Carta de Lisboa de 1995, que dá diretrizes sobre a reabilitação urbana, e tem por finalidade estabelecer princípios que deverão nortear as intervenções, em seu artigo 1º traz as definições e conceitos acerca dos termos utilizados nas técnicas de intervenções, conceituando a requalificação como: “Aplica-se, sobretudo a locais funcionais da “habitação”; trata-se de operações destinadas a tornar e dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual.”

Assim, conforme o conceito apresentado pela carta e a atual situação do local de estudo, a mesma objetiva dar ao ambiente possibilidade de uso relacionado com o contexto presente, idealizando assim a proposta de produto estruturado para a presente pesquisa.

Para a realização do estudo, foi necessário delimitar um raio de abrangência, possuindo como elemento norteador o prédio da estação, assim, o raio proposto para as análises foi de 200 metros conforme a figura 1, totalizando uma área em metros quadrados de aproximadamente 126.269,12, a escolha baseou-se na atual situação da área, na sua localização geográfica, abrangendo boa parte da área central da cidade e também nas possibilidades de melhorias que podem agregar valor histórico e cultural ao local.

Figura 1 - Delimitação da área.



Fonte: Google Earth¹, modificado pelo autor, 2022.

Com base no que foi exposto o presente trabalho se divide em 5 capítulos, sendo o primeiro capítulo a introdução, onde será apresentado a proposta da pesquisa, sua estrutura, objetivos, problema e justificativa, perpassando por um contexto básico da história do município assim como a delimitação da área de pesquisa. No capítulo 2, o estado da arte será abordado de forma geral os temas concernentes a esta dissertação, dentre eles, o conceito de patrimônio cultural, a relação entre turismo e patrimônio e a relação de patrimônio arquitetônico com o planejamento urbano, traz também, um apanhado geral sobre as Estações Ferroviárias no Brasil e no Rio Grande do Sul, bem como fala sobre aspectos do município referente aos temas tratados no capítulo.

O capítulo 3, a metodologia, apresenta os métodos de levantamento, análises e busca de dados para o melhor entendimento acerca do levantamento realizado. Capítulo 4, análise e levantamento de dados será pontuado todo o levantamento de dados métricos, análises de potenciais físicos do espaço, serão apontados os aspectos positivos e negativos do local e o entendimento do entorno imediato e no capítulo 5, as considerações finais e o produto final, apresentação da proposta de produto, com as diretrizes cabíveis para a requalificação do largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta e a conclusão acerca do trabalho realizado.

¹ Disponível em: <http://earth.google.com/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo será abordado a relação de conteúdos para a elaboração e fundamentação da presente dissertação, através de temas que contribuam para o bom entendimento da proposta explorando temas como o patrimônio cultural, o planejamento urbano e a paisagem turística, entre outros entendidos como necessários para a pesquisa.

2.1 PATRIMÔNIO CULTURAL

O patrimônio cultural identifica diferentes grupos sociais, promovendo a valorização de elementos comuns a cada um deles. Para tanto a preservação da memória de um povo está atrelada à guarda de seu patrimônio. Atualmente ainda há lacunas quanto a conservação de bens patrimoniais, principalmente quando se trata de elementos arquitetônicos, acarretando na perda de identidade de uma sociedade, sendo este, fruto da construção do atual patrimônio, pelos seus costumes, crenças, obras e paisagens, elementos idealizados a partir da mão de obra humana.

Na atualidade, há uma diversidade de conceitos acerca do que é o patrimônio cultural, em lei, no artigo 216 a Constituição Federal traz patrimônio cultural como sendo o conjunto de bens materiais e imateriais, individual ou em conjunto, referências à identidade, ação e memória de diversos grupos formadores da sociedade (BRASIL, 1988). Assim, compreende-se que as expressões humanas, sejam elas construções ou costumes, fazem parte da designação da originalidade de um povo, formando e construindo sua história.

De acordo com a portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, em seu artigo 1º, parágrafo único, o patrimônio cultural material é compreendido como bens tangíveis, móveis ou imóveis, tomados individualmente ou em conjunto, sendo portadores de identidade, memória e ações dos grupos formadores da sociedade brasileira (IPHAN, 2018). Ou seja, essa definição nos diz que o patrimônio cultural material são os bens que indicam a história de uma comunidade.

Para Choay (2001) a bela e antiga palavra patrimônio, originalmente está ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável fixada no espaço e no tempo. Ou seja, a partir dessas duas primeiras impressões podemos

constatar que patrimônio cultural pode ter diferentes entendimentos, mas, que por fim, acabam por se completarem e formam um conceito maior do que seria o patrimônio cultural.

Existem dois pontos de vista do que seria o patrimônio, relacionados entre si. Uma relacionada aos bens que são transmitidos aos herdeiros, que podem ser materiais, como uma residência, ou de grande valor emocional, como uma foto ou um livro autografado, uma vez que estes podem ser especificados em testamento, formando o patrimônio de um indivíduo. (FUNARI et al., 2009).

Existe também o patrimônio imaterial, elementos que vão além dos bens materiais, pois quando nos lembramos dos ensinamentos e lições de vida que nos foram deixados, como a maneira de fazer nhoques, os ditados e provérbios que entendemos e utilizamos por toda a vida, estes são componentes do patrimônio imaterial inestimável (FUNARI et al., 2009).

Estes dois entendimentos acima vão totalmente de encontro com o que a Constituição Federal define como sendo o patrimônio cultural, assim, podemos identificar de uma forma mais clara o que isso representa e as coisas com as quais se podem relacionar a palavra patrimônio, que vai desde uma casa até a receita deixada por alguém a seus descendentes.

Até o momento o tema patrimônio foi tratado como individual, mas, conforme entendimento e sentimento podem ser utilizados o mesmo termo para se referir aquilo que é coletivo, o patrimônio individual depende de nós, já o coletivo é algo mais distante, pois é definido e determinado por outras pessoas, mesmo quando a coletividade é próxima (FUNARI et al., 2009).

De acordo com Lemos (1981) foi o Mestre Hugues de Varine Bohan que fez com que enfrentássemos a problemática do patrimônio cultural, de forma ampla, pautadas em suas observações do homem. O autor traz que o professor francês divide o patrimônio cultural em três grandes categorias, a primeira ele coloca a natureza e o meio ambiente, ou seja, os recursos naturais (rios, lagos, árvores, etc...). O segundo grupo é o das técnicas, o saber e o saber fazer, ou seja, a capacidade do homem de sobreviver no seu ambiente, entre elas a caça e a fabricação da farinha e o último grupo que segundo Lemos é o mais importante é o de bens culturais, que engloba objetos, artefatos e construções, elementos estes obtidos a partir do meio ambiente e do saber fazer (LEMOS, 1981).

A partir destas informações podemos ter a consciência de que desde o momento em que o patrimônio cultural começou a ser elencado como um item importante a ser observado e preservado acarretou em diversos conceitos e entendimentos que vieram a existir sobre o mesmo, mas, que de forma geral se complementam, nos dando a entender que o patrimônio cultural é tudo aquilo que de alguma forma gera uma identidade, um entendimento da história e do contexto pelo qual determinado grupo ou elemento passou até se consolidar aos dias atuais. A preservação de um bem determina a forma como o qual é conservado e lembrado pela sociedade, ainda que atualmente haja certa resistência quanto à proteção de bens culturais, ainda há aqueles que compreendem e ajudam a salvaguardar estes elementos.

A preservação do patrimônio cultural surgiu a partir do momento em que a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) reconheceu alguns bens latino-americanos como elementos pertencentes ao patrimônio da humanidade. A definição de patrimônio passou a ser definida pelos referenciais culturais dos povos pela percepção dos bens a partir do cotidiano (FUNARI et al., 2009).

A partir da definição de patrimônio descrito acima as ações em sua defesa passaram a ser vistas como construções sociais historicamente edificadas, o que comprova a superação legal limitada apenas aos bens selecionados. Esta abertura temática permitiu que elementos como moinhos, estações de trem e mercados públicos fossem reconhecidos incluindo também os bens intangíveis como expressões, práticas e técnicas (FUNARI et al, 2009).

Segundo a Fundação Nacional Pró-Memória (1980), as primeiras medidas de proteção a monumentos históricos foram em meados do século XVIII, onde D. André de Melo e Castro, Conde das Galveias, vice-rei do Estado do Brasil entre 1735 e 1749, a partir do conhecimento das intenções do Governador de Pernambuco a respeito das edificações deixadas pelos holandeses, escreveu uma carta onde demonstra sua percepção sobre os problemas de proteção a estes monumentos. Para Castriota e Araújo (2009, p. 39) a conservação de bens culturais não está atrelada apenas a categorização de objetos e lugares, mas sim a uma série de outros fatores valorativos.

No decorrer do século XVIII, ocorreram às primeiras manifestações acerca do resgate ao patrimônio, sucedido na Inglaterra e na França. Porém até esse momento

as cidades não eram vistas como objeto patrimonial, contudo, seus monumentos isolados, sim (PEREIRA, 2016).

Embalado pelo movimento modernista composto por intelectuais, artistas e arquitetos como Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Lúcio Costa e Rodrigo Melo Franco de Andrade, foi criada uma declaração para Ouro Preto como Monumento Nacional, elaborada dentro dos ideais nacionalistas (PEREIRA, 2016).

Em 1937 houve a criação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). De acordo com Pereira (2016) no Brasil, foi apenas em 13 de novembro de 1937, com o Decreto-lei 25, a primeira lei no país específica sobre a preservação do patrimônio, momento em que se organizou o tombamento de bens culturais.

Conforme o Decreto-lei 25 (1937), no seu artigo 1º, inciso 1:

Os bens que se refere o presente artigo só serão considerados partes integrantes do patrimônio histórico e artístico nacional, depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo (BRASIL, 1937)

Ou seja, a inserção de bens culturais está regida pelo decreto supracitado, apoiando-se nisso, entendemos que a base para o reconhecimento destes bens se dá em parte pelo poder público e do interesse do mesmo em fazer com que cada local se torne um patrimônio tombado, fato este em que há fragilidade no país.

Desde a criação do IPHAN, já foi estabelecido em documentos, iniciativas educacionais acerca da proteção do patrimônio sob responsabilidade do órgão, instaurando discussões teóricas, conceituais e metodológicas de execução que estão nas bases políticas de Estado na área, até hoje (FLORÊNCIO et al., 2014).

A partir dos anos 70, as cidades-patrimônio começaram a sentir algumas mudanças. O IPHAN entendeu a importância de abranger um número maior de cidades-patrimônio, visando que o valor patrimonial destes locais poderia auxiliar no desenvolvimento do turismo e na ascensão de desenvolvimento das cidades, onde não poderiam mais ser vistas como obras finitas (PEREIRA, 2016).

Foi apenas a partir de 1980 que se deu início a um processo de revisão dos procedimentos de tombamento e dos fatores de seleção, momento em que começou a ser solicitada maior transparência e legitimidade científica nos processos de valorização de bens culturais. Quanto às cidades-patrimônio, nos anos de 1981 a

2000, a maior mudança na seleção dos bens, relaciona-se com a estética, elemento deixado de lado em alguns casos, e peças importantes para o tombamento passaram a ser factuais pelos valores históricos dos elementos (PEREIRA, 2016).

Pereira (2016) coloca que no século XXI, o IPHAN percorre um novo caminho, onde buscou ampliar e proporcionar maior coerência ao patrimônio material, de forma mais significativa, as cidades-patrimônio, tornando-as como exemplos, levando assim, a questão do patrimônio para um número maior de municípios. Com isso, entendeu-se que o patrimônio existente em todo o território brasileiro se formava como um notável dispositivo para o desenvolvimento sociocultural, mas que precisava ainda, ser mais apropriado nas cidades, através da educação, turismo e do lazer (PEREIRA, 2016).

2.2 PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E PATRIMÔNIO URBANO

O patrimônio de uma cidade, seja ele arquitetônico ou urbano faz parte da concepção histórica da localidade, assim, podendo se tornar a principal fonte de conhecimento da evolução local e da formação social. Com isso, têm-se uma das principais importâncias para a preservação e conservação destes elementos, gerando assim uma interlocução com os mais diferentes grupos municipais, totalizando em uma sociedade rica de informação, envolta por um olhar diferenciado para o patrimônio e um saber acerca do que foi e como foi desenvolvida a área que o cerca.

De acordo com Oliveira et al. (2020, p. 24) a arquitetura patrimonial possui uma contribuição no diálogo com o contexto urbano e o planejamento do mesmo. O patrimônio arquitetônico compõe o coletivo, assim, a salvaguarda dessa arquitetura é relevante, pois está associada à coletividade e à memória urbana. Ou seja, a preservação e conservação da memória coletiva presente em edificações de cunho patrimonial é bastante relevante para que se possam levar essas histórias de geração em geração, pois a arquitetura faz parte da concepção de memórias ali guardadas.

A preservação dessas edificações cabe ao Estado e ao governo como um todo, uma vez que são eles os agentes criadores de leis e fazem com que as mesmas sejam seguidas, bem como a elaboração de normas para que a preservação seja respeitada (OLIVEIRA et al., 2020, p. 24).

Para Lemos (1981, p. 47):

A cidade tem que ser encarada como um artefato, como um bem cultural qualquer de um povo. Mas um artefato que pulsa, que vive, que permanentemente se transforma, se autodevora e expande em novos tecidos recriados para atender a outras demandas sucessivas de programas em permanente renovação.

Baseando-se no que os autores colocam e como vemos a realidade geral das edificações patrimoniais, é compreensível que a situação atual é praticada de forma contrária, sendo que ainda é de difícil acesso fazer com que todas as pessoas tenham o conhecimento necessário para a salvaguarda desses exemplares. Outro problema recorrente nas cidades são os poderes públicos municipais, os quais não objetivam, em suma, o cumprimento da legislação vigente relacionada a esses prédios, ou seja, as cidades acabam percorrendo o processo de perda da identidade e da memória coletiva presente nas edificações.

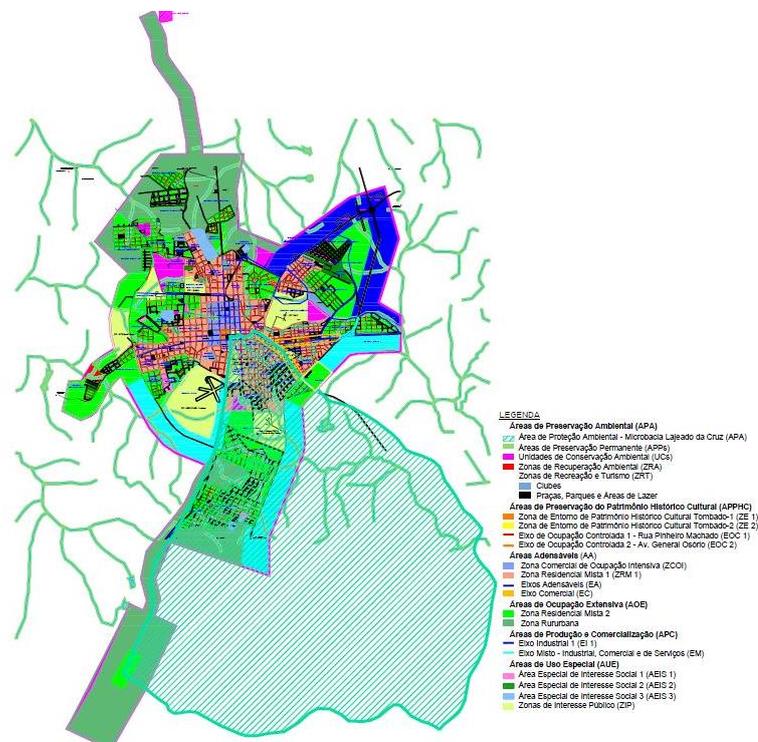
Atualmente entendemos que o patrimônio está sendo cada vez mais deixado de lado pela evolução e desenvolvimento das cidades, pois no âmbito da construção civil, as pessoas possuem o pensamento de que apenas o novo é o que importa para que uma cidade seja considerada desenvolvida, mas dentro desse contexto pode-se observar que uma boa organização relativa às cidades pode estar totalmente alinhada com a preservação de edificações históricas. O planejamento urbano é importante para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico, sendo que uma cidade bem planejada inclui em sua perspectiva os prédios e edificações com as mais variadas idades (OLIVEIRA et al., 2020, p. 28).

Para Oliveira et al. (2020, p. 32), preservar não é manter um bem intocável, mas sim salvá-lo, garantindo a continuação da história, é manter viva a arquitetura para que possa ser observada, estudada e visitada, é aliar a preservação ao desenvolvimento local e regional pelas esferas econômica, cultural e da cidadania. Assim, é possível entender que em todos os campos necessários para um bom desenvolvimento das cidades é viável fazer com que as edificações patrimoniais tenham um papel importante, fazendo com que se tornem elementos presentes de forma a trazer e deixar viva a memória, coletiva ou não, presente no local, garantindo uma continuidade do passado, preservando a identidade arquitetônica.

No município de Cruz Alta, como ferramenta de auxílio para o planejamento, no ano de 2002, conforme a Lei Complementar Nº. 0020/02 criado em 02 de julho, devido entrar em conformidade com os critérios do Estatuto das Cidades (2001), que coloca alguns pontos básicos para que os municípios devam realizar a estruturação

do plano, como um total de no mínimo 20.000 habitantes. No ano de 2007 o plano obteve a sua primeira revisão, com a colaboração da comunidade local, onde foram discutidos diversos problemas e potencialidades que a cidade possuía, atribuindo ao plano os dados atuais, como exemplificados na figura 2, o zoneamento urbano do município, o mesmo obteve ainda algumas modificações em formato de leis complementares ou decretos, durante o passar dos anos, mas não houve mais revisões, uma vez o artigo 40, parágrafo terceiro do Estatuto das Cidades prevê que a lei do plano diretor deverá ser revista, pelo menos a cada 10 anos.

Figura 2 - Mapa do Zoneamento da Macrozona Urbana.



Fonte: Prefeitura Municipal, 2021.

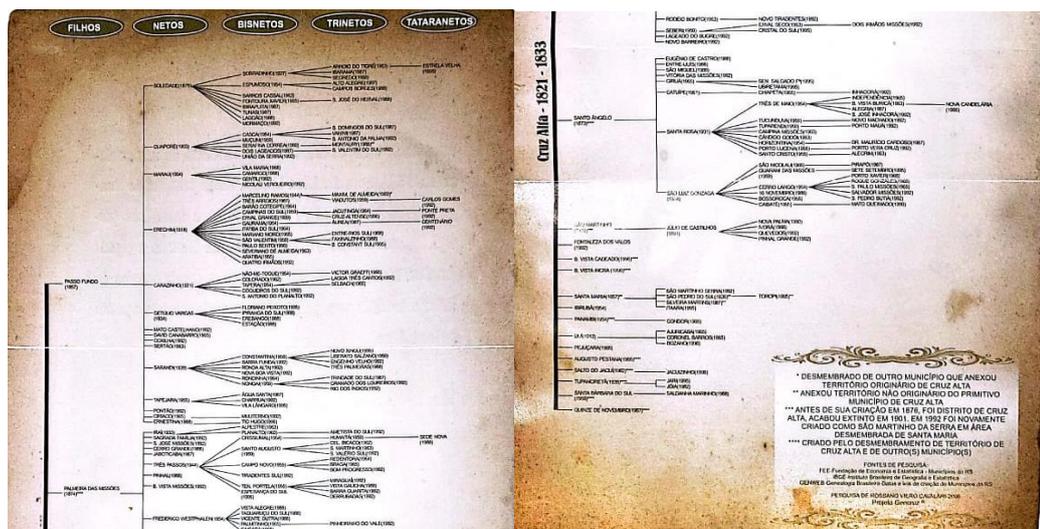
No ano de 2002, juntamente com a elaboração do Plano Diretor, o município elaborou a Lei Complementar nº 0040/02 que denominava um Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Cruz Alta (CRUZ ALTA, 2007), o qual destinava uma parcela de servidores e municipais para a aprovação de toda e qualquer alteração necessária a adequação do plano. Assim, houve diversas reuniões do conselho, onde foram discutidos os mais diversos temas e potencialidades, sempre pensando no desenvolvimento do município em relação ao planejamento urbano, apesar de que mesmo com esses encontros nem tudo é como o esperado, uma vez que

potencialidades econômicas e políticas ainda tem total poder acerca de algumas mudanças que deveriam ser realizadas.

2.3 EVOLUÇÃO URBANA E PATRIMÔNIO CULTURAL DE CRUZ ALTA

O município de Cruz Alta é conhecido como um dos principais e mais antigo município do Estado do Rio Grande do Sul, pois foi palco de diversos acontecimentos durante o passar dos anos, como por exemplo, a cidade deu origem a outros municípios como: Boa Vista do Ingra, Passo Fundo, Boa Vista do Cadeado, Quinze de Novembro, Augusto Pestana, Tupanciretã, Ijuí, Santa Bárbara do Sul, Salto do Jacuí, Ibirubá, Palmeira das Missões, Panambi, Pejuçara, Santo Ângelo, São Martinho, Fortaleza dos Valos, entre outras (Figura 3).

Figura 3 - Genealogia do Município entre 1821 - 1833.



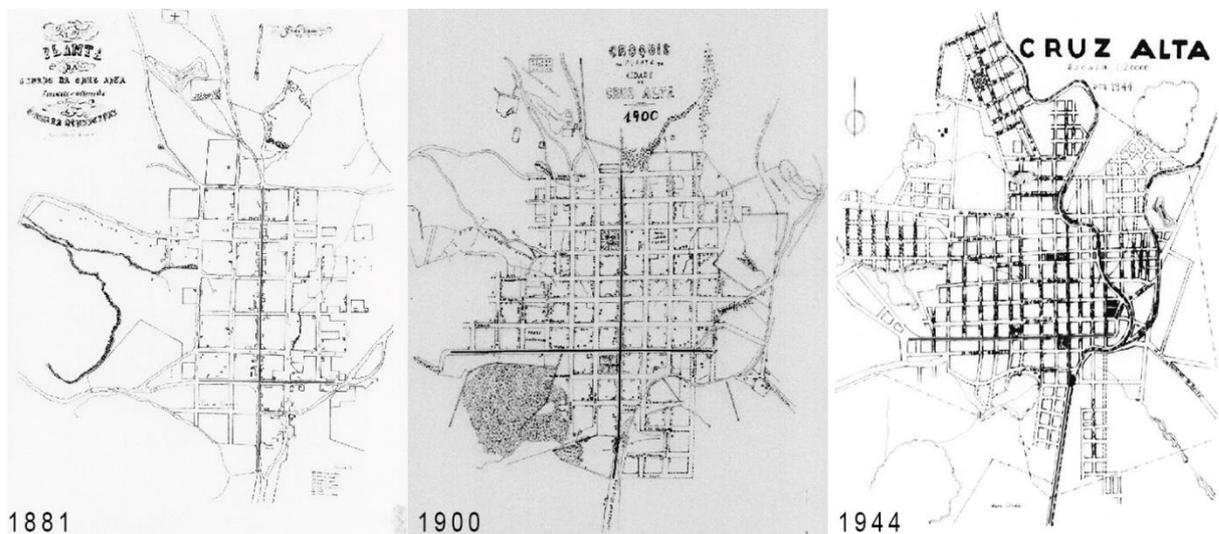
Fonte: CAVALARI, 2006.

O território de Cruz Alta tem seus limites a norte com Pejuçara e Santa Bárbara do Sul; a Sul com Tupanciretã, ao Oeste com Boa Vista do Cadeado e a Leste com Boa Vista do Ingra, Ibirubá, Fortaleza dos Valos e Quinze de Novembro. De acordo com Nogueira (2010, p. 21) a cidade tem seu acesso pela BR-158, eixo norte-sul, a leste pela BR-377 e a oeste pela RS-342, estando localizado em um dos troncos rododiferroviário mais importante da região centro-norte do Estado, contando com a presença de um porto seco no nordeste do município.

Conforme o que aponta Edler (2015, p. 66) o processo inicial de assentamento populacional que deu origem ao município aconteceu de maneira orgânica e instintiva, ou seja, não houve um planejamento urbano prévio, sendo assim, o crescimento morfológico e populacional desordenado deu origem a problemas futuros.

Para Nogueira (2010, p.17) no ano de 1881, a cidade estava se estruturando em quarteirões apresentando dois eixos principais marcado na Rua Pinheiro Machado, na direção Norte/Sul e na Avenida General Osório, no sentido Leste/Oeste conforme marcado na figura 4, o maior progresso pode ser verificado em relação ao eixo vertical. A Autora ainda coloca que a hidrografia do município foi um elemento limitador para o desenho da cidade.

Figura 4 - Evolução do Município entre 1881 e 1944.



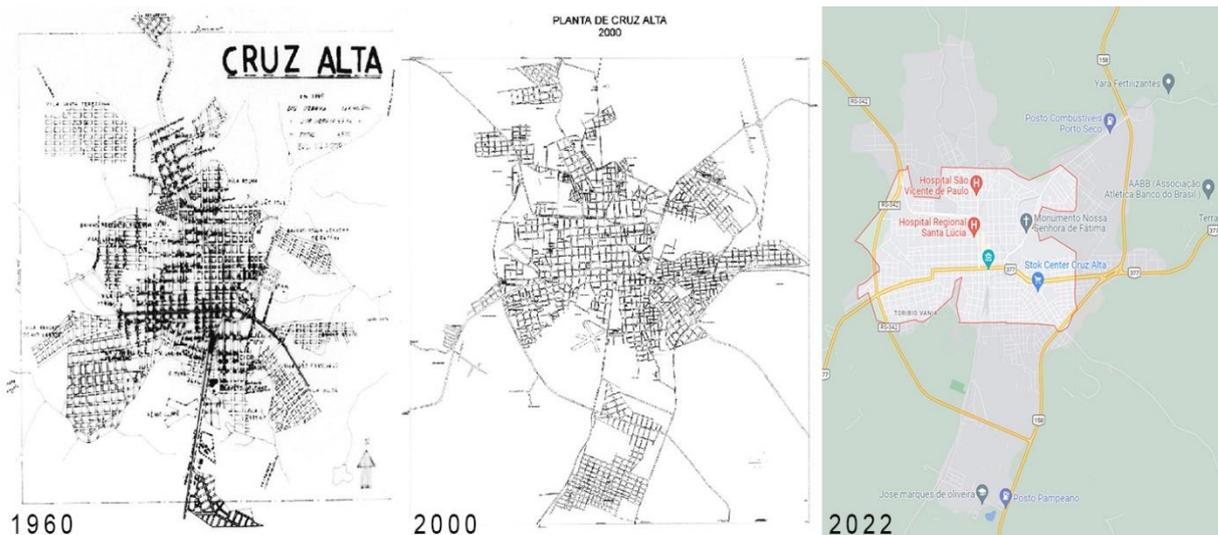
Fonte: Prefeitura Municipal, 2009.

Na figura 5 temos os mapas de expansão de 1960 a 2020, onde o primeiro foi realizado pelo engenheiro Saturnino de Brito para o saneamento básico do município, onde o mesmo se preocupou com a expansão da cidade, uma vez que nem mesmo a linha férrea limitou o desenvolvimento, sendo que os quarteirões são cortados por ela, uma vez que nesse momento os quartéis são um dos motivos pelo crescimento demográfico (Nogueira, 2010, p.18). Durante o passar dos anos a cidade cresceu e se desenvolveu, no segundo mapa, podemos ver já a criação de bairros mais afastados da área central do município.

No segundo mapa podemos identificar a cidade no ano de 2000, onde se encontra basicamente como está atualmente, nesse período observa-se uma

quantidade significativa de vazios urbanos e também a evolução municipal para além dos limites colocados pela hidrografia da região. O último mapa mostra a morfologia urbana existente atualmente no município, onde é possível identificar uma malha bastante densa na região central e uma disseminação nas demais regiões, o que possibilita a facilidade na formulação dos vazios urbanos citados anteriormente.

Figura 5 - Evolução do Município entre 1960 e 2022.



Fonte: Prefeitura Municipal, 2009.

Os mapas apresentados revelam uma evolução urbana bastante significativa durante o passar dos anos, o que acarretou em uma mudança demográfica importante para o desenvolvimento local, uma vez que foi a partir dele que a cidade se estruturou de forma ampla e adequada, garantindo uma melhor qualidade de vida a seus moradores. Com essa evolução foi necessária uma atenção maior quanto à arquitetura local, pois em uma cidade que deu origem a diversos outros municípios, gerando em torno de 240 novas cidades, e que possui uma história bastante importante para a região e para o Estado a quantidade de elementos arquitetônicos de valor histórico e cultural é bastante significativo.

Com isso, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Cruz Alta – PDDUA traz em seu capítulo III, seção II, sobre a valorização do Patrimônio Histórico Cultural, pautando estratégias para sua preservação. O município de Cruz Alta possui dois prédios tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPHAE, o Museu Érico Veríssimo, tombado pela portaria n°. 07/84/SUSEC e o prédio da Prefeitura Municipal, tombado pela portaria n°. 08/84/SUSEC.

O PDDUA cita que qualquer alteração, reforma, demolição em edificações construídas em data anterior a 1960 devem ser condicionadas a uma análise prévia da Comissão de Patrimônio Histórico Cultural do município, isto se aplica também a edificações que se encontram no Anexo 8D – Tabela de Prédios de Interesse Histórico Cultural do PDDUA (Anexo 1).

A cidade apresenta um conjunto bastante diversificado quanto a sua formulação arquitetônica, partindo de diversos estilos como colonial, eclético, art déco, modernista, entre outros, possuindo um total de 46 edificações apresentadas na tabela citada, porém, a mesma tem uma inconformidade com a atualidade, pois houve modificações em alguns prédios. Diante da compreensão da evolução urbana e da histórica construída no decorrer dos anos, é presente a importância e a escala em que o município se encontra em relação às edificações patrimoniais, pois deixa iminente a caracterização destes elementos como partes formadores de toda a comunidade.

2.4 PAISAGEM TURÍSTICA

Ao se tratar de patrimônio turístico, em alguns casos, podemos ter em mente a lembrança de cidades históricas como é o caso de Ouro Preto em Minas Gerais, ou até mesmo a cidade do Rio de Janeiro, devido suas atrações turísticas. O ser turista, quando em busca de um destino a visitar, pensa e idealiza momentos e lugares de um determinado local para ir e conhecer, ou seja, tem em sua mente os espaços onde a prática turística é valorizada, baseando-se em fatores próprios que o levam até esse ponto, procurando aquilo que de alguma forma possui valor cultural e que foi apropriado pelas pessoas a se tornar patrimônio da localidade. Antes de entender a paisagem turística, é necessário entender o conceito aplicado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO sobre as paisagens culturais.

Paisagens culturais representam o trabalho combinado da natureza e do homem designado no Artigo I da Convenção. Elas são ilustrativas da evolução da sociedade e dos assentamentos humanos ao longo do tempo, sob a influência das determinantes físicas e/ou oportunidades apresentadas por seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, tanto internas, quanto externas. Elas deveriam ser selecionadas com base tanto em seu extraordinário valor universal e sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida, quanto por sua capacidade de ilustrar os elementos culturais essenciais e distintos daquelas regiões (UNESCO, 1999).

O IPHAN definiu a paisagem cultural brasileira como “a porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas, ou atribuíram valores.” (IPHAN, 2009, p. 13).

A prática turística, através de sua incorporação nos municípios, traz uma diversidade de cultura e processo econômico bastante significativo para as cidades, fazendo com que se manifeste uma preocupação acerca do turismo e a forma com que ele está ligado às práticas culturais municipais. Para Paiva (2016) o turismo intensifica alterações no espaço, não havendo limites sendo que interfere na escala regional, territorial e urbana, intervindo na remodelação da paisagem.

Para Beni (2013, p. 452) é através das estruturas, das formas e das imagens das cidades que a história urbana mostra as transformações econômicas e sociais. Após a urbanização em decorrência da industrialização, as cidades se transformaram radicalmente, se adequando às novas condições, atualmente com a economia pós-industrial novas transformações estão em curso fazendo com que as cidades novamente se renovem (PAIVA, 2013).

A necessidade de enfrentar novos desafios fez com que surgisse e se desenvolvesse o urbanismo e o planejamento urbano, como um viés para prever, direcionar e controlar as mudanças. As transformações urbanas buscam reverter os efeitos danosos das alterações econômicas pós-fordistas e adaptar o ambiente à nova economia, assim as novas zonas de intervenção devem oferecer formas para a produção e o consumo da cultura do turismo (PAIVA, 2013).

Chou e Andrade (2005) colocam que as intervenções procuram readaptar os tecidos urbanos e recebem diferentes denominações, como renovação, reestruturação, revitalização, requalificação, etc., e que o planejamento culturalizado vem crescendo através dos planos de revitalização que os municípios têm incorporado, devido à alta competitividade em relação ao turismo e aos investimentos nos setores econômicos.

Entende-se assim, que a grande expansão e a comercialização de elementos urbanos como práticas turísticas vêm ganhando espaço dentre as diversas formas de fazer turismo, a organização espacial, traz uma possibilidade para o entendimento desta prática como forte elemento norteador para a economia e para a sociabilidade. Bertencello apud Paiva (2016) diz que em relação à economia a atividade turística

pode promover o desenvolvimento local, o aumento das riquezas por meio dos gastos dos turistas e o impulso do desenvolvimento de lugares menos favorecidos.

Para Soares (2016, p. 252) as cidades estão cada vez mais atrativas, o que faz com que se desenvolvam algumas atividades lucrativas que as enriquecem, crescendo a sua economia, com isso, o setor responsável pela dinamização do turismo utiliza de seus patrimônios culturais para chamar a atenção do público para que possam conhecer e admirar aspectos de sua cultura. Para Pinheiro e Santos (2012, p. 278) os equipamentos urbanos, de lazer e o patrimônio cultural construído e imaginado fazem parte dos tours realizados nas cidades a partir de suas ações sociais historicamente localizadas. O patrimônio material representado pelos centros históricos, edifícios, monumentos e praças pode ser constituídos como componentes agregadores de valor na oferta turística (PINHEIRO; SANTOS, 2012, p. 278).

Assim, e segundo Pinheiro e Santos (2012, p. 278) a valorização do espaço central é decorrente do valor econômico e simbólico gerado pelo fluxo de turistas que se conduzem para destinos turísticos a fim de conhecer o patrimônio cultural ali presente. Ao se tratar dos processos de mudança do espaço urbano como elemento norteador da prática turística tem como resultado um link entre patrimônio, interesses de mercado e lazer, fazendo um elo entre a restauração das formas agregando valores aos elementos culturais, arquitetônicos e urbanos presente nas cidades, valorizando sua relevância histórica.

2.5 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NO BRASIL E NO RIO GRANDE DO SUL

Conforme Neto et al. (2011, p. 3788) o transporte ferroviário possui relatos de ter iniciado por volta de 2600 anos atrás na Grécia, onde carros, guiados por tração humana ou animal, eram guiados por sulcos nas estradas de calcário, para que os veículos não saíssem da rota desejada. A utilização de trilhos de madeira deu início no século XVI na Alemanha, onde eram usados para a locomoção de carrinhos em minas de carvão, no século XVII com a utilização de placas de ferro, para uma melhor resistência e vida útil dos trilhos, estes foram aperfeiçoados (NETO et al., 2011, p. 3788).

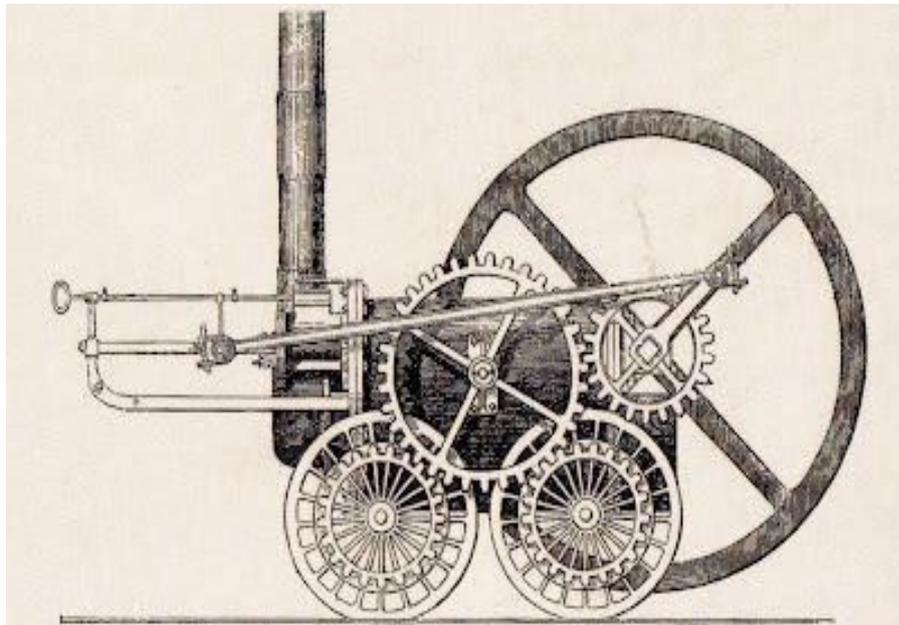
Até o presente momento a locomoção ainda era feita por tração animal ou humano, apenas no fim do século XVII, com a invenção da primeira máquina a vapor foi que se iniciou a possibilidade de mudança da tração para a então locomotiva a

vapor, idealizando, assim, as primeiras ferrovias (NETO et al., 2011, p. 3788). Segundo Luceno e Laroque (2011 p. 84) a primeira máquina a vapor idealizada por James Watt em 1765, era um equipamento fixo, sem locomoção.

Em anos subsequentes, em 1769, o francês Joseph Cugnot aperfeiçoou a invenção, tornando a máquina um elemento móvel (LUCENO; LAROQUE, 2011 p. 84). Em 1804 uma nova evolução ocorreu, o inglês Richard Trevithick, construiu a primeira locomotiva (Figura 6), a qual era composta de cinco vagões (Figura 7) que se deslocavam sobre trilhos de ferro fundido, transportando uma carga de minérios e 70 homens, em um percurso de 15 quilômetros, porém esta locomotiva era muito pesada, o que impossibilitava um uso comercial adequado (LUCENO; LAROQUE, 2011 p. 84). Segundo Borges (2011, p. 27), foi em 1814 que a primeira locomotiva a vapor surgiu, a Blucher, fabricada pelo inglês George Stephenson (Figura 8).

O fluxo de mercadorias, conforme o que entendemos hoje funciona através dos meios de transportes, composto pelo sistema viário, fluvial, aéreo ou então ferroviário, cada qual com seus prós e contras, garantindo ao país uma possibilidade de desenvolvimento.

Figura 6 - Locomotiva de Richard Trevithick.



Fonte: vidaDmaquinista²

² Disponível em: <https://vidadmaquinista.blogspot.com>. Acesso em: 16 out. 2020.

Figura 7 - Réplica da primeira locomotiva.



Fonte: Preserved British Steam Locomotives³

Figura 8 - Blucher – Primeira locomotiva a vapor.



Fonte: Train Logistic⁴

Para Finger (2013, p. 22), foi a partir da Revolução Industrial o nascimento e a expansão da tecnologia ferroviária que está diretamente ligada às relações econômicas advindas desse período. Segundo Luceno e Laroque (2011, p. 83) a Revolução Industrial, o avanço científico e o capital circulante foram os meios que possibilitaram a criação, utilização e expansão dos primeiros trilhos. Foi durante esta revolução que o mundo passou por diversas mudanças, as antigas relações de trabalho, produção e comércio foram totalmente alterados, e isso chegou aos hábitos cotidianos, condições de saúde, moradia e forma de se relacionar com o espaço

³ Disponível em: <https://preservedbritishsteamlocomotives.com>. Acesso em: 16 out. 2020.

⁴ Disponível em: <https://www.trainlogistic.com>. Acesso em: 16 out. 2020.

residencial, porte e feições das cidades, dentre outros (FINGER, 2013, p. 22). Sendo assim a primeira linha comercial de ferro foi inaugurada em 15 de setembro de 1830 na Inglaterra ligando as cidades de Liverpool e Manchester, e atribuindo ao espetáculo da viagem inaugural um público com cerca de 400 mil pessoas para assistirem ao evento (LUCENO; LAROQUE, 2011 p. 84).

O surgimento em decorrência direta da necessidade de movimentação de matérias primas e produtos industrializados, o desenvolvimento da tecnologia ferroviária ligou-se a outras áreas, parte de um sistema que incluía navios e portos que eram utilizados para o transporte internacional de produtos, os quais também passaram por processos de modernização, para que tenha eficiência necessária ao sistema, estes processos ajudaram a estruturação dos cursos de engenharias, os quais auxiliam no avanço dos estudos técnicos sobre resistência dos materiais, que influenciaram a arquitetura e o urbanismo (FINGER, 2013, p. 25).

Para Martins e Caixeta Filho (1998, p. 75) o sucesso das ferrovias se deu devido a uma lacuna deixada pelos transportes hidroviários, sendo estes incapazes da movimentação de cargas pesadas durante grandes distâncias e apresentavam dificuldades em ultrapassar barreiras naturais, como montanhas, o que fazia com que nem sempre se atingisse as localidades desejadas.

Logo, a construção das vias férreas a nível mundial, provocou inúmeras modificações políticas, econômicas, sociais e ideológicas, uma vez que em menos de um século o transporte sobre trilhos já tinha se espalhado e era sinônimo de industrialização e aumento de capitais (LUCENO; LAROQUE, 2011, p. 83). Para Borges (2011, p. 28), os trilhos foram um forte instrumento de unidade econômica e social, linguística e cultural, bem como de disseminação de ideias, crenças, sentimentos e costumes. Garantindo assim, valor histórico e cultural aos espaços ferroviários.

A partir da construção da primeira estrada comercial de ferro, houve uma expansão para o resto do continente europeu e posteriormente a isso para o mundo, inicialmente, em 1832 chegou à França, entre 1835 e 1839 na Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Rússia, na década seguinte chegaram à Dinamarca, Espanha e Suíça, nos Estados Unidos e Cuba chegou em 1837, em 1849 o sistema chegou ao México e Peru e finalmente em 1849 chegou ao Brasil, sendo que na Argentina, Colômbia e Paraguai foi entre 1855 e 1857(LUCENO; LAROQUE, 2011, p. 84).

Para Ruthes e Salomão (2016, p. 171) foi somente após a Independência que começaram a surgir as primeiras tentativas para desenvolver o sistema ferroviário no Brasil. Conforme Borges (2011, p. 29) foi na metade do século XIX que o país manifestou interesse pelas ferrovias, quando o sistema ainda era iniciante nos países desenvolvidos. O desenvolvimento da economia primário-exportadora demandava uma infraestrutura de locomoção eficiente, que moderasse os custos de ocupação das fronteiras, assim, a implantação das ferrovias no território brasileiro resultou na modernização dos processos de produção primária com finalidade de ajuste à demanda da economia mundial (Borges, 2011, p. 29).

De acordo com Flôres (2005, p. 57) coube à equipe do regente Diogo Antônio Feijó, em 1835 a ideia de implantação do transporte ferroviário no Brasil, assim a primeira lei ferroviária brasileira foi editada em 31 de outubro de 1835, sob forma de decreto-lei que recebeu o n.º. 101 e tinha como objetivo a ligação das províncias de Minas Gerais, Bahia e São Paulo a capital do império, bem como a ampliação de suas linhas até a província do Rio Grande do Sul.

Esta lei pioneira autorizava a construção de estradas de ferro no país e dava privilégio de propriedade àqueles empreendedores que fizessem os investimentos necessários, uma vez que, as ferrovias mesmo sendo vitais ao desenvolvimento de boa parte dos países do mundo elas constituíam um empreendimento de risco, sendo que seriam construídas em regiões onde as cidades eram bastante afastadas e possuíam um povoamento rarefeito (FLÔRES, 2005, p. 58).

Após a ascensão de Pedro II e pelo avanço pelo sudeste da lucratividade do café, algodão e da pecuária, o Parlamento Brasileiro elaborou uma nova regulamentação se tornando uma das mais importantes leis ferroviárias da história, a de n.º. 641, que trazia normas adequadas e garantias mais sólidas aos investidores, ou seja, fora uma lei aprovada para atender a demanda da construção de um caminho de ferro ligando as províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo (FLÔRES, 2005, p. 59). Com isso, o empresário Irineu Evangelista de Souza foi o responsável pela construção da primeira linha de ferro no país, obtida por concessão da província do Rio de Janeiro em 27 de abril de 1852, aprovado pelo Decreto do Governo Geral de n.º. 987, de 12 de junho de 1852 a qual ligava Mauá até ao Sopé da Serra do Inhomirim no Rio de Janeiro (FLÔRES, 2005, p. 61).

Conforme Flôres (2005, p. 63), após as primeiras iniciativas de estabelecer o transporte ferroviário no Brasil, seguiram-se outras concessões, a ideia era integrar o

país através de um sistema ferroviário, assim definido pelo Decreto nº. 1.598, de 9 de maio de 1855 foi autorizada a construção da estrada ligando o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, sendo ela denominada como Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II. Para Cunha (1909, p. 183 apud FLÔRES, 2005, p. 63) esta estrada mais tarde foi denominada como Estrada de Ferro Central do Brasil e deve ser considerada a primeira e mais importante estrada do país.

Após a Lei nº. 641, outras estradas foram concedidas como a Estrada Bahia ao Rio São Francisco, na Província da Bahia, a Ferrovia que partia de Salvador à cidade de Juazeiro, o tronco ferroviário na Província de São Paulo que ligava o Porto de Santos a cidade de Rio Claro, a de Santos à Jundiaí, de Jundiaí à Campinas e desta a cidade de Rio Claro, assim no ano de 1873 foram firmados contratos que deram origem a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que no decorrer das décadas seria uma das ferrovias mais importantes do Brasil (FLÔRES, 2005, p. 66).

No ano de 1910 (Figura 9) ocorreu a conclusão da estrada que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul, pelo tronco Itararé-Santa Maria-Porto Alegre, que permitiu acesso a outros pontos do país e a ligação com o Uruguai, através da cidade de Santana do Livramento (FLÔRES, 2005, p. 70). Para que essa construção pudesse acontecer foi promulgada a Lei nº. 599 de 10 de janeiro de 1867 e complementada pela Lei nº. 685 de 27 de agosto de 1869 que permitia ao governo provincial dar cabo as providências para a implantação de estradas de ferro no Rio Grande do Sul (FLÔRES, 2005, p. 78).

De acordo com Flôres (2005, p. 80) a estrada de ferro construída ao longo da história do Rio Grande do Sul foi a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana que teve origem no Decreto Imperial nº. 2.397 de 10 de setembro de 1873, sendo a mais importante estrada. Outras linhas foram caracterizadas como troncos devido a sua importância onde foram construídas, sendo também interligadas a Estrada Porto Alegre-Uruguaiana, como foi o caso da Santa Maria-Marcelino Ramos e Rio Grande-Cacequi e a partir destes outros ramais foram idealizados como o de Santana do Livramento ligando àquela cidade a Rosário do Sul (FLÔRES, 2005, p. 83).

Figura 9 - Malha ferroviária em 1910.



Fonte: (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Em 1894 foi liberado o tráfego de trens entre Santa Maria e Cruz Alta, em 1898 foi entregue o trecho até Passo Fundo, em 1911 foram construídos os ramais de Ijuí e em 1921, o de Santo Ângelo, sendo este prolongado até atingir a cidade de Giruá em 1928, e desta até Santa Rosa, em 1940, a qual tinha como meta chegar à fronteira com a Argentina na localidade de Porto Lucena, meta está não alcançada, assim a linha tronco Santa Maria-Marcelino Ramos somou 532 quilômetros e o ramal Cruz Alta - Santa Rosa fez 181 quilômetros (FLÔRES, 2005, p. 84).

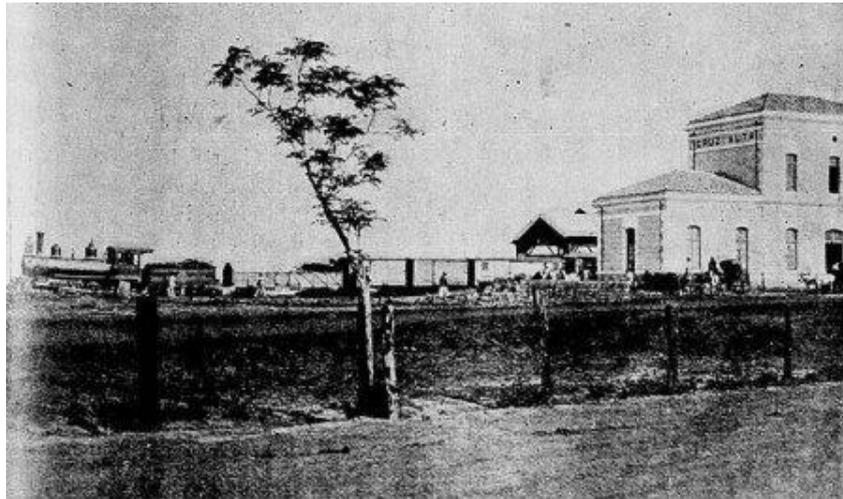
A expansão das ferrovias no Brasil teve seu início no momento em que o país estava em total mudança econômica, contudo, no Rio Grande do Sul foram muitos os ramais concebidos, gerando milhares de quilômetros de estradas de ferro, assim, os empreendimentos foram contribuindo para o desenvolvimento econômico da localidade garantindo emprego e renda para os cidadãos e garantindo a urbanização de diversos municípios do interior do Estado.

2.6 ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DE CRUZ ALTA

A Estação Férrea de Cruz Alta localizada na Rua Pinheiro Machado, número 1.370, Centro, foi inaugurada em 20 de outubro de 1894 (Figura 10), fazendo parte da

linha/ramal entre os municípios de Santa Maria e Marcelino Ramos. Como visto anteriormente o Rio Grande do Sul teve uma diversidade de estações sendo construídas com o propósito de realizar a ligação entre diversas cidades do Estado e também para facilitar o desenvolvimento local.

Figura 10 - Estação Férrea de Cruz Alta (1905).



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil⁵.

Segundo Cardoso e Zamin (2002, p. 71) no livro Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 coloca que o Decreto 10.432 de nove de novembro de 1889 do Governo Imperial concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul com São Paulo, uma vez que ela partiria das margens do Rio Itararé e chegaria a Santa Maria.

Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa organizada para a construção da estrada, e transferiu parte de seus direitos à Cia. Industrial das Estradas do Brasil, onde Teixeira era um dos diretores, assim, os direitos Sud-Ouest ficaram restritos ao trecho entre Santa Maria, em 1893 aconteceu uma renegociação em que a Cia industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro de São Paulo – Rio Grande, um ano após este acontecimento a empresa passa o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos) novamente para a Sud-Ouest, entregando assim à empresa belga a concessão de toda a linha no território gaúcho (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 71).

⁵ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 18 out. 2020.

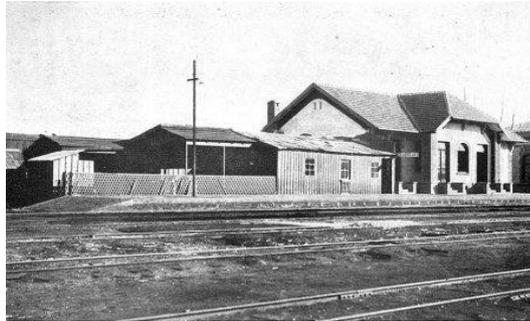
De acordo Moura (2007, p. 52) no momento em que a estação ferroviária da cidade vizinha (Santa Maria) de Cruz Alta era construída as notícias sobre o processo de construção tomam conta das sessões do Conselho Municipal e dos comentários perante a sociedade, tornando-se palco de discursos de personalidades locais com a intenção de realizar o mesmo tipo de construção na cidade. Isso mostra uma preocupação maior com o desenvolvimento do município, uma vez que as elites da cidade encararam a ideia como processo para o progresso.

Os primeiros movimentos sobre a construção da estação, verificando o local onde seria instalada e com a forma de deslocamento dos operários para o preparo do lote, aonde a maioria desses trabalhadores vinham da região colonial, em declínio, levando inúmeros trabalhadores a buscarem na região norte oportunidades de trabalho, assim a cidade se torna ponto de partida para esses trabalhadores e suas famílias (MOURA, 2007, p. 54).

Nos anos de 1892 e 1893 as obras da estação foram paralisadas devido a Revolução Federalista e denúncias dos operários pelas péssimas condições de trabalho, após esse processo, em 1894 a estação entra em operação, com centenas de pessoas, populares, autoridades recebendo com euforia a locomotiva que vinha do município de Santa Maria, estando presente o diretor da companhia Artur Buffort e o fiscal e representante do governo central e estadual Henrique Pinheiro. Assim com o tráfego regular à cidade de Santa Maria em 1906 e com a conclusão das estações de Carazinho, Passo Fundo e Ijuí o fluxo migratório atingiu elevados índices, elevando à população de Cruz Alta, com isso, para acesso a região norte era imprescindível à passagem pela cidade e a parada de imigrantes e suas famílias remanescentes das colônias velhas que vinham em busca de melhores condições de vida (MOURA, 2007, p. 55).

Nesse momento além das construções comerciais (Figura 11) já instaladas, outras começam a crescer na cidade, uma vez que o funcionamento da ferrovia impulsionou a formação de inúmeras casas comerciais, que atendiam a população e também os passageiros, a cidade então se torna, em um curto espaço de tempo, um reduto comercial com hotéis, pensões e bolichos (pequenos bares). A construção da ferrovia em Cruz Alta amenizou as questões do isolamento territorial que o município se encontrava e também serviu para as áreas fronteiriças que se encontravam instáveis nesse momento (MOURA, 2007, p. 57).

Figura 11 - Buffet da Estação Férrea (1926).



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil⁶.

Apresentando uma extensão territorial com 60.000 km² equivalente a 20% do território gaúcho (MOURA, 2007, p. 57) em fins do século XIX, eram significativas as fronteiras com a Argentina, Uruguai e Paraguai, assim Cruz Alta passou a ser um ponto estratégico para o Exército instalação de unidades militares para a utilização da ferrovia para o melhor deslocamento (MOURA, 2007, p. 55).

A estação trata-se de uma edificação do século XIX, onde nesse período o país passava por diversas mudanças, uma vez que os municípios passaram do meio rural formulando o início da urbanização das cidades e técnicas construtivas do ecletismo, estilo aplicado na elaboração e concepção do projeto da estação, sendo também uma das primeiras a receber o sistema de caixas d'água gêmeas o qual pode ser visualizado na Figura 12.

Figura 12 - Perspectiva do prédio e Caixa d'águas gêmeas.

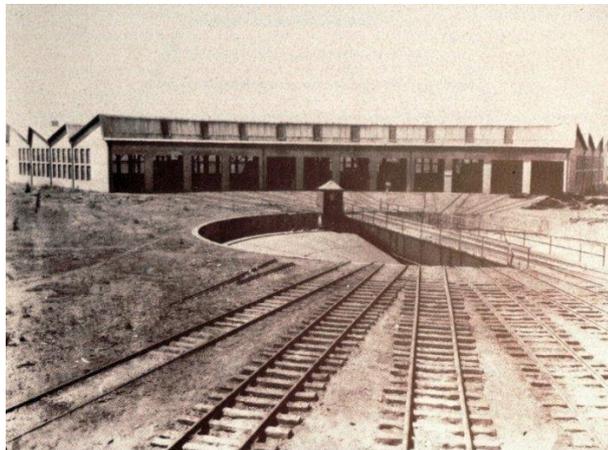


Fonte: Arquivo pessoal, 2021.

⁶ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 20 nov. 2020.

A estação do município recebeu ainda um sistema de Rotundas, elemento usado para o depósito das locomotivas, em formato circular ou semicircular (Figura 13) espaço este que ainda possui sua estrutura no local onde antigamente foi implementado, porém devido ao vandalismo e saqueamento a parte elétrica e demais elementos importantes para o espaço foram removidos, deixando apenas as paredes, parte importante de sua concepção e que nos mostra a maneira como eram construídas.

Figura 13 - Sistema de Rotundas.



Fonte: Estações ferroviárias do Brasil⁷.

Desde 1995 a estação não passou por processos de modificação, apresentando o seu estilo inicial construído, contudo, a situação atual da edificação apresenta diversos problemas em decorrência da falta de iniciativas de remodelação e/ou restauro do objeto arquitetônico. Assim, diante ao exposto, observa-se que a estação possui em sua formulação dentro do meio urbano um papel bastante significativo, uma vez que auxiliou na formulação da cidade e da história de seu povo.

⁷ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 20 nov. 2020.

3 METODOLOGIA

Neste capítulo será apresentada a metodologia escolhida para a realização da pesquisa, partindo da pesquisa qualitativa e exploratória até a análise que fará parte do capítulo seguinte, apresentando a maneira como elas foram empregadas e as referências utilizadas.

3.1 PESQUISA QUALITATIVA E EXPLORATÓRIA

A partir do objetivo geral, a pesquisa possui uma metodologia que parte de uma investigação de caráter exploratório e de abordagem qualitativa. Conforme Rodrigues (2015, p. 91) pesquisa exploratória tem como objetivo explorar ou examinar um problema. Conforme o pensamento do autor a exploração acrescenta conhecimento e compreensões mais abrangentes sobre o tema, essa pesquisa será abordada como base para que seja feito o levantamento cadastral do edifício em estudo.

Na arquitetura o levantamento cadastral de uma edificação se dá antes de qualquer intervenção a ser realizada no local, seja ele um prédio ou um espaço urbano, assim identifica-se a sua importância, pois todas as medidas, fotografias e dados referentes ao elemento serão coletados, para uma melhor idealização do projeto a ser elaborado. As medidas foram tiradas in loco, assim conferindo os arquivos e adequando os arquivos existentes sobre a estação.

O levantamento fotográfico realizado, fez com que se obtivesse uma melhor compreensão do elemento arquitetônico e do entorno imediato, formando uma concepção bastante importante para observar os dados contidos na região, bem como itens relevantes para o projeto a ser idealizado.

Já a pesquisa qualitativa tem como foco a visão e compreensão mais adequada do problema, buscando a análise de ideias já preconcebidas sobre o resultado da pesquisa (RODRIGUES, 2015, p.95). Dessa forma busca-se entender os principais problemas apresentados pelo município no entorno dos bens, como, a falta de políticas de preservação, ausência de ações de conservação e a falta de investimentos urbanísticos nesses entornos.

3.2 ANÁLISE SWOT

Para que seja possível realizar e identificar de uma forma ampla, os pontos fortes e fracos da estação e de seu entorno, será utilizado à análise swot, como forma clara de entendimento desses pontos. Conforme Leite et al. (2018, p. 184) a análise criada em 1960 por Albert Humphrey observa quatro fatores, sendo eles Strengths (pontos fortes), Weaknesses (fraquezas), Opportunities (oportunidades) e Threats (pontos fracos), formando a sigla SWOT originária das palavras inglesas apresentadas.

Normalmente essa análise estratégica é utilizada por empresas para que consigam identificar os principais pontos internos (Strengths e Weaknesses) e externos (Opportunities e Threats), uma vez que os pontos internos podem ser alterados pela própria empresa, enquanto os externos não, assim visa uma maior lucratividade da empresa, satisfação do mercado e um melhor atendimento ao cliente (LEITE et al., 2018, p. 185). As análises Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats serão apresentadas no capítulo 4.

Essa análise será aplicada de uma maneira um pouco diferente ao presente trabalho, seguindo uma análise técnica dos elementos, conforme a configuração abaixo:

Strengths (pontos fortes): Será realizada uma busca pelos elementos a se destacar no conjunto arquitetônico e urbano do largo, conforme delimitação do raio de abrangência, como forma de ascender o olhar para os mesmos, revelando sua centralidade e principalmente sua beleza.

Weaknesses (fraquezas): Aqui será realizada uma análise total do edifício com base no uso atual do prédio e estado de conservação, ou seja, os elementos que precisam ser modificados para que se possa usufruir do elemento arquitetônico tirando proveito total do mesmo.

Opportunities (oportunidades): Neste ponto serão analisadas as possibilidades em decorrência de fatores externos ao local, como a Universidade de Cruz Alta, a Prefeitura Municipal e principalmente a população cruzaltense, como forma de entender os elementos que possam vir fazer parte do conjunto, dando um contexto cultural para o prédio e seu entorno. Ou seja, são situações favoráveis a prosperar um olhar diferenciado da sociedade e para o local.

Threats (pontos fracos): Quanto aos pontos fracos serão analisadas as barreiras visuais existentes no local, bem como vazios urbanos e a falta de identidade

das pessoas com o elemento, ou seja, são situações desfavoráveis ao conjunto, de forma a atrapalhar o desenvolvimento da área.

3.3 QUESTIONÁRIOS

A utilização dos questionários tem como objetivo avaliar o bem em seu contexto urbano atual, assim caracterizando uma pesquisa quantitativa. De acordo com Creswell (2010, p. 161) o projeto de levantamento dá uma descrição quantitativa de opiniões de uma população, ao estudar uma amostra dela e a partir de uma amostragem dela o pesquisador generaliza ou faz alegações acerca da população.

Com base no que foi explícito sobre a forma pela qual se optou a entender o conjunto arquitetônico e urbano da Estação Ferroviária, fez-se necessária à aplicação de uma pesquisa com a população municipal, a mesma foi elaborada e disponibilizada pela plataforma Google Forms, sem identificação dos respondentes, com o propósito de verificar a percepção das pessoas sobre o bem e seu entorno.

A pesquisa encontra-se no Apêndice 01, onde estão os gráficos e as perguntas encontradas na ficha disponibilizada. O questionário teve a participação de 121 respondentes, possui um total de 18 perguntas subdivididas em grandes áreas, as perguntas de 1 a 4 são relacionadas aos aspectos socioeconômicos da população, as de 5 a 10 são relacionadas ao patrimônio histórico de Cruz Alta, as perguntas 11 a 15 são relacionadas com o urbanismo da área e as questões de 16 a 18 relacionam-se com a requalificação da área.

Com isso objetivou-se tirar conclusões bastante importantes para a pesquisa, uma vez que as diretrizes para a requalificação apresentada são um viés para que as pessoas possam identificar o ponto como um componente importante da história e identidade do município.

4 ANÁLISE E LEVANTAMENTO DE DADOS

Neste capítulo são apresentados os dados referentes ao objeto de estudo do presente trabalho, baseando-se em visitas in loco, bem como análise da edificação, análise do entorno imediato com mapas e demais elementos necessários a compreensão da proposta, também é apresentada a análise SWOT que foi o princípio norteador do catálogo a ser elaborado como produto final.

4.1 ANÁLISE DO ENTORNO

Para que seja possível identificar todas as possibilidades da área, foi realizado o levantamento do entorno imediato, realizando em um raio de 200 metros partindo do prédio principal da estação, com isso foi identificado conforme a Figura 14, onde é possível verificar a quantidade de edificações residenciais, comerciais e de serviço.

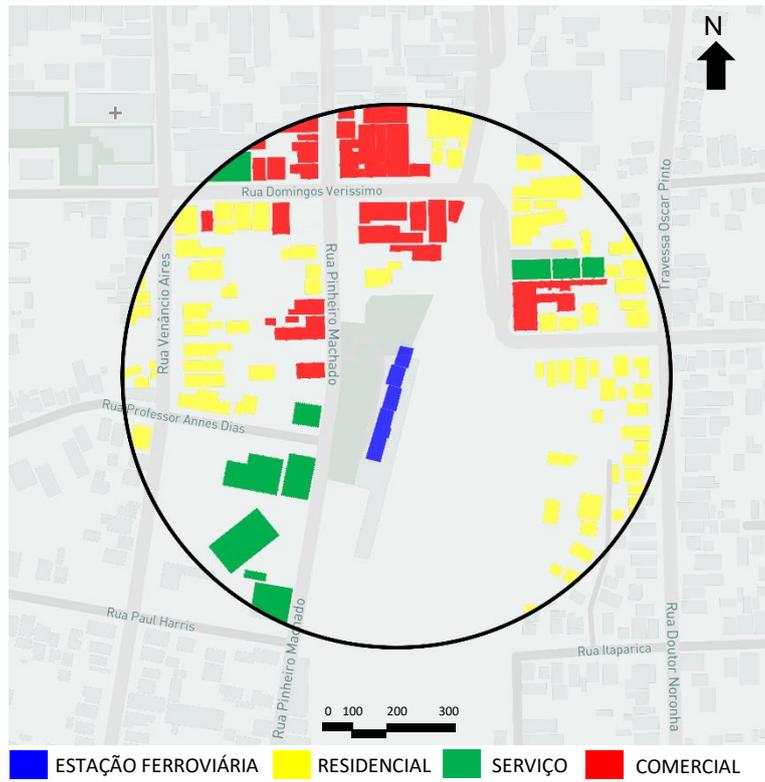
A partir dos mapas é possível identificar toda a área que não possui edificação, caracterizando assim vazios urbanos, que são locais onde não há construções e são identificados como espaços não qualificados para áreas livres, não realizando uma função social.

Na Figura 15, temos o mapa com o número de pavimentos, onde podemos identificar que em suma as edificações possuem apenas 1 pavimentos e poucas edificações que possuem mais de 3 pavimentos, assim, temos um espaço urbano que não há muitas barreiras visuais, não sendo idealizado com uma quantidade de prédios em seu entorno.

Nas imagens abaixo é possível ter uma visualização geral sobre a situação do entorno da Estação Ferroviária de Cruz Alta, onde encontram-se diversas edificações abandonadas, para alugar e algumas até demolidas conforme o passar dos anos, assim, identifica-se o descaso com a área, onde não existe uma perspectiva de desenvolvimento da área.

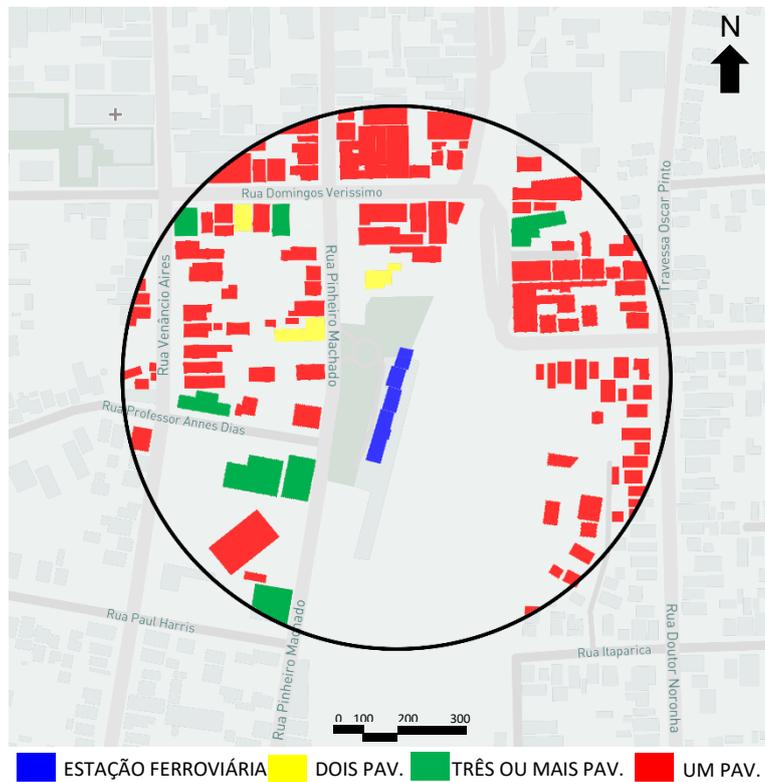
Na Figura 16 é possível verificar alguns elementos presentes no entorno da estação, como um quiosque localizado bem em frente ao prédio, é possível verificar também a circulação de veículos no entorno do mesmo, os quais possuem estacionamento localizado no lote onde está inserida a edificação, assim, causando um encontro entre carros e pedestres, uma vez que não há diferenciação na circulação.

Figura 14 - Mapa do Uso do Solo.



Fonte: Autor, 2022.

Figura 15 - Mapa do Número de Pavimentos.



Fonte: Autor, 2022.

Na Figura 17 e 18 temos as imagens realizadas com o auxílio de drone, realizadas pelo autor, verificando assim, uma grande parte do entorno imediato, onde podemos ver as edificações ao redor da estação, é possível ainda identificar que existem outras edificações de cunho patrimonial, como a Casa do Chefe da Estação, que faz parte do conjunto da ferrovia e também a Casa Frutuoso Brenner, localizada bem em frente à estação, residência identificada como de interesse histórico conforme o Anexo 8D do Plano Diretor.

Figura 16 - Entorno.



Fonte: Autor, 2021.

Figura 17 - Imagens de drone.



Fonte: Autor, 2021.

Figura 18 - Imagens de drone.



Fonte: Autor, 2021.

Na Figura 19 é possível ver a área onde se encontra o obelisco, elemento presente na parte frontal da estação e com um potencial para que faça parte como um ponto de referência a Estação, assim, fazendo com que o mesmo seja lembrado pela sua localização, uma vez que é um componente importante para o conjunto.

Figura 19 - Largo da estação.



Fonte: Autor, 2021.

Na figura 20 podemos identificar mais duas perspectivas do entorno da área, onde é possível verificar a área sem utilização na parte frontal da estação e a situação das fachadas de alguns prédios que estão na área, assim, sendo necessária a confecção de políticas públicas para a salvaguarda e a manutenção destas edificações, pois assim, seria viável aumentar o aproveitamento do espaço e também

o emprego de uma diversidade de elementos norteadores para que se tenha um propósito aceitável de uso pela população. O monumento original não pode ser preservado devido ao seu valor, localização ou potencial reutilização. Tem que ser valorizado e reconhecido pelo seu significado histórico, cultural e simbólico, bem como pelas memórias que guarda. As decisões sobre o monumento devem levar em consideração todos esses fatores (KÜHL, 2006).

Figura 20 - Largo da estação.



Fonte: Autor, 2021.

O entorno encontra-se em um estado bastante delicado, uma vez que está sem muita utilização, sendo reconhecido como uma área esquecida da cidade, assim, é possível ver a necessidade de alterações para a área, pois é um local que apresenta uma capacidade social, econômica e cultural, apresentando possibilidade de conhecimento e aprendizado para a sociedade acerca do patrimônio histórico. A posse da vida humana por meio das atividades do lugar dota o espaço de forma e significado, de modo que a cidade pode ser considerada um espaço de reprodução e, portanto, um lugar de formação de identidade, de formação de memória e responsável pelo desenvolvimento histórico. Não é a sociedade que se torna o terreno fértil, mas todo o espaço (CARLOS, 2007).

4.2 ANÁLISE DO LARGO DA ESTAÇÃO

Considera-se necessário estudar a construção urbana por meio de práticas socioespaciais que tomem a cidade como cenário, para desafiar a realidade urbana, e através das muitas disciplinas aliadas ao ser humano, a cidade torna-se um todo de pesquisa (CARLOS, 2007). O levantamento in loco no largo da Estação Ferroviária, possibilitou identificar as potencialidades da área e as fragilidades encontradas diante da realidade acerca dos equipamentos urbanos, arborização e fluxos de pedestres e veículos, conforme apresentado na Figura 21.

Figura 21 - Fluxos.



Fonte: Autor, 2021.

Atualmente o fluxo de pedestres e veículos funciona no mesmo espaço, havendo assim um conflito bastante relevante para a área, uma vez que o ambiente está com pouco aproveitamento, quando se trata da realização de qualquer atividade, sem que haja um preparo anteriormente pensado e que seja bloqueado o fluxo de veículos, por exemplo.

Na Figura 22, é possível identificar que há presença de poucos equipamentos urbanos, sendo de extrema necessidade a adequação da iluminação no local em estudo, pois o posteamento existente não atende à demanda de uma boa iluminação no local, há também uma carência quanto à instalação de bancos e lixeiras, pois hoje se encontra apenas dois containers de lixo, os quais ficam em um estado visual bastante crítico comprometendo assim a utilização do espaço e não há nenhum tipo de equipamento para descanso.

Figura 22 - Equipamentos Urbanos.



Fonte: Autor, 2021.

Já na Figura 23 é possível visualizar a vegetação existente na área, a qual é bastante diversificada, não possui nenhuma vegetação nativa, possuem árvores de pequeno, médio e grande porte, as árvores de pequeno porte em suma apresentam-se na forma de elementos arbustivos, sendo que estão localizadas nas extremidades do local, gerando sombra em apenas alguns pontos da área, diante disso é necessário que grande parte do paisagismo deste local seja alterada, garantindo assim um melhor sombreamento e locais adequados para que se possa usufruir da melhor forma do ambiente.

Figura 23 - Vegetação.



Fonte: Autor, 2021.

É possível através dos mapas identificarem alguns pontos positivos e negativos do largo da estação, bem como os fluxos como estão atualmente, assim necessitando de alterações, para que se tenha da melhor forma possível um espaço adequado ao público.

4.3 ANÁLISE DO PRÉDIO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

A Estação Ferroviária de Cruz Alta, mais conhecida como Estação Férrea, está localizada no centro do município, inserida em uma malha urbana bastante importante para o desenvolvimento da cidade. A área de inserção da estação apresenta em seu entorno uma variedade de edificações datadas de épocas passadas, pois como visto anteriormente, com a construção da estação um dos principais bairros da cidade começa a se desenvolver, traçando um conjunto urbano bem consolidado, existente até hoje.

Na Figura 24, é possível identificar a localização exata da área da estação, identificada na cor vermelha. Diante da figura é notável a aproximação da mesma com uma das principais praças municipais, denominada Praça General Firmino de Paula, em amarelo, bem como a proximidade com a Prefeitura Municipal (cor azul), desse modo é notável que a posição da área em estudo tornasse-se um espaço com potencial para que seja realizado um projeto de revitalização do largo da estação e a conservação do prédio para que possa evidenciar sua grandiosidade e memória do passado.

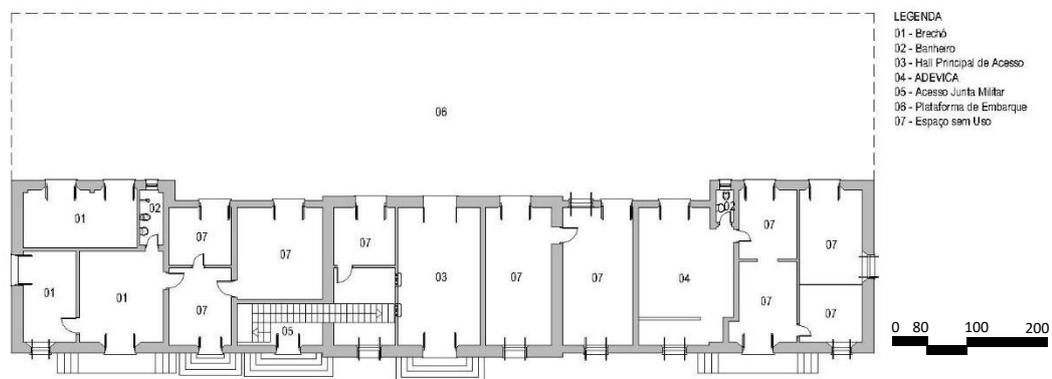
Figura 24 - Localização da Estação.



Fonte: Google Earth⁸, modificado pelo autor, 2021.

A planta apresentava os espaços conforme a Figura 25, onde tinha postos de vigilância, salas de costuras, depósitos e escritórios, está disposição relaciona-se com o uso que a prefeitura atribuiu ao espaço, onde o mesmo acolheu em anos decorridos também a secretaria de cultura do município, a disposição de ambientes apresentava-se em 19 salas, sendo destes 2 banheiros, hoje é possível identificar que muitos desses ambientes encontram-se sem nenhum uso.

Figura 25 - Planta Baixa Estação Férrea – Térreo.

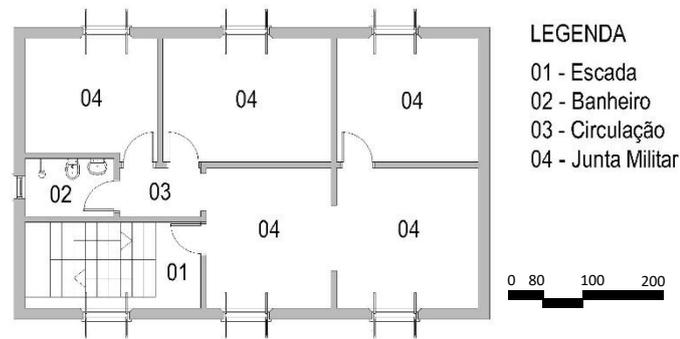


Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

⁸ Disponível em: <http://earth.google.com/>. Acesso em: 20 abr. 2021.

Na figura 26 é possível identificar a disposição interna do primeiro pavimento da estação, onde a Junta Militar está funcionando. Anteriormente o prédio da estação, principalmente seu primeiro e segundo pavimento, abrigava o Museu Municipal, o qual guardava documentos jornalísticos, dados, livros e demais registros sobre algumas datas importantes da cidade, este entre os anos de 2019 e 2020 mudou-se para o atual prédio da Prefeitura Municipal, onde se encontra instalado. Os departamentos relacionados na planta abaixo são os especificados pela prefeitura, ou seja, em sua composição atual todas as salas são utilizadas pela Junta.

Figura 26 - Planta Baixa Estação Férrea - Primeiro Pavimento.



Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

Já na Figura 27 temos a disposição dos ambientes do segundo pavimento, onde os mesmos faziam parte da disposição do Museu Municipal. Atualmente o espaço está sem uso. Nesse andar é possível identificar as esquadrias circulares chamadas de óculos na frente e na parte posterior do prédio, elementos de bastante importância para a ventilação e iluminação deste local.

Figura 27 - Planta Baixa Estação Férrea - Segundo Pavimento.



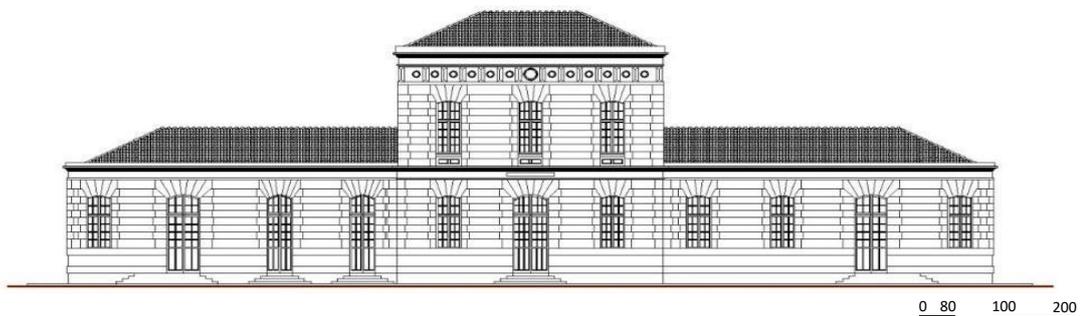
Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

Em sua fachada Oeste (Figura 28), é possível identificar a gama de informações que a mesma possui, ou seja, os elementos que fazem parte da composição arquitetônica do prédio, outro fator de relevância para a edificação é a sua formalidade, possuindo simetria em seu arranjo.

Na Figura 29 temos a fachada Leste, ou a fachada que fica na parte posterior do prédio, nela é possível identificar a mesma simetria que a frontal, bem como o elemento que faz a cobertura do setor responsável pelo embarque e desembarque de passageiros, uma grande área aberta, com estrutura em ferro e elementos bastante marcantes à arquitetura da época.

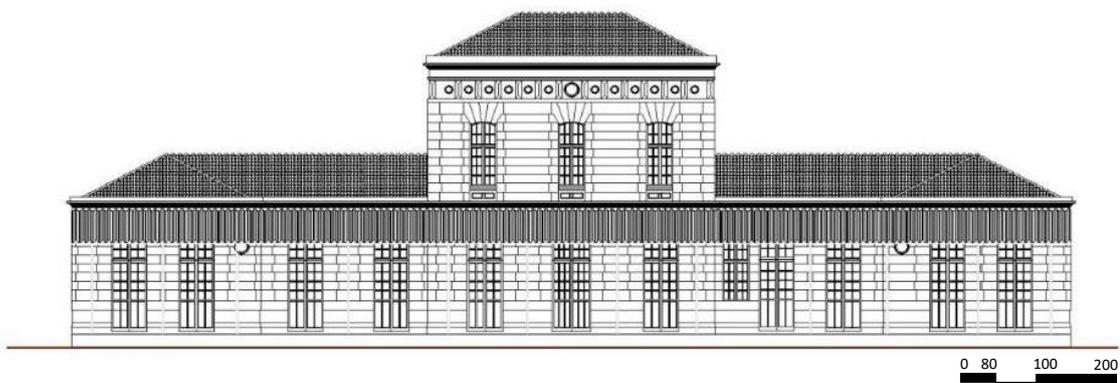
Nas Figuras 30 temos as fachadas laterais (norte e sul respectivamente), onde é possível identificar a forma e as alturas do prédio, bem como seus elementos, como o madeiramento e a maneira como o mesmo é estruturado, havendo pilares de madeira que seguem do chão até a ponta da cobertura.

Figura 28 - Fachada Oeste (frontal).



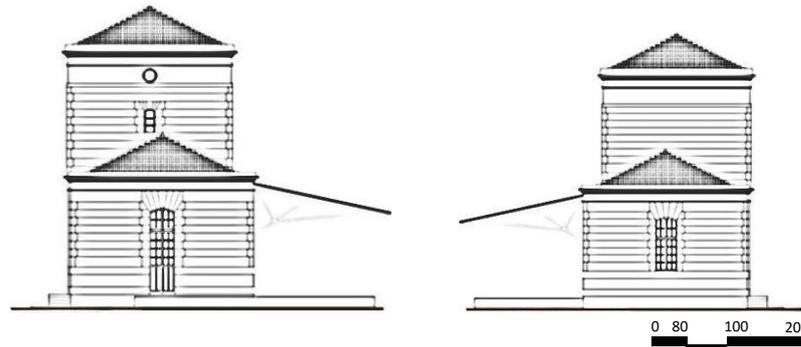
Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

Figura 29 - Fachada Leste (fundos).



Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

Figura 30 - Fachada Norte e Sul (laterais).



Fonte: Prefeitura Municipal, modificado pelo autor, 2021.

De forma geral a composição arquitetônica em planta e nas fachadas possui uma harmonia, garantindo assim uma estética eclética que faz com que se tenha uma identificação de sua época, baseando-se nos elementos presentes na formação de sua estrutura, este arranjo pode ser identificado em diversas estações do Estado, as quais possuem o mesmo estilo construtivo.

4.4 ANÁLISE SWOT

Com base no levantamento da edificação e do entorno imediato, pretende-se buscar neste item uma análise das potencialidades da área de intervenção, alcançando assim, uma maior interpretação do espaço e os condicionantes que podem agregar valor à proposta.

Pontos Fortes – Strengths

- A área está localizada em um espaço central do município, assim, revelando um atrativo do objeto a cidade;
- A associação da edificação com seu entorno, proporciona uma identificação em relação ao contexto da cidade;
- O desenvolvimento de seus arredores, criando povoados, ou seja, um registro cultural de desenvolvimento da cidade;
- Um conjunto arquitetônico apreciável, com uma arquitetura que traz a história da cidade e de seus habitantes.

Pontos Fracos – Threats

- A presença de vazios urbanos, formalizando uma composição habitual fora do contexto geral da cidade;
- Barreiras visuais que dificultam em alguns casos a identificação direta do bem;
- Ausência de mobiliários urbanos que qualifiquem a área de lazer do espaço;
- Carência nas vias de acesso, o que dificulta a mobilidade do passageiro;
- Acesso de veículos na área de contemplação do bem.

Oportunidades – Opportunities

- O caráter acadêmico que a cidade tem, pode estimular o desenvolvimento da área;
- A gama cultural, com os grupos teatrais, musicais e de outras formas de fazer cultural, poderiam se tornar elementos importantes para fomentar o progresso do local;
- A sua posição estratégica, na área central do município, pode ser reassumida a fim de centralizar diversas atrações culturais.

Fraquezas – Weaknesses

- Edificações de cunho patrimonial da área estão em fase avançada de deterioração;
- A falta de políticas públicas que orientem o cuidado com essas edificações;
- A falta total de uso do espaço, criando momentos de bastante fluxo de pessoas e fazendo com que se tenham momentos sem nenhum movimento de pedestres na área;
- Não há muita divulgação do elemento ali presente, defasando assim a possibilidade de captação de turistas para o local;

Conforme a análise SWOT realizada, podemos assim identificar as possibilidades que a área possui, bem como suas fraquezas e elementos a melhorar, assim, busca-se na proposta uma requalificação que valorize o bem e o espaço público, seguindo a proposta abaixo:

Reorganização da circulação de pedestres e tráfego de veículos, reduzindo a dependência de automóvel na área que cerca a edificação, garantindo espaço de estacionamento em local adequado;

Reorganizar o largo da estação como forma para a confluência de pessoas, assumindo os elementos importantes presentes, valorizando-os;

Adequação da iluminação do local, focando na prática turística fazendo com que a mesma identifique a edificação ali presente e;

Criar zonas de cultura, esporte e lazer, com o objetivo de fazer com que o local se torne um espaço agradável para prática cultural no município.

A proposta de diretrizes tem como viés a criação de elementos norteadores para uma melhor divulgação do elemento arquitetônico e a busca para que o espaço se torne um local para prática sociocultural, utilizando de componentes municipais para que atribuam valor ao local.

4.5 ANÁLISE DO QUESTIONÁRIO

A pesquisa realizada foi composta por um total de 18 perguntas (Apêndice 1) onde foi possível identificar a partir dos gráficos elaborados a faixa etária dos usuários, o sexo, níveis de escolaridade e o entendimento de cada um sobre o tema da pesquisa, além de outras informações relevantes para auxiliar na elaboração do produto final.

Buscando entender o público para qual o projeto foi desenvolvido é possível identificar perante as respostas que a maioria dos participantes é do sexo feminino com uma faixa etária entre os 21 e 35 anos, em sua maioria com escolaridade em nível de graduação. A pesquisa se fez como um elemento norteador, devido ao grande número de respostas (121), sendo que destas 66,1% do público reside no município e 33,9% residente de outra cidade da região, assim, foi possível realizar uma abordagem bastante abrangente, pois se teve uma perspectiva diferente em relação ao conhecimento acerca do local da proposta e da importância do estudo para Cruz Alta.

Quando questionados acerca do Patrimônio Cultural grande parte das pessoas entendem o que significa, confirmando assim que a pesquisa foi importante, pois quem respondeu entende pelo menos um pouco sobre o que é Patrimônio Cultural, pois quando questionados sobre o patrimônio municipal, conseguiram identificar

diversos locais da cidade que são patrimônios tombados e outros que se encontram na tabela do Anexo 1, como o Museu Érico Veríssimo, Prédio da Prefeitura Municipal (ambos tombados) e o próprio prédio que está inserido na área em estudo, a Estação Ferroviária de Cruz Alta.

No questionamento relacionado ao largo da estação, obteve-se um total de 81% de respostas positivas quanto ao conhecimento do local. Identificando que as pessoas têm um entendimento de que a Estação Ferroviária é sim uma edificação com valor histórico/cultural para a cidade, porém é presente a falta de utilização da área, pois um total de 39,7% das pessoas respondeu que o ambiente tem pouca utilização e 31,4% colocam que a utilização atual é inadequada, acrescentando a isso o estado de conservação da área sendo apontado como ruim, com um total de 52,3% das respostas.

A pesquisa serviu para que fosse possível identificar os pontos necessários para a realização da requalificação urbana do largo, assim, com o questionamento acerca do significado de requalificação urbana teve-se um total de 69,4% dos respondentes dizendo que sabem o que expressa o termo requalificação urbana. Para que fosse possível termos um entendimento por todos os respondentes, foi colocado após o questionamento citado o conceito de requalificação urbana, para que, assim, fosse possível o entendimento acerca do tema e também para que possamos ter um aproveitamento completo diante das pessoas que responderam o questionário. Em perguntas anteriores tivemos entendimento que o estado de conservação e o uso atual do local estão inadequados, assim, quando as pessoas foram questionadas se, o largo da estação devesse passar por uma requalificação, após entendimento do termo houve uma taxa de 100% das respostas como sendo positivas para que o largo passe sim por uma requalificação urbana. Outro ponto importante para a proposta é a utilização do local pela comunidade, houve um total de 81,8% das respostas afirmando que frequentaria o local caso o mesmo sofresse por alterações.

Baseando-se em três principais elementos norteadores da ideia geral da proposta e com base nas respostas de um total de 120 pessoas, teve-se um percentual de 56,7% afirmando que a parte cultural deve ser a que mais se destaque no projeto, seguida de espaços de lazer, totalizando 41,7%, assim, têm-se os dois elementos que receberão destaque junto ao projeto. Após estes questionamentos foi deixado livre para que as pessoas pudessem responder da forma como quisessem e diante do entendimento de cada uma delas algumas sugestões acerca do que poderia

fazer parte da requalificação urbana do largo da estação, assim, obtiveram-se diversas atividades e espaços, como, café cultura com playground, restaurante, bares, livrarias, apresentações artísticas, eventos culturais, espaço de lazer para famílias, exposição de arte, lojas de souvenir, exposições, caminhódromo, biblioteca pública, recreação, quadras de esporte, espaço cultural com vídeo mapping, uma praça com área de alimentação, entre diversas outras opções de atividades a serem inseridas no local.

Outro fator relevante para a proposta era entender como as pessoas veriam o investimento no local, diante das respostas obteve-se um percentual de 70,6% considerando ser muito importante a elaboração deste projeto, baseando-se nas respostas do último questionamento, onde deixamos livre para que as pessoas pudessem comentar sobre a ideia, tivemos uma grande surpresa, pois muitas das que responderam neste campo, incentivaram e elogiaram a ideia, colocando que a valorização do local é sim de importância para a cidade desenvolvendo a prática turística local.

5 PRODUTO FINAL

De acordo com Borges (2011) e com as informações descritas no capítulo 2, as estradas de ferro foram os elementos que baseiam a disseminação de ideias, sentimentos, crenças e costumes. Durante o século XIX o Brasil começou seu interesse sobre elementos, formalizando assim o início da expansão em relação ao aumento do comércio e turismo local. Portanto com base no estudo a respeito das potencialidades e fragilidades do local, objetivou-se neste capítulo mostrar as intenções e o produto final a ser elaborado para mostrar as diretrizes propostas para uma possível requalificação da zona onde se encontra a Estação Ferroviária do município. A cidade, ainda carece de atenção sobre a legislação, onde há falta de processos metodológicos acerca de cada área abaixo identificada, assim, as diretrizes foram propostas acerca do que consta no Plano Diretor municipal.

5.1 PRINCÍPIOS NORTEADORES

- Agregar valor ao patrimônio arquitetônico existente, a partir da qualificação do entorno urbano imediato;
- Melhorar com intervenções e adições de qualidade;
- Transformar intervenções em oportunidades de geração de renda e impulsionar o turismo;
- Aumentar a permeabilidade entre os setores público e privado, mantendo o uso misto dos edifícios circundantes;
- Aderir à sustentabilidade e habitabilidade;
- Manter o centro, a grandeza e a relevância espacial legítima por meio do apoio comunitário.

5.2 DIRETRIZES GERAIS

- Assegurar a participação de pessoas e associações representativas dos diversos segmentos da sociedade no desenvolvimento implementação e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção urbana;

- Respeitar as normas de acessibilidade prescritas na ABNT NBR 9050:2020, promovendo a acessibilidade universal, dando preferência aos pedestres;
- Promover a implementação de instrumentos de política urbana e de desenvolvimento ambiental com vistas à garantia da qualidade dos espaços públicos;
- Dar prioridade a segurança e conforto do usuário;
- Promover, em forma de lei, a manutenção dos espaços como memória do município.

5.3 DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO

Conforme o Plano Diretor em seu título III, capítulo IV: Sistema Viário Municipal, que traz as definições, hierarquias e funções das vias, as seguintes diretrizes foram propostas:

- Propor ciclovia ao longo da área em estudo, com sinalização vertical e horizontal, estudando sempre a possibilidade de possíveis conexões;
- Analisar a viabilidade de redimensionamento das vias e das áreas de estacionamento, cumprindo sempre a exigência de haver vagas para idosos, pessoas com deficiência e paraciclos;
- Priorizar, nas áreas de estacionamento implantar arborização, pavimentação permeável e circulação de pedestre adequada.

5.4 DIRETRIZES DE PAISAGISMO

No título I, capítulo IV, da requalificação dos espaços públicos abertos, coloca que deve ser elaborado o plano de arborização municipal, processo que ainda não foi contemplado pela municipalidade, assim, objetivou-se através dessa carência as seguintes diretrizes para a parte paisagística da cidade:

- Promover a criação de mais áreas verdes;
- Dar prioridade a espécies nativas da região;
- Como forma de adequar o espaço ao uso urbano deve ser observada as espécies a serem utilizadas;
- Garantir segurança as pessoas e a estética dos espaços;
- Evitar o uso de vegetação com copas muito densas, tóxicas e com espinhos;

- Evitar nas calçadas espécies de pequeno porte com copa densa, plantas com espinhos, com toxina, as que desprendam muitas folhas e substâncias que tornem o piso escorregadio e cujas raízes possam danificar o pavimento.

5.5 DIRETRIZES DE ACESSIBILIDADE

O capítulo VI do Plano Diretor, traz a promoção da acessibilidade universal, estabelecendo diretrizes gerais para a acessibilidade, esse ponto, ainda carente de soluções mais adequadas, com isso as diretrizes propostas para a acessibilidade são:

- Promover a pavimentação adequada, a desobstrução tanto dos passeios, como das vias públicas;
- Remover os obstáculos que dificultam a circulação;
- Criação de calçadas nas áreas em que são ausentes, a fim de promover acessibilidade e segurança para o tráfego dos usuários;
- Prever mobiliário acessível seguindo as normas de acessibilidade vigentes e desenho universal (ABNT NBR 9050);
- Adequar calçadas e ruas às condições de acessibilidade de acordo com as normas de acessibilidade vigentes e desenho universal (ABNT NBR 9050).

5.6 DIRETRIZES DE INFRAESTRUTURA

Em alguns pontos do Plano Diretor é possível identificar algumas informações sobre a parte de infraestrutura, porém carecendo ainda de mais detalhes, com isso optou-se pelas diretrizes abaixo:

- Nas calçadas e ciclovias adotar iluminação pública e sinalização de trânsito vertical e horizontal;
- A iluminação deve seguir a ABNT NBR 5101 e NBR 15129 sendo compatível com a escala do pedestre e os aspectos do local;
- Verificar a viabilidade de instalar o cabeamento aéreo em subsolo;
- Avaliar e prever soluções para a drenagem de águas pluviais existentes nas áreas de intervenção.

5.7 DIRETRIZES PARA O MOBILIÁRIO URBANO

No título I, capítulo IV, da requalificação dos espaços públicos abertos, têm alguns itens que falam sobre a parte dos mobiliários, mas também, não há uma especificidade maior acerca destes itens. Baseando-se nessa informação abaixo há as diretrizes propostas para esse item.

- Instalar mobiliário urbano, como bancos, lixeiras, paraciclos e iluminação, em locais desobstruídos e que permitam a sua boa utilização, incluindo equipamentos para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- Padronizar o estilo do mobiliário observando os critérios de segurança e conforto dos usuários;
- Prever a sinalização padronizada e a comunicação visual da área;
- Prever iluminação que valorize os espaços e a vegetação.

Como diretrizes finais, todas as indicações devem seguir a legislação municipal caso exista para cada seguimento, todo projeto urbanístico deve ser submetido a prévias autorizações por parte dos órgãos competentes e para que esta proposta seja adaptada em outros locais do município, deve ser realizado todo o estudo referente ao espaço, para que assim, sejam adequadas às diretrizes capazes de atender determinada área da cidade.

As diretrizes serão partes integrantes do catálogo apresentado no Apêndice 2 onde há possibilidades para toda a área, na Figura 31 temos algumas ideias para a revitalização da área, uma vez que foi acrescentado no espaço, um caminhódromo, uma praça seca onde pode ser realizado eventos, a locomotiva que antes estava em um local escondido, na proposta, foi reposicionada, acrescentou-se ainda uma academia ao ar livre e também um playground para que todos os públicos sejam contemplados.

Figura 31 - Modelo de Revitalização no Largo da Estação.



Fonte: Autor, 2021.

O catálogo possui dimensões de uma folha A4 (210x297mm), podendo ser redimensionado para os mais variados tamanhos conforme a intenção de impressão do mesmo. As diretrizes propostas serão o apoio que as edificações de cunho patrimonial precisam no município, uma vez que seus entornos remodelados representaram a possibilidade uma maior valorização da área e também um maior cuidado por parte da população e também do poder público, pois a requalificação traz a todos uma gama de possibilidades positivas, valorizando o espaço e acrescentando valor histórico e cultural a cidade como um todo, uma vez que Cruz Alta possui ainda muitas edificações históricas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ideia de uma requalificação urbana para a valorização do patrimônio histórico do município e conforme o objetivo geral da pesquisa que foi realizar uma análise do entorno imediato da estação, realizado em um raio de 200 metros seguindo do prédio principal da estação, as diretrizes são como parâmetros para a boa identificação de potencialidades que há no local.

Após a realização da análise SWOT da área e do prédio, foram identificados os principais problemas e capacidade do local e da cidade como um todo, acarretando assim, um maior efeito acerca das diretrizes propostas, como a instalação de mobiliário adequado, promover a iluminação local, promover acessibilidade universal, conforto térmico através da implementação de arborização, a alteração dos fluxos de pedestres e veículos e também fazer com que se tenha diante disso, uma legislação adequada fazendo com que essas mudanças se tornem parte da memória municipal. Diante disso tem-se a realização de um projeto bastante importante para a comunidade, uma vez que será o parâmetro inicial para a realização de mais pesquisas acerca do patrimônio e também como fonte para que outras localidades da cidade possam também servir como espaços de remodelação urbana, assim, consolidando uma cidade que se importa com a união entre o antigo e o novo.

Um ponto que não deve deixar de ser mencionado é a representatividade dos órgãos locais, mais especificadamente as secretarias e conselhos municipais, os quais serão parte fundamental para que os estudos aprofundados com a comunidade local e possíveis implantações de diretrizes possam ser realizados da melhor forma possível, possibilitando ao município uma solução para os déficits acerca dos itens elencados como principais para a elaboração do produto final.

O estudo delimitou a área em estudo, mas com possibilidades de ser realizado em outros espaços, conforme dito anteriormente, na cidade há diversos pontos onde a pesquisa se aplica, até pela gama de elementos arquitetônicos dos mais variados estilos e anos, com isso, há bastante possibilidade de avanços do estudo para que possa ter uma cidade planejada em relação ao patrimônio.

Para que possa ser potencializado o local como um espaço para encontros, é importante que o setor de turismo municipal, estadual e nacional esteja em harmonia, uma vez que a publicação de eventos, possíveis rotas turísticas e desenvolvimento de material gráfico acerca do local, possam alavancar a atividade turística no

município, assim gerando trabalho e renda aos munícipes. Sabe-se que a centralidade local e a conexão com a comunidade e entorno do mesmo, é um dos principais pontos, devido a grande possibilidade existente, podendo exercer a realização de eventos e adequação de espaços gastronômicos, podemos assim, evidenciar uma possível concessão de uso do local, para a realização destes eventos, sejam eles eventuais ou permanentes, garantindo a área uma maior perspectiva de crescimento na esfera cultural, econômica e social.

Por fim, identificar a cultura e a história por trás de um dos principais elementos patrimoniais que o município possui, é de grande valia devido ser um ponto de estudo acadêmico e também de escritores locais, espera-se assim que a ideia se estenda e que possua um reconhecimento acerca do patrimônio. Espera-se ainda que este local sirva como ponto de encontro e discussão para que a comunidade se una e encontre conhecimento sobre legislação e políticas públicas específicas da área patrimonial, tornando-se assim um sujeito ativo no planejamento e gestão urbana, além de que o estudo possa ser interessante a turistas, a memória e a história da cidade, uma vez que reflete em uma mudança significativa para o município e que sirva a outros estudos sobre requalificação urbana, devendo contribuir para novas propostas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 5101**: iluminação pública. Rio de Janeiro: ABNT, 2012a.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 15129**: luminárias para iluminação pública. Rio de Janeiro: ABNT, 2012b.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 16537**: acessibilidade – sinalização tátil no piso – diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BENI, Mario Carlos. Turismo e animação cultural no espaço urbano. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v. 5, n. 3, p. 451-459, jul./set. 2013.

BORGES, Barsanufu Gomides. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, ano 13, n. 11, p. 27-36, dez. 2011.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro, 1937. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm. Acesso em: 10 out. 2020.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações: 1874-1959. Porto Alegre: Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a sociedade. São Paulo: FFLCH, 2007. 123 p.

CARNEIRO, Neri P. **Memória e patrimônio**: etimologia. Disponível em: <https://www.webartigos.com/artigos/memoria-e-patrimonio-etimologia/21288>. Acesso em: 20 jun. 2020.

CASTRIOTA, Leonardo Barci; ARAÚJO, Guilherme Maciel. Patrimônio, valores e historiografia: a preservação do conjunto habitacional do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários-IAPI. **Arquiteturarevista**, São Leopoldo, v. 5, n. 1, p. 38-54, jan./jul. 2009.

CAVALARI, Rossano Viero. **A gênese da Cruz Alta**. Cruz Alta: UNICRUZ, 2004.

CAVALARI, Rossano Viero. **Dicionários de Cruz Alta - Histórico e Ilustrado**. Porto Alegre: Editora Martins Livreiro, 2011.

CAVALARI, Rossano Viero. **Genealogia dos Municípios Originários de Cruz Alta-RS**. Projeto GenCruz. Cruz Alta: Prefeitura Municipal, 2006.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução: Luciano Vieira. São Paulo: Editora Estação da Liberdade, 2001.

CHOU, José Walter Teles; DE LIMA ANDRADE, José Roberto. Intervenção urbana e produto turístico. *In*: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL, 3., 2005. **Anais** [...]. Caxias do Sul: UCS, 2005.

CRESWELL, John W. **Projeto de Pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. Tradução: Magda Lopes. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CRUZ ALTA. Lei Complementar 0040/2007. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Cruz Alta. Cruz Alta, 2007. Disponível em: <https://cruzalta.atende.net/#!/tipo/pagina/valor/85>. Acesso em: 15 abr. 2021.

EDLER, Marco Antônio Ribeiro. **O pensamento urbano como indutor de qualidade de vida e inserção social de comunidade de catadores da cidade de Cruz Alta/RS**. 2015. Dissertação (Mestrado em Práticas Socioculturais e Desenvolvimento Social) – Universidade de Cruz Alta, Cruz Alta, 2015.

ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA, 1., 1995, Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada**. Lisboa, 1995.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2005.

FLORÊNCIO, Sônia Rampim et al. **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

FUNARI, Pedro Paulo A.; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo; RAMBELLI, Gilson (org.). **Patrimônio cultural e ambiental: questões legais e conceituais**. São Paulo: Annablume, 2009.

FUNDAÇÃO NACIONAL PRÓ-MEMÓRIA. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória**. Brasília: MEC: SPHAN, 1980.

IPHAN. **Portaria nº 127 de 30 de abril de 2009**. Regulamenta a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Diário Oficial da União, Brasília, DF, abr. 2009. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Livreto_paisagem_cultural.pdf
Acesso em: 25 jun. 2020.

IPHAN. **Portaria Nº 375, de 19 de setembro de 2018**. Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN e dá outras providências. Brasília: IPHAN, 2018. Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria3752018sei_iphan0732090.pdf.
Acesso em: 20 jun. 2020.

KÜHL, Beatriz Mugayar. História e Ética na Conservação e na Restauração de Monumentos Históricos. **Revista CPC**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 16-40, nov. 2005/abr. 2006.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec, 1993.

LEITE, Maykon Stanley Ribeiro; GASPAROTTO, Angelita Moutin Segoria. Análise SWOT e suas funcionalidades: o autoconhecimento da empresa e sua importância. **Revista Interface Tecnológica**, Taquaritinga, v. 15, n. 2, p. 184-195, 2018. Disponível em:
<https://revista.fatectq.edu.br/index.php/interfacetecnologica/article/view/450>. Acesso em: 18 mar. 2021.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LUCENO, Cristiane Secchi; DA SILVA LAROQUE, Luís Fernando. A ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-rio-grandense. **Revista Destaques Acadêmicos**, Lajeado, v. 3, n. 2, 2011.

MARTINS, Ricardo Silveira; CAIXETA FILHO, José Vicente. O desenvolvimento dos sistemas de transporte: auge, abandono e reativação recente das ferrovias. **Revista Teoria e Evidência Econômica**, Passo Fundo, v. 6, n. 11, 1998.

MOURA, Fabrício Renner de et al. **Avante, vamos para a luta: cotidiano e militância dos trabalhadores ferroviários da cidade de Cruz Alta (1958-1964)**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

Neto, Vicente Gerlin et al. Rigidez de trilhos soldados por caldeamento. *In*: CONGRESSO IBERO-AMERICANO EM ENGENHARIA MECÂNICA, 10., 2011, Porto. **Anais [...]**. Porto: FEUP, 2011.

NOGUEIRA, Bárbara Tatiane Martins Vieira. **Planejamento e determinação de áreas de conflitos de usos na zona urbana de Cruz Alta RS**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geociências) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2010.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cultura é patrimônio: um guia**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

OLIVEIRA, Tarcisio Dorn De; MUSSI, Andréa Quadrado; ENGERROFF, Franciele Zientarski. A preservação do patrimônio arquitetônico e suas relações com o planejamento e desenvolvimento urbano. **Revista Missioneira**, Santo Ângelo, v. 22, n. 1, p. 23-34, 2020.

PAIVA, Ricardo Alexandre et al. Turismo e cidade. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte, 2015.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo, produção e consumo do espaço. *In*: VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri: Manole, 2016. p. 33-54.

PEREIRA, Danilo Celso. Cidade, patrimônio e território: as políticas públicas federais de seleção no Brasil do século XXI. **Revista CPC**, São Paulo, n. 21, p. 36-70, 2016.

PINHEIRO, Rafaelle Camilla dos Santos; SANTOS, Cristiane Alcântara de Jesus. Revitalização urbana e turismo: o caso do Centro Histórico de Aracaju (Sergipe, Brasil). **Turismo e Sociedade**, Curitiba, v. 5, n. 1, 2012.

RODRIGUES, Airton (org.). **Pesquisa Mercadológica**. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2015.

RUTHES, Jeisson; SALOMÃO, Ivan. O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos. **Revista Ciências Sociais em Perspectiva**, Cascavel, v. 15, n. 28, p. 169-189, 2016.

SILVA, Mateus Veronese Corrêa da. **Um século de história: inventário do patrimônio cultural edificado do 29º GAC AP Grupo Humaitá no município de Cruz Alta/RS**. 2015. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) – Universidade Federal de Santa Maria, 2015.

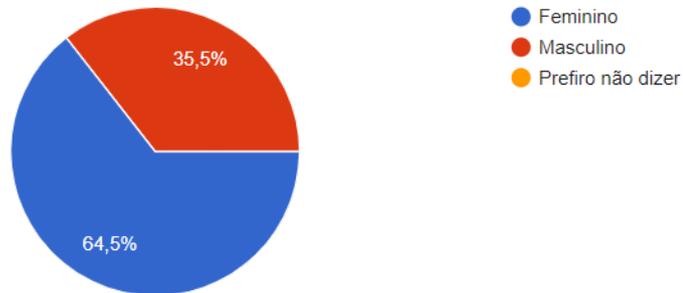
SOARES, Cristina Quartiero Dalpiaz. Cidades e turismo cultural: algumas considerações. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, n. 151, 2016.

SCHETTERT, Ivan Soares. **Cruz Alta em poemas: como surgiu e evoluiu**. Editora Palloti, 1993.

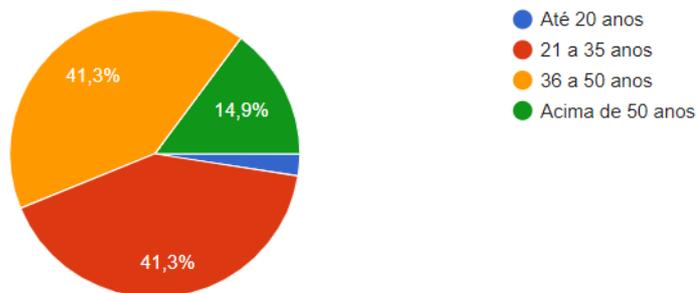
UNESCO. Operational Guidelines for the implementation of the World Heritage Convention. Paris: World Heritage Centre, 1999.

APÊNDICE A – PERGUNTAS E GRÁFICOS DA ENTREVISTA

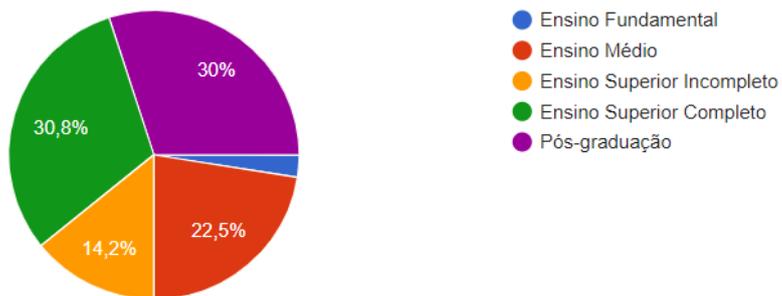
1. Qual seu gênero?



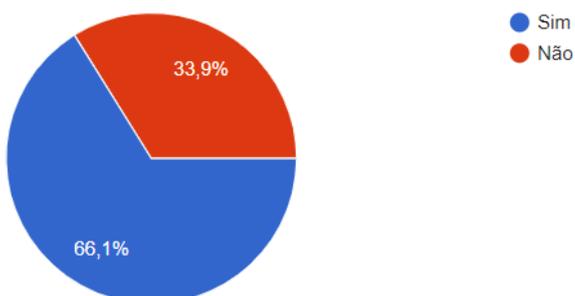
2. Qual a sua faixa etária?



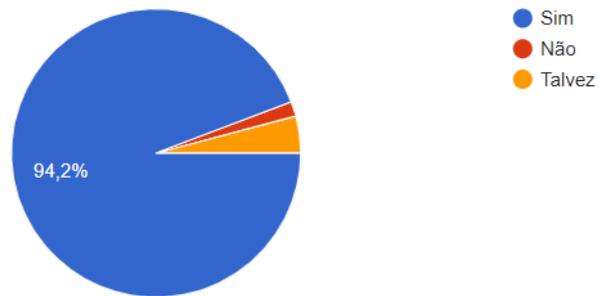
3. Qual a sua escolaridade?



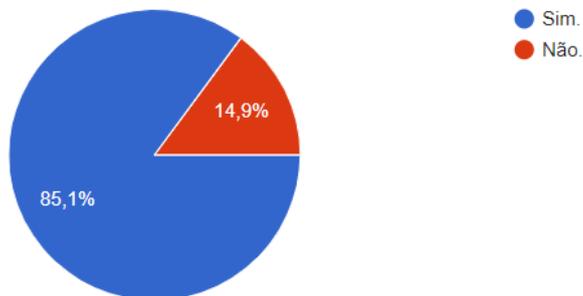
4. Você é residente do município de Cruz Alta?



5. Sabe o que significa Patrimônio Cultural?



6. Consegue identificar algum Patrimônio Cultural em Cruz Alta?



7. Caso tenha respondido SIM na questão anterior, poderia listar o (s) patrimônio (s) cultural (is) de Cruz Alta que você conhece?

Museu Érico Veríssimo
Museu Érico Verissimo
Prédio da prefeitura
Museu Érico Veríssimo
Prefeitura Municipal e Museu Érico Veríssimo
Rede ferroviária
Prefeitura, Casa do Érico Veríssimo e Estação Férrea
Museus
Museu Érico Verissimo, prefeitura, monumento de Fátima, lenda da Panelinha, Estação Ferroviária.

Patrimônio cultural material: por exemplo
 Casa Museu Erico Verissimo, Palácio da Intendência, Santuário de Fátima, Estação Ferroviária. Patrimônio cultural imaterial: Coxilha Nativista

as 40 casas listadas no livro um século de arquitetura em cruz alta, o cemitério municipal de cruz alta, a romaria de Fátima, o exército, eventos culturais como a coxilha nativista, entre outros.

Lenda da panelinha
 Museu Érico Verissimo

Prefeitura de Cruz alta, museu Érico Verissimo

Museu Erico Verissimo, Antiga estacao ferroviaria, lenda da panelinha

Prefeitura, Centro de convergência

Casa onde nasceu Érico Verissimo

Casa e museu Érico Verissimo/ prefeitura municipal

Casa Érico Verissimo

Prédio prefeitura municipal, museu Érico Verissimo, monumento lenda da panelinha, monumento Nossa Senhora de Fátima

Monumento Nossa Senhora de Fátima, Monumento Lenda da Panelinha, Museu Érico Verissimo

Prefeitura, casa e museu Érico Verissimo

Monumento lenda da panelinha, antiga estação férrea, museu Érico Verissimo.

Casa e museu Érico Verissimo
 Prefeitura municipal
 Estação ferroviária
 Lenda da panelinha

Museu erico Verissimo

Estação Ferroviária

Monumento Lenda da Panelinha

- Casa e Museu Erico Verissimo
- Prefeitura Municipal

Casa Érico Veríssimo, Estação, Prédio da União Operária, Prefeitura, Colégio Rio Branco, diversos casarões na região central

Museu Érico Veríssimo, Estação ferroviária

Casa Érico Verrissimo
Local da Lenda da Panelinha
Estação Ferroviária
Casarões antigos tombados

Museu Érico Verissimo

Monumento de Fátima, prefeitura, museu, quartel

Casa da cultura ,satuario de fatima , estação ferroviária de cruz alta , Museu Érico Verissimo.

Prédio prefeitura, prédio do museu Érico Veríssimo, a estação ferroviária, entre outros

Estação Ferroviária, Casa Érico Veríssimo

Antiga Estação Ferroviária, Museu Érico Veríssimo.

Prefeitura municipal de cruz alta .

Monumento Nossa Senhora de Fátima, Maria Fumaça, Lenda da Panelinha, Museu Érico Veríssimo

Prefeitura, Museu Érico Veríssimo, Monumento à Nossa Senhora, Lenda Panelinha...

Casa Cultural Érico Veríssimo

Casa do escritor Érico Veríssimo

Museu Erico Verissimo

Prédio da Prefeitura, Prédio do Museu Érico Veríssimo.

estação ferroviária, prefeitura, museu erico veríssimo

Cada e Museu Érico Veríssimo

Museu Érico Veríssimo, biblioteca municipal.

Museu Érico Veríssimo
Prefeitura Municipal de Cruz Alta
Estação Ferroviária de Cruz Alta

Prefeitura , museu , algumas casas na cidade

Prefeitura, Casa Érico Veríssimo

Trilho trem

Museu Érico Verissimo, Antiga Estação Férrea, Monumento de Fátima

Prefeitura

Estação Ferroviária, Museu Casa de Erico Verissimo, Prefeitura de Cruz Alta.

Museu Érico Veríssimo, museu da prefeitura, monumento de Fátima, monumento da Panelinha

Prefeitura e Museu Érico Veríssimo

Prefeitura municipal

Prefeitura, museu, quartel

Museu Érico veríssimo

Museu Érico Veríssimo, palácio da intendência, coxilha nativista e o próprio largo da estação ferroviária...

Estação ferroviária; prefeitura Municipal, Museu Érico Verissimo

Casa onde viveu Érico Veríssimo

Casa da Cultura e Museu

Museu , Lenda da Panelinha, Largo da Estação Ferroviária entre outros....

Museu Érico verissimo

Casa e museu Érico Veríssimo

Meseu Érico Veríssimo, Estação Ferroviária, Lenda da Panelinha, Prefeitura municipal...

Casa da cultura Érico Veríssimo

Museu Érico Veríssimo, Prefeitura Municipal

Casa da cultura

Lago da panelinha

Prédio da prefeitura, casa do erico veríssimo...

Prefeitura Municipal, Museu Érico Veríssimo, Estação Ferroviária, Monumento de Fátima.

Museu Érico Veríssimo, prefeitura municipal, diversos casarões antigos, estação férrea

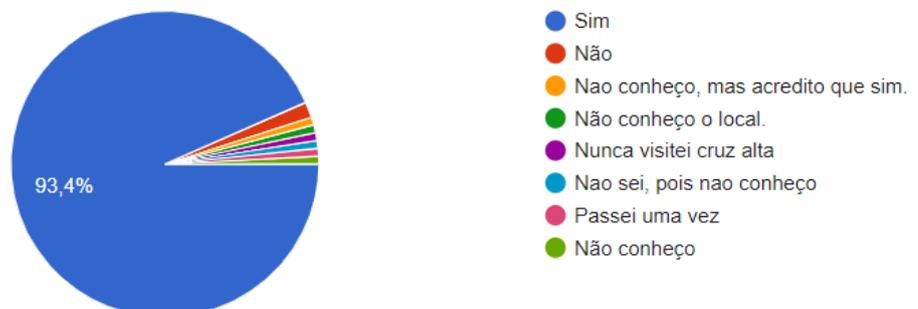
Museu Érico Veríssimo, Estação Ferroviária, Lenda da Panelinha.

Museu Érico Veríssimo, Monumento à Cuia, 29o. GAC, Monumento à Panelinha...
Estação ferroviária, lenda da panelinha, cruz de baixaminot
Estação ferroviária
Prédio sede da prefeitura municipal, 29 GAC AP
Estação ferroviária, prefeitura municipal, museu ético Verissimo e alguns casarões
CASA E MUSEU ERICO VERISSIMO
Prefeitura municipal, casa onde é o museu, e demais casas antigas
Museu do Érico Verissimo
Edificações de arquitetura característica às décadas anteriores a 1960, significativas a história do município, Érico Veríssimo, Coxilha nativista, etc.

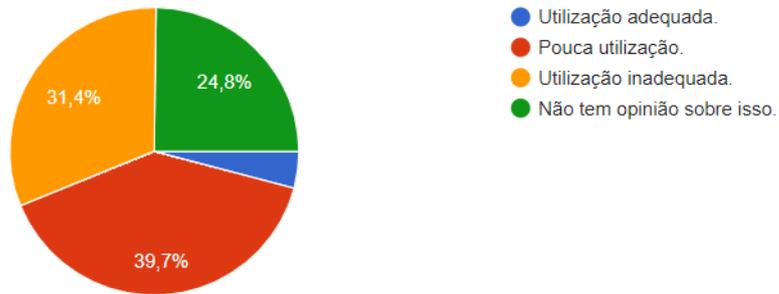
8. Conhece o Largo da Antiga Estação Ferroviária de Cruz Alta?



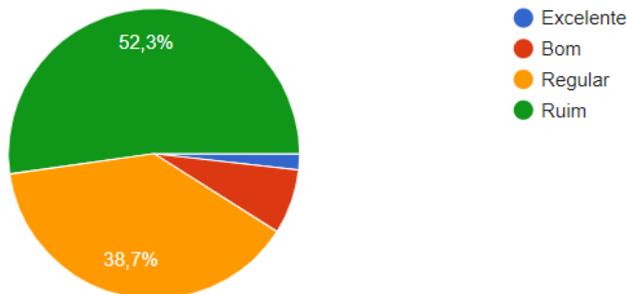
9. Caso tenha respondido SIM na questão anterior, você considera que a Estação Ferroviária do município de Cruz Alta possui valor histórico/cultural para o município?



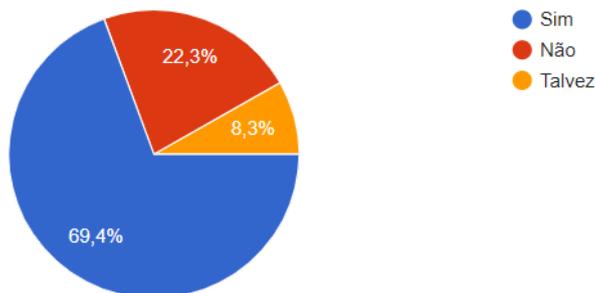
10. Como você descreveria os usos atuais do Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta?



11. Como você descreveria o estado de conservação do Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta?



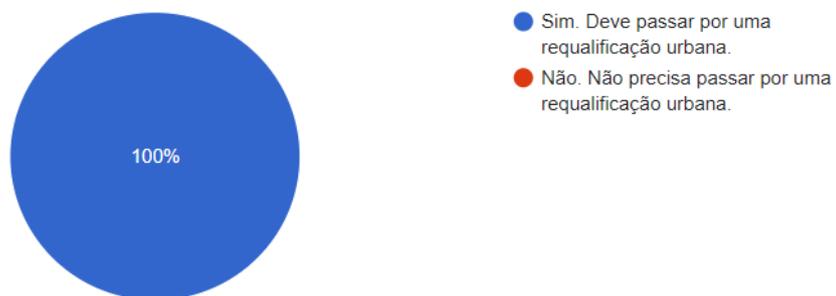
12. Sabe o que significa requalificação urbana?



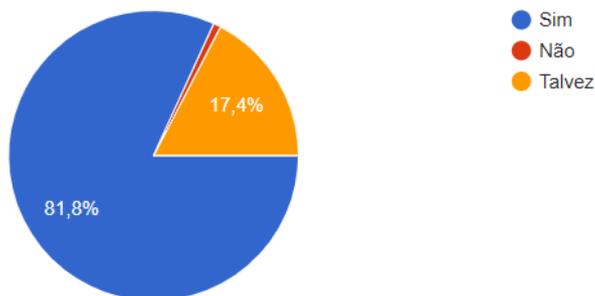
Requalificação Urbana é uma maneira de intervenção nos espaços da cidade, que alia projetos de renovações urbanas e a necessidade de conservar os patrimônios históricos, ambientais e sociais das cidades. Procurando impulsionar a introdução ou a reintrodução de atividades urbanas coletivas, requalificando áreas degradadas ou de

uso inadequado. Desta forma, a requalificação é utilizada para o reordenamento, proteção e a recuperação de espaços urbanos, e sempre deve levar em conta as questões econômicas, ambientais, sociais e culturais para gerar uma melhor qualidade de vida da comunidade.

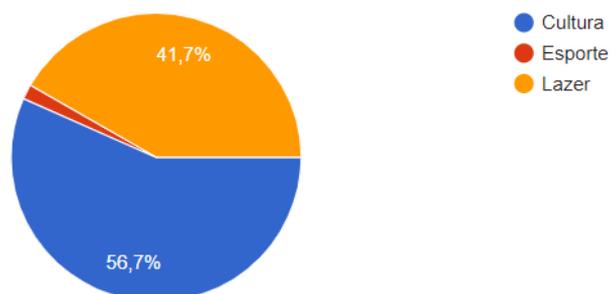
13. Você acha que o Largo da Antiga Estação Ferroviária de Cruz Alta precisa passar por uma requalificação urbana (melhorar seus aspectos físicos e sua utilização pelos moradores da cidade)?



14. Se o Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta fosse requalificado, você frequentaria?



15. Que atividade você acha que poderia ser realizada no Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta?



16. Você tem alguma sugestão do que poderia ser colocado (atividade, equipamento) ou realizado (tipo de evento) no Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta?

Não

Não

.

Dança

Museu

Não.

Passeios de trem

Café Cultura com playground

Oficinas de dança, teatro etc...

Teatro

Restaurante, bares, livraria, loja de suvenires.

Música, teatro, amostras de cinema

nao

Apresentações artísticas, oficinas

Disponibilizar para a população alugar para eventos, como o espaço da Gare em Passo Fundo.

Eventos culturais, literários. Um café

Proposta de uma estação gastronômica e espaço para atividades culturais e artísticas

No momento não

Espaço de lazer para as famílias e para atividades culturais

Acho que deveria haver um espaço para lazer com a família, como por exemplo um restaurante com espaço para crianças tbm brincarem, algumas formas de cultura como quadros da história da ferrovia e de Cruz Alta, um ambiente com oficinas de cursos para haver até uma movimentação que gerasse essa visita ao local e despertasse a curiosidade e interesse das pessoas para ir ao local.

Exposição de arte, lojas de souvenir, espaço para lancheira, trem turístico (ex: estação de Bento Gonsalves)...

Uma biblioteca pública para incentivar a leitura e ter uma melhor qualidade de vida para a população

Um lazeer para crianças e adolescentes

Parque cultural temático

Exposições

Caminhodromo, biblioteca pública

Brique da Estação.

Espaço gastronômico (restaurantes e bares) com uso da área externa como extensão dos comércios

Apresentações teatrais, e, exposições artísticas, eventos musicais, etc....

Recreação

Quadra de vôlei

Nao

Restauero da estrutura e manutenção da estrutura em si com a finalidade de se elencar como patrimônio histórico do município assim sendo proporcionado aos moradores a contemplação sócio cultural adequada.

Espaço Cultural para que as novas gerações possam conhecer e saber a história.

Feiras, exposições

Caberia neste espaço a organização de um espaço cultural atraente para jovens que contasse a história e importância da linha férrea para Cruz Alta, talvez com uso de projeções (video mapping) e aproveitamento da locomotiva na frente do edifício.

Realizar eventos culturais como teatros e etc.

Sim, projetos culturais, cinema, teatro, museu municipal.

Resgate dos passeios

Cinema e teatro

Passeio de trem com intenção turística, passando por vários pontos da cidade.

Lugar para as famílias visitar como teatro museu

Um trem de turismo

Chimarródromo e espaço pra crianças

Cafeterias, exposições culturais

Questões culturais, espaço para teatro, musica

Poderia ser colocado um espaço de uma praça de alimentação junto com a area de lazer

Local em que as pessoas pudessem ir com a família ao final de semana, levar seu chimarrão, de preferência em que a natureza ao redor do local fosse valorizada e usada a seu favor, ou seja, um lugar aconchegante e uma atração turística.

Um centro cultural e de memórias que conte a história geral da cidade mas que também esteja adequado às novas tecnologias.

Eventos artísticos e culturais, escolas de artes em geral

Cultura

Alguns eventos que possibilite a população conhecer a história do município.

Espaço para feiras, clube de mães, centro gastronômico, espaço para apresentações musicais, chamarrodromo, parque infantil, etc.

Campim

Equipamentos para academia, aparelhos para as crianças brincarem , mais bancos

Eventos culturais e feiras

local para lazer com bares

Na verdade acho que poderia unir cultura, esporte e lazer naquele espaço.

Atividades de lazer mesmo

Museu histórico da cidade, por ser umas das cidades mais antigas da região.

Bancos, árvores quiosques

Bancos, churrasqueira

Usar para eventos culturais e turísticos

Área de lazer, nossa cidade precisa de uma área de lazer, onde família possa frequentar aos fins de semana.

Exposição fotos e maquinário ferroviário

Privatizar a área assim será investido no Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta tornando ela mais atrativa o qual atraira mais a comunidade local e o turismo para o local.

Cultural show Teatro sala que tivesse musica ambiental café e leitura

Visita orientada para famílias, espaço para área de lazer e informações histórico-culturais, atividades de recreação e aquisição de conhecimentos históricos para crianças.

Feiras de artesanato, ginástica ao ar livre, apresentações artísticas.

Um espaço de lazer com a família e amigos.

Alguns bancos e lixeiras

Não resido em Cruz Alta.

Palco para show e multieventos

Tudo que esteja ligado a cultura

Espaço cultural e comercial

Espaço para pequenos shows, eventos como feira do livro, eventos gastronômicos

Museu ferroviário contando toda sua trajetória. Desde a fundação até os dias de hj.

Local onde grupos de teatros, circo possam ensaiar. Local para aulas de interpretação, pintura, escultura, capoeira. Local para um museu ferroviária, loja de souvenir e conveniência. Local para uma possível bilheteria, caso em algum momento haja um passeio turístico de trem. Local para preservação de outros elementos da memória de Cruz Alta como a lenda da Panelinha etc.

Apos a reforma evento cultural, musical e gastronomico dentro do espaço fisico

Festival de talentos

Exposições ,palestras entre outros atrativos compatíveis com o local.

Lugar que contasse a história da ferrovia, museu a céu aberto por exemplo. Reforma do local, melhor acessibilidade, bancos.

Eventos culturais e de lazer

Eventos, lazeres algo consiga manter o melhor conservamento patrimonial.

Chimarródromo pracinha

Retomada histórica da utilização e sua importância. Projetos desenvolvidos p visitaçã da Comunidade e Escolas.

Gastronomia, eventos culturais

Atividade cultural

Quadras de recreação

No momento não

Lazer

Museu, shows, feiras...

Estrutura capaz de comportar show de bandas locais e apresentações teatrais

eventos culturais, música, atividades para crianças e adultos

Restaurante cultural

Espaço cultural de conhecimento histórico

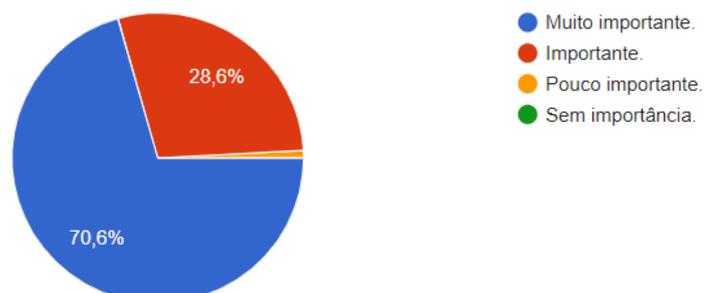
Séria um ponto de partida viagem dos muladeiros até São Paulo...ex.

Pracinha,quiosque

Restaurantes, bares, local de atividsdes culturais

Equipamento de água quente para chimarrão e fria para temperaturas de mais calor

17. Quanto à importância de investimentos para a requalificação do Largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta, você acha?



18. Gostaria de deixar algum comentário?

Não

Não

Gostaria muito de ver esse investimento do Largo da Estação ferroviária, porque todos temos a ganhar.

Valorizar / revitalizar e bem utilizar a estação da Rede Ferroviária do município, pois, possui construção de arquitetura belíssima, considerada regional na época, sendo motivo de orgulho para o povo cruzaltense...

Como faz parte da história de Cruz Alta é muito importante sua preservação e manutenção para que não se perca a história da cidade.

As atividades, em torno da estação ferroviária, poderia abranger a cultura lazer e esportes

O estudo sobre essa área do município é bastante pertinente. Cruz Alta precisa resgatar sua história e fazer uso dos espaços pertencentes a ela de forma qualificada e prazerosa.

Boa iniciativa

Parabéns pela pesquisa, sucesso.

Tenho uma conexão muito forte com Cruz Alta e sua linha férrea (meu bisavô foi maquinista sua vida inteira) e acredito muito que o turismo pode trazer uma vida nova à cidade. O potencial inexplorado de Cruz Alta e seus casarões (muitos totalmente descaracterizados), além do santuário e até mesmo os lindos mausoléus do cemitério, poderiam sim requalificar diversos espaços na cidade.

Espero que o trabalho seja de grande valia como exemplo para o poder público fazer uma revitalização de verdade.

Sim, fui ferroviário há 32 anos com muito orgulho, cargo de manobrador, maquinista e finalmente instrutor de maquinista.

De grande importância uma requalificação no espaço pois ele é parte da história da cidade e poderia ser melhor frequentado pela população

.

Seria muito importante a estação ferroviária passar por uma requalificação pois o município ia ganhar muito com isso pois viria turista visitar .

Importante ressaltar que os moradores da cidade de Cruz Alta sentem falta de lugares aconchegantes, com boa aparência que possam utilizar como forma de lazer e passear com a família, atualmente temos poucas opções.

É, atualmente, uma das muitas áreas degradadas da cidade. Porém, aquele lugar tem um potencial enorme de se tornar um local atrativo para o público. Se fosse feita uma boa requalificação com um bom estudo com certeza a comunidade iria se apropriar daquela área.

Amei a pesquisa

Não.

O Largo da estação ferroviária precisa de uma reforma urgente

Muito bem elaborado questionário.

Muito importante esse tema

O espaço faz parte da identidade da cidade, visto que o seu desenvolvimento inicialmente se deu ao longo da linha férrea.

Acho que ao invés de falarmos em saudosismo, a melhor coisa é investir em restauração para que a história da nossa ferrovia seja contada e mostrada como foi, como é e como poderá ser.

Ótimo trabalho e muito sucesso!!

Não conheço a estação

Ótimo trabalho! Sucesso nessa caminhada!

Que importante é conservar a história do lugar e adequar as necessidades do momento.

A pesquisa é de extrema valia, o largo da estação precisa receber vida e uso novamente

Cruz Alta se destacou no entroncamento ferroviário, merece um espaço revitalizado

Ótima proposta/iniciativa.

Importância do resgate histórico, valoriza a cidade atrai novos investimentos....

A área poderia tornar-se um local de lazer, onde fosse possível tomar chimarrão e realizar piquenique, por exemplo.

Seria um espaço físico bem utilizado se readequado, abrindo um leque para visitação aos finais de semana e até mesmo um auditório para cursos e palestras

Assunto de extrema importância para o município

APÊNDICE B – PRODUTO FINAL: CATÁLOGO



PRODUTO FINAL DA DISSERTAÇÃO LARGO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CRUZ ALTA UMA PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO APRESENTADO AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PATRIMÔNIO CULTURAL

ACADÊMICO

VALDOMIRO SILVEIRA NETO

ORIENTADORA

PROF.ª DR.ª. MONICA ELISA DIAS PONS





APRESENTAÇÃO

Este caderno tem como objetivo apresentar uma proposta de diretrizes para a requalificação do largo da Estação Ferroviária de Cruz Alta, valorizando a cultura e promovendo o desenvolvimento econômico e social, além de divulgar o patrimônio presente na área. Esta proposta faz parte da dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissionalizante em Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Santa Maria - UFSM.

03

ÁREA EM ESTUDO

A área utilizada para a pesquisa foi escolhida a partir da identificação de uma análise swot. Foi realizado um estudo do espaço em um raio de 200 metros no perímetro do prédio da Estação Ferroviária, conforme imagem abaixo.



04

PRINCÍPIOS NORTEADORES

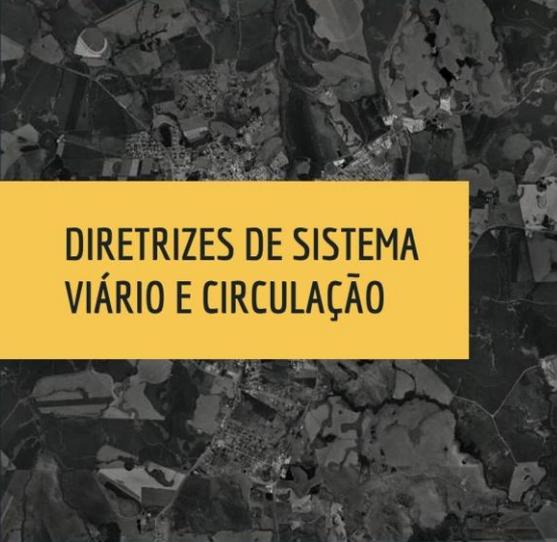
- Agregar valor ao patrimônio arquitetônico existente, a partir da qualificação do entorno urbano imediato;
- Melhorar com intervenções e adições de qualidade;
- Transformar intervenções em oportunidades de geração de renda e impulsionar o turismo;
- Aumentar a permeabilidade entre os setores público e privado, mantendo o uso misto dos edifícios circundantes;
- Aderir à sustentabilidade e habitabilidade;
- Manter o centro, a grandeza e a relevância espacial legítima por meio do apoio comunitário.

05

DIRETRIZES GERAIS

- Assegurar a participação de pessoas e associações representativas dos diversos segmentos da sociedade no desenvolvimento, implementação e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção urbana;
- Respeitar as normas de acessibilidade prescritas na ABNT NBR 9050:2020, promovendo a acessibilidade universal, dando preferência aos pedestres;
- Promover a implementação de instrumentos de política urbana e de desenvolvimento ambiental com vistas à garantia da qualidade dos espaços públicos;
- Dar prioridade a segurança e conforto do usuário;
- Promover, em forma de lei, a manutenção dos espaços como memória do município.

06



DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO

- Propor ciclovia ao longo da área em estudo, com sinalização vertical e horizontal, estudando sempre a possibilidade de possíveis conexões;
- Analisar a viabilidade de redimensionamento das vias e das áreas de estacionamento, cumprindo sempre a exigência de haver vagas para idosos, pessoas com deficiência e paraciclos;
- Priorizar, nas áreas de estacionamento implantar arborização, pavimentação permeável e circulação de pedestre adequada.

07



DIRETRIZES DE PAISAGISMO

- PROMOVER A CRIAÇÃO DE MAIS ÁREAS VERDES;
- DAR PRIORIDADE A ESPÉCIES NATIVAS DA REGIÃO;
- COMO FORMA DE ADEQUAR O ESPAÇO AO USO URBANO DEVE SER OBSERVADA AS ESPÉCIES A SEREM UTILIZADAS;
- GARANTIR SEGURANÇA AS PESSOAS E A ESTÉTICA DOS ESPAÇOS;
- EVITAR O USO DE VEGETAÇÃO COM COPAS MUITO DENSAS, TÓXICAS E COM ESPINHOS;
- EVITAR NAS CALÇADAS ESPÉCIES DE PEQUENO PORTE COM COPA DENSA, PLANTAS COM ESPINHOS, COM TOXINA, AS QUE DESPRENDAM MUITAS FOLHAS E SUBSTÂNCIAS QUE TORNEM O PISO ESCORREGADIO E CUJAS RAIZES POSSAM DANIFICAR O PAVIMENTO.

08



DIRETRIZES DE ACESSIBILIDADE

- Promover a pavimentação adequada, a desobstrução tanto dos passeios, como das vias públicas;
- Remover os obstáculos que dificultam a circulação;
- Criação de calçadas nas áreas em que são ausentes, a fim de promover acessibilidade e segurança para o tráfego dos usuários;
- Prever mobiliário acessível seguindo as normas de acessibilidade vigentes e desenho universal (ABNT NBR 9050);
- Adequar calçadas e ruas às condições de acessibilidade de acordo com as normas de acessibilidade vigentes e desenho universal (ABNT NBR 9050).

09



DIRETRIZES DE INFRAESTRUTURA

- Nas calçadas e ciclovias adotar iluminação pública e sinalização de trânsito vertical e horizontal;
- A iluminação deve seguir a ABNT NBR 5101 e NBR 15129 sendo compatível com a escala do pedestre e os aspectos do local;
- Verificar a viabilidade de instalar o cabeamento aéreo em subsolo;
- Avaliar e prever soluções para a drenagem de águas pluviais existentes nas áreas de intervenção.

10

DIRETRIZES PARA O MOBILIÁRIO URBANO



- Instalar mobiliário urbano, como bancos, lixeiras, paraciclos e iluminação, em locais desobstruídos e que permitam a sua boa utilização, incluindo equipamentos para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- Padronizar o estilo do mobiliário observando os critérios de segurança e conforto dos usuários;
- Prever a sinalização padronizada e a comunicação visual da área;
- Prever iluminação que valorize os espaços e a vegetação.

11

DISPOSIÇÕES FINAIS

- Todas as diretrizes devem seguir a legislação municipal para cada seguimento;
- Todo projeto deve ser submetido a prévias autorizações por parte dos órgãos competentes;
- Para que esta proposta seja adaptada em outros locais do município, deve ser realizado todo o estudo referente ao espaço, para que assim, sejam adequadas as diretrizes capazes de atender determinada área da cidade.

12

**ANEXO A – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO DO PLANO
DIRETOR**

**ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO
CULTURAL**

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
1		BANCO DO COMÉRCIO	Av. General Osório, 453 Data: 1920
2		CASA ABREU SILVA	Rua Venâncio Aires, 1798 Data: 1929
3		CASA BUENO	Rua Pinheiro Machado, 822 Data: 1884
4		CASA ANTÔNIO AUDINO	Rua Voluntários da Pátria, 408 Data: 1910
5		QUARTEL 29º GAC	Av. Padre Pacheco, 100 Data: 1909
6		AITA	Rua Pinheiro Machado, 1198 Data: 1922
7		CASA CEMIM	Av. General Osório, 1012 Data: anterior a 1955
8		CASA DINIZ DIAS	Rua Pinheiro Machado, 463 Data: 1933
9		CASA DUMONCEL	Av. General Câmara, 1032 Data: anterior a 1941
10		CASA EDLER	Rua General Câmara, 1149 Data: 1927

ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO CULTURAL

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
11		CASA ESPELET	Av. General Osório, 714 Data: 1930
12		CASA FERREIRA	Rua Marechal Floriano, 1255 Data: anterior a 1912
13		CASA FIRMINO DE PAULA FILHO "PALACINHO"	Rua Mariz e Barros, 396 Data: inferior a 1928
14		CASA FRUTUOSO BRENNER	Rua Pinheiro Machado, 1349 Data: 1920
15		CASA MORADINI	Rua Padre Pacheco, 400 Data: 1900
16		CASA ROCHA MONTENEGRO	Rua General Câmara, 1021 Data: anterior a 1921
17		CASA ROCHA	Rua Pinheiro Machado, 1235 Data: anterior a 1925
18		CASA SPELETE	Av Venâncio Aires, 1587 Data: anterior a 1922

ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO CULTURAL

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
19		CASA VERÍSSIMO DE AZEVEDO	Av. Venâncio Aires, 1551 Data: 1914
20		ANTIGA DELEGACIA	Rua Cel. Pilar, 442 Data: 1826
21		CASA VIECELI	Rua Barão do Rio Branco, 498 Data: 1926
22		CASA WAGNER	Rua Borges do Canto, 675 Data: 1930
23		ESCOLA SANTÍSSIMA TRINDADE	Rua Pinheiro Machado, 122 Data: 1929
24		SOLAR BRANDÃO	Av. General Osório, 702 Data: 1925
25		UNIÃO OPERÁRIA	Av. Presidente Vargas, 1034 Data: 1906
26		QUARTEL AD3	Av. General Osório, 1050 Data: 1922
27		LOJA MAÇÔNICA	Av. Venâncio Aires Data: 1906

ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO CULTURAL

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
28		IGREJA METODISTA	Av. General Osório, 725 Data: 1924
29		PREDIO COMERCIAL	Rua Cel. Martins esquina Rua Pinheiro Machado Data: 1922
30		ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	Rua Pinheiro Machado, s/n Data: 1892
31		ANTIGO COLÉGIO RIO BRANCO	Av. General Osório, 860 Data: 1915
32		CORSAN	Av. Presidente Vargas, 335 Data: 1918
33		ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ÁGUA – ETA	Av. Saturnino de Brito, s/n Data: 1930
34		CAS VERÍSSIMO DE AZAMBUJA	Rua General Portinho, 1274 Data: anterior a 1934
35		PRÉDIO RESIDENCIAL	Av. Presidente Vargas, 1143 Data: -
36		PRÉDIO RESIDENCIAL	Av. General Osório, 840 Data: -

ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO CULTURAL

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
37		PRÉDIO COMERCIAL BOLICHÃO	Av. General Osório, 379 Data: -
38		CEMITÉRIO PÚBLICO	Rua João José de Barros, s/n Data: 1865
39		ESCOLA GABRIEL ÁLVARO DE MIRANDA ANTIGO GINÁSIO CRISTO REDENTOR	Rua Procópio Gomes, 870 Data: 1931
40		PRÉDIO RESIDENCIAL	Rua General Osório, 420 Data: -
41		ANTIGO FÓRUM	Rua Pinheiro Machado, 701 Data: -
42		CLUBE DO COMÉRCIO	Rua Pinheiro Machado, 583 Data: 1934
43		MONTANHA DE OURO	Rua Barão do Rio Branco esquina Rua Bento Gonçalves, 286 Data: -
44		FERRARIA CACHOEIRA	Rua Barão do Rio Branco, 576 Data: -

ANEXO 8D – TABELA DE PRÉDIOS DE INTERESSE HISTÓRICO CULTURAL

Nº	FOTO	NOME	ENDEREÇO / DATA
45		PRÉDIO RESIDENCIAL	Av. General Câmara, 743 Data: -
46		CASA MARIA ZENKNER	Rua Mariz e Barros, 193 Data: 1940

NOTAS:

Os nomes e datas conferidas aos prédios de interesse histórico cultural aqui destacados são uma referência, os mesmos serão confirmados quando da realização do Inventário do Patrimônio Histórico Cultural.

As fotos do nº 1 ao 33 são de autoria de Antônio Carlos de Souza Telles Ferreira e as demais de autoria de Bárbara Vieira Nogueira.