

DIRETRIZES PARA REGULAÇÃO, GESTÃO E INTERVENÇÃO URBANA NO BAIRRO ESTAÇÃO EM CACULÉ/BA

Isabela Soares Vieira



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAMPUS DE LARANJEIRAS
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II

DIRETRIZES PARA REGULAÇÃO, GESTÃO E INTERVENÇÃO
URBANA NO BAIRRO ESTAÇÃO EM CACULÉ/BA

Isabela Soares Vieira

Laranjeiras – SE,
Março de 2018

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
CAMPUS DE LARANJEIRAS

DIRETRIZES PARA REGULAÇÃO, GESTÃO E INTERVENÇÃO
URBANA NO BAIRRO ESTAÇÃO EM CACULÉ/BA

Autora: Isabela Soares Vieira

Orientadora: Ana Maria de Souza Martins Farias

Trabalho apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo, como um dos requisitos obrigatórios para aprovação na disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II, da Universidade Federal de Sergipe.

Laranjeiras – SE,
Março de 2018

ISABELA SOARES VIEIRA BRITO

DIRETRIZES PARA REGULAÇÃO, GESTÃO E INTERVENÇÃO
URBANA NO BAIRRO ESTAÇÃO EM CACULÉ/BA

Trabalho de Conclusão de Curso II apresentado em X de março de 2018
à seguinte banca examinadora:

Prof.^a Dra. Ana Maria de Souza Martins Farias
Universidade Federal de Sergipe (UFS)

Prof.^a Dr. Fernando Antônio Santos de Souza
Universidade Federal de Sergipe (UFS)

Cynara Ramos Silva
Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)

Laranjeiras – SE,
Março de 2018

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi construído com a ajuda de diversas pessoas que possibilitaram e estimularam o desenvolvimento e concretização do mesmo que não podem deixar de ser então citadas.

À minha família que apoiou o meu sonho ao longo de toda a caminhada e até mesmo o cumprimento deste trabalho, em especial aos meus tios Cleuza e Zenildo e a minha mãe Mônica. Muito obrigada por me proporcionarem uma fundação sólida para crescer e atingir os maiores e mais diversos objetivos.

Agradeço a minha orientadora, Ana Maria Farias, e ao professor Fernando Antônio por conseguir me ajudar a explorar o tema dos múltiplos ângulos possíveis e me ensinar tanto desde Arquitetura e Urbanismo às lições cotidianas.

Aos colegas e demais professores dentro da universidade que também foram amigos nos mais vários momentos e fizeram dessa caminhada singular e prazerosa, muito obrigada.

Agradeço também aos demais amigos que a vida me deu e que, mesmo à distância, puderam me apoiar sempre que precisei ou não.

Agradeço por fim, e não menos importante, a todos os caculeenses e simpatizantes que possibilitaram o desenvolvimento desse trabalho direta e indiretamente, enriquecendo cada linha aqui escrita e me fornecendo a certeza sobre a relevância do desenvolvimento do tema.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo o estudo do bairro Estação no município de Caculé/BA e pretende lançar diretrizes para regulação, gestão e intervenção urbana na área. Para que tais objetivos pudessem ser alcançados a metodologia utilizada foi constituída de duas partes. Inicialmente realizou-se pesquisas históricas em livros, artigos e demais referências produzidas por moradores da cidade, recolhidos mapas e dados estatísticos e então foi realizada uma pesquisa qualitativa do espaço por meio da cartografia do lugar, afim de investigar as relações ali estabelecidas. Na segunda parte a metodologia adotada, teve a intenção de estudar a legislação municipal e o seu cumprimento, para após essas análises serem traçadas diretrizes para regulação, gestão e intervenção urbana, por meio de ações como: regulação fundiária, revisão da legislação urbana com colaboração popular, revitalização paisagística dos espaços públicos e criação do parque da cidade. Ressaltando sempre o interesse que leve a uma apropriação dos espaços públicos do bairro pelos moradores locais e que estes sejam também convidativos para os demais habitantes do município, para que possa assim haver uma integração espacial e cultural valorizando sempre a memória afetiva ali presente e a vida coletiva.

Palavras chave: regulação; gestão; intervenção urbana; memória; significação.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Ferrovia Centro Atlântica nos anos 2000.....	26
Mapa 2: Cidade de Caculé em 1947	36
Mapa 3: Localização do Comocoxico	37
Mapa 4: Espaços da memória coletiva local	47
Mapa 5: Localização do bairro Estação.....	60
Mapa 6: Espaços vazios e locais não cartografados pela prefeitura.	76
Mapa 7: Zoneamento das propostas de intervenção no bairro Estação.	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Ações a serem executadas a curto prazo pelo poder público.....	82
Quadro 2: Ações a serem executadas a médio prazo pelo poder público.....	82

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Antiga casa de Dona Rosa Prates.	35
Figura 2: Chafariz no bairro Estação.	38
Figura 3: Chegada do primeiro trem à Caculé.	38
Figura 4: Estação ferroviária de Caculé.	39
Figura 5: Placa comemorativa da estação ferroviária de Caculé.	39
Figura 6: Local onde teria funcionado a Pousada Oriente.	40
Figura 7: Senhor Joaquim, proprietário de casa de jogos.	41
Figura 8: Raimundinha vestindo blusa preta, ao centro.	42
Figura 9: Local onde funcionava a antiga usina de Raul Brito.	43
Figura 10: Antiga residência de Raul Brito.	44
Figura 11: Local onde funcionava a escola primária do bairro Estação.	45
Figura 12: Avenida Arthur Castilho na década de 50.	45
Figura 13: Ponte que liga o Centro à Estação quebrada em 1968.	46
Figura 14: Jardim botânico e muro verde no Distrito de San Pablo.	54
Figura 15: Horta urbana no Distrito de Casetas.	54
Figura 16: Parque no Distrito de Torrero.	54
Figura 17: Parque Central.	55
Figura 18: Parque Institucional.	55
Figura 19: Parque esportivo.	55
Figura 20: Parque Institucional.	56
Figura 21: Projeto do Parque da Juventude - Implantação.	56
Figura 22: Rua sem pavimentação no bairro Estação.	61
Figura 23: Ruína do antigo chafariz.	62
Figura 24: Escadas construídas pelos próprios moradores.	62
Figura 25: Rede de descanso sob árvores na Rua dos Ferroviários.	63
Figura 26: Ruas arborizadas no bairro Estação.	63
Figura 27: Poste de alta tensão no meio da rua no bairro Estação.	64
Figura 28: Guarda-corpo ao longo da Avenida Arthur Castilho.	64
Figura 29: Ponte sobre o Rio do Antônio.	65
Figura 30: Campo de futebol no bairro Estação.	65
Figura 31: Praça Cicinato Ferreira Neves.	66
Figura 32: Situação atual do antigo edifício da estação ferroviária.	66
Figura 33: Situação atual do piso da antiga estação ferroviária.	67
Figura 34: Situação atual do interior da antiga estação ferroviária.	67

Figura 35: Enxurrada sobre os trilhos em dia de chuva no município de Licínio de Almeida-BA.....	68
Figura 36: Situação atual do entorno da linha férrea.....	79
Figura 37: Situação atual da Praça Nossa Senhora do Carmo.....	79
Figura 38: Residências sem calçada na Praça Nossa Senhora do Carmo.....	80
Figura 39: Vazio urbano entre o Rio do Antônio e a linha férrea.....	81
Figura 40: Primeiro cenário - Revitalização paisagística das calçadas na Praça N. Senhora do Carmo.....	84
Figura 41: Segundo cenário - Revitalização paisagística da Praça Cicinato F. Neves, implantação.....	85
Figura 42: Terceiro cenário - Vista da revitalização paisagística da Praça Cicinato F. Neves.....	86
Figura 43: Quarto cenário - Revitalização paisagística do entorno da linha férrea no perímetro urbano.....	87
Figura 44: Quinto cenário - Memorial em homenagem às mulheres da Coreia.....	88
Figura 45: Sexto cenário - Parque da cidade.....	89

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	INTRODUÇÃO	21
CAPÍTULO 2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	17
2.1	CRESCIMENTO URBANO E PERIFERIZAÇÃO.....	19
2.2	A FERROVIA E A CIDADE.....	21
2.2.1	O surgimento das primeiras ferrovias no mundo	22
2.2.2	Histórico ferroviário brasileiro: da gênese ao declínio.....	23
2.2.3	Condição atual da Ferrovia Centro Atlântica	25
2.3	VAZIOS URBANOS.....	27
2.4	DESENHO URBANO E CONTEMPORANEIDADE.....	29
CAPÍTULO 3	A CIDADE E O BAIRRO	33
3.1	A HISTÓRIA DA CIDADE DE CACULÉ	35
3.2	A FERROVIA E O BAIRRO ESTAÇÃO.....	36
3.3	ENTRE A LUZ E A SOMBRA: MULHERES CACULEENSE QUE MARCARAM A HISTÓRIA	47
CAPÍTULO 4	CASOS CORRELATOS.....	51
4.1	ESTO NO ES UN SOLAR.....	54
4.2	PARQUE DA JUVENTUDE.....	55
CAPÍTULO 5	LEITURA DO BAIRRO	57
5.1	ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO URBANA MUNICIPAL.....	69
CAPÍTULO 6	PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	73
6.1	DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO.....	77
6.2	CENÁRIOS POTENCIAIS.....	84
CAPÍTULO 7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	95

CAPÍTULO 1 INTRODUÇÃO



O crescimento das cidades contemporâneas, regidas pelo capital, tem gerado territórios cada vez mais segregados e que, nem sempre, fornecem a estrutura necessária para garantir a qualidade de vida dos seus moradores, principalmente àqueles com menor renda que passam a habitar as periferias da cidade.

A ausência da integração entre o bairro Estação e os demais bairros da cidade de Caculé, situada na Bahia, aponta para um processo de periferação causada pelo crescimento horizontal da malha urbana estimulada pela construção da estação ferroviária nos anos 40. Porém, a desativação dos trens de passageiros e conseqüentemente a desativação da estação ferroviária, concomitante com a não ocupação das glebas próximas ao Rio do Antônio, fez do bairro Estação um local cada vez mais distante da realidade da cidade e vítima de preconceito pelos moradores dos demais bairros da cidade, que o caracterizam como inseguro, principalmente por conta das antigas atividades que ali aconteciam, como as brigas e a prostituição dentro dos cabarés que se encontram extintos.

Tal processo resultou também em um esvaziamento dos lotes anteriormente ocupados devido à crescente desvalorização da área, agravando ainda mais o aspecto de abandono do local. Por outro lado, desenvolveu-se ao sul do bairro uma nova ocupação, acrescentando assim um novo desenho à malha sem apoio e nem mesmo orientação dos órgãos públicos e da legislação urbana.

Desse modo, o presente trabalho de conclusão de curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo pretende elaborar **diretrizes de regulação, gestão e intervenção urbana que priorizem o bairro da estação e os seus residentes, afim que se integre também à malha urbana e dinâmica da cidade**. Usando como referência projetos de intervenção que por meio de ações públicas e privadas puderam ressignificar os espaços urbanos antes vítimas de preconceitos, como é o caso de Zaragoza na Espanha e do Parque da Juventude em São Paulo.

Pretende-se assim que os moradores da cidade possam então entender os problemas que os cercam e as medidas urbanas que podem beneficiá-los, empoderando a população, de modo que possam cobrar do poder público que se realizem medidas de melhoria para a qualidade urbana.

A importância da proposta de definir diretrizes de intervenção urbana no bairro da estação parte da premissa que a estação ferroviária, que dá nome e caracteriza o bairro de estudo, a qual foi um dia o símbolo do desenvolvimento da cidade, veio a se tornar um local de abandono e medo, onde, juntamente com as ruínas das moradias da época e os lotes desocupados ou subutilizados, vieram a compor um traçado urbano marcado por diversos vazios que trazem a sensação de insegurança para diversos caculeenses principalmente dos outros bairros.

O crescimento horizontal da cidade, a desapropriação dos espaços, a estigmatização do bairro e a falta de planejamento urbano levou à segregação do bairro Estação. A presença de uma ferrovia ativa para realizar apenas o transporte de cargas oferece também riscos a vida daqueles que ali transitam.

O bairro Estação, apesar de hoje encontrar-se estagnado pela desativação do trem de passageiro e a falta de políticas públicas que atraiam pessoas para as suas ruas, possui uma grande importância na memória local, e isso faz com que tenha um significado muito forte no imaginário dos caculeenses que lembram com nostalgia do tempo em que ali passavam os trens de passageiros que poderiam levá-los às grandes cidades. Nota-se assim a necessidade de um conjunto de ações de gestão pública que possibilitem a continuidade da história sem que seja visto como um território ocupado por usuários de drogas, objetivando sempre valorizar a população local e as suas necessidades.

Tem-se então, como **objetivo geral do presente trabalho definir diretrizes que priorizem o bairro da estação no município de Caculé/BA.**

Os objetivos específicos desse trabalho são:

1. Estudar o Bairro da estação, situado no município de Caculé/BA, a fim de obter maior conhecimento sobre a sua história e situação atual;
2. Propor diretrizes para regulação e gestão urbana que priorizem o bairro Estação.
3. Propor diretrizes de intervenção urbana para a integração do bairro à dinâmica e à malha urbana da cidade.

Para alcançar os objetivos propostos a metodologia aplicada está composta por duas partes. Na primeira foram pesquisadas informações históricas em livros, artigos e demais referências produzidas por moradores da cidade, afim de se investigar a história e a dinâmica do bairro e do município em que se insere. Foram também recolhidos mapas e dados estatísticos da região estudada para dar continuidade ao estudo, assim como realizadas visitas à área em questão em diferentes horários e condições para investigar a relação do homem com aquele espaço.

Posteriormente, ainda na primeira parte da metodologia, foram coletadas entrevistas não estruturadas de moradores e figuras políticas locais, utilizando assim a cartografia como método de pesquisa qualitativa, afim de se investigar as relações das pessoas com o meio. Ao longo do estudo, buscou-se manter o pensamento aberto sobre as informações que se podem obter, sem, é claro, perder de vista o foco e o objetivo da pesquisa, usando assim de pistas e linhas iniciais, realizando então um mergulho no plano da experiência entendendo as relações desenvolvidas no bairro como um rizoma (SOUZA; FRANCISCO, 2016).

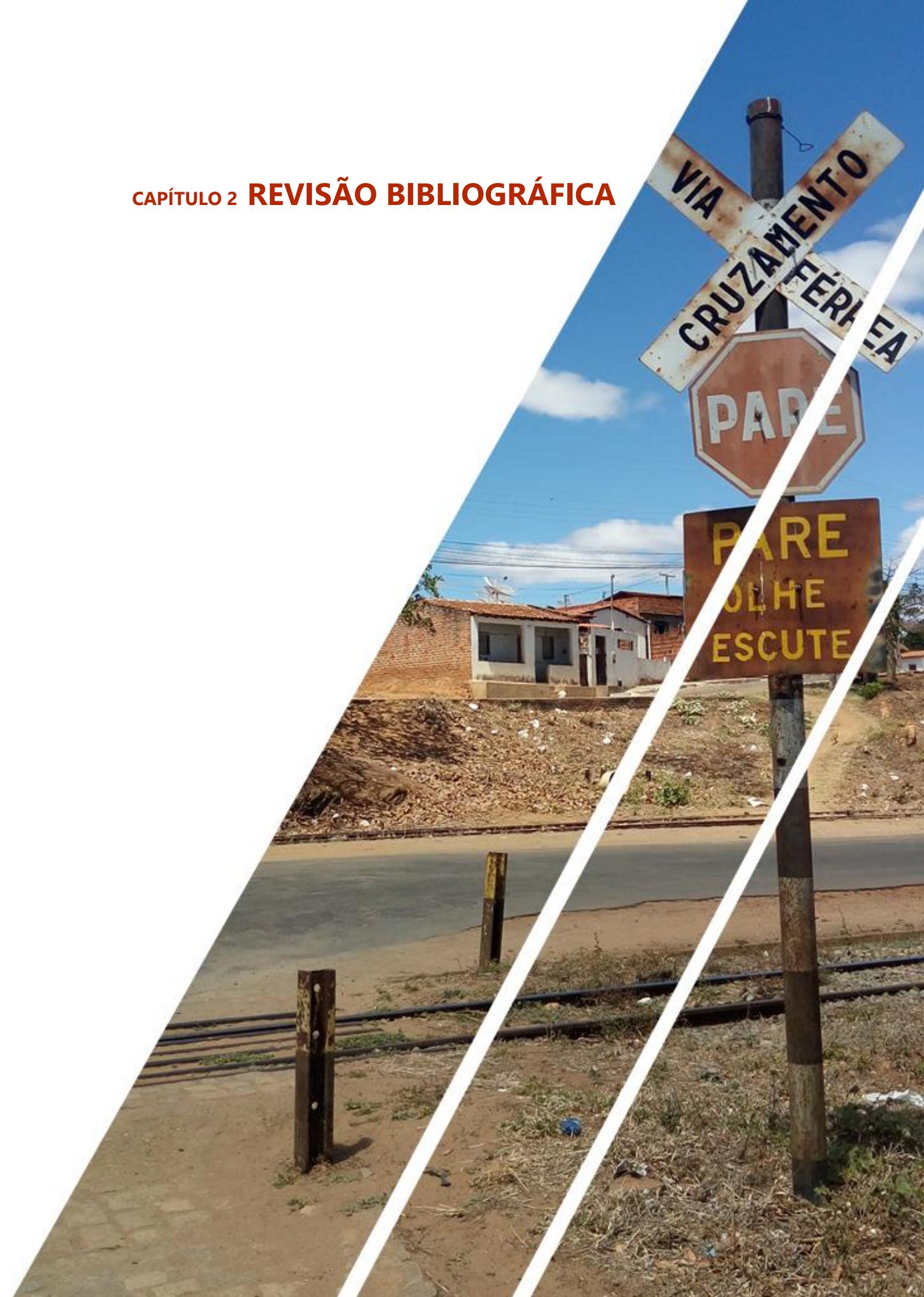
Levando-se em conta a transversalização e a implicação, não se trata de ir ao campo para coletar os dados de pesquisa, mas de imergir no campo, interagir com ele, deixando-se envolver reflexivamente, sempre atento aos movimentos e intensidades, à espreita ao que vai sendo produzido como material de pesquisa. (SOUZA; FRANCISCO, 2016, p. 818)

Na segunda parte da metodologia foi consultada a legislação urbana do local e então investigado o seu cumprimento no município por meio de entrevistas com o poder legislativo local. Na sequência houve a união desses com os primeiros dados e assim se definiram diretrizes para intervenção urbana no bairro Estação, baseando também no conteúdo apreendido por meio da literatura aplicada ao longo do estudo.

Sendo assim, o trabalho dividiu-se em seis partes, onde inicialmente se apresentam as revisões bibliográficas pertinentes para o entendimento dos assuntos a serem tratados, em sequência, a segunda parte se trata de um estudo histórico da cidade de Caculé e do Bairro Estação. A terceira parte aborda o estudo de casos que se relacionam com as condições encontradas no bairro e com as intervenções que deverão ser feitas.

Na quarta parte se identificam as potencialidades e problemas do bairro em questão realizando uma leitura da condição atual desse, de modo que, na quinta parte apresentam-se as propostas de como intervir no local. Por fim, a sexta parte do presente trabalho traz as conclusões obtidas ao longo dos estudos realizados.

CAPÍTULO 2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA



Ao deparar-se com o bairro Estação, nota-se inicialmente que sua localização geográfica dista dos demais bairros da cidade de Caculé, marcado pela separação física do Rio do Antônio e da Ferrovia Centro Atlântica que geram uma descontinuidade na malha urbana. Para poder então entender a sua formação e a sua dinâmica atual, sentiu-se a necessidade de entender o processo de urbanização e periferação das cidades brasileiras, a influência das ferrovias no processo histórico e a influência dos vazios urbanos na malha atual, uma vez que, com a desativação dos trens de passageiros, a estação ferroviária e suas redondezas foram esvaziadas.

2.1 CRESCIMENTO URBANO E PERIFERIZAÇÃO

A história do crescimento e desenvolvimento das cidades é marcada fortemente pela industrialização e o capitalismo. Apesar de no Brasil o capitalismo ter se difundido de modo tardio (SANTOS; SOUZA; SILVEIRA, 1998), suas consequências nas cidades despontaram logo. Havia, já no início do século XXI, 82% da população vivendo no meio urbano (IBGE, 2010).

Aqueles que antes viviam antes inseridos no meio rural encontravam-se agora em meio ao território do capitalismo, a cidade, regidos por novas leis e ordens que dão força ao capital (SPOSITO, 1988). Essa cidade, palco da nova dinâmica, passa então a ser definida de diferentes formas pelos estudiosos ao longo do tempo. O sociólogo Max Weber (1921), já vinha a muito tempo caracterizando-a como um "local de mercado", enquanto Christaller (1933) vinha afirmar que toda cidade é uma localidade central. Dentro da temática, caracterizando o quadro das cidades contemporâneas Marcelo Lopes de Souza traz a seguinte reflexão que reforça e complementa o tema (2003, p. 27):

A cidade é, sob o ângulo do uso do solo, ou das atividades econômicas que as caracterizam, um espaço de produção não-agrícola (ou seja, manufatureira ou propriamente industrial) e de comércio e oferecimento de serviços.

Em consequência do crescimento exponencial causado pelo êxodo rural, o poder público que antes tinha grande controle sobre as terras urbanas passa a não elaborar mais tantos planos e regulamentos, muito pouco se fiscalizava daquela nova inserção, do novo espaço construído às margens da cidade. O traçado urbano que em algumas localidades pareciam muito bem desenhados ficara restrito apenas ao centro, que antes era compreendido como todo o núcleo urbano. O próprio Estado agora era um especulador, onde a cidade, o bairro e a casa passavam a seguir a lógica capitalista que visava o lucro. Formava-se assim, ao redor daquele núcleo único uma nova faixa, considerada periferia (SPOSITO, 1988). O mesmo que é caracterizado por Leonardo Benévolo (1983) como a "Cidade liberal" que é produto da

superposição de iniciativas com pouca ou nenhuma regulamentação, visando apenas o desenvolvimento econômico, principalmente industrial.

Era então, no espaço urbano que o capitalismo se mostrava mais bruto para aqueles que passaram a habitar esse espaço, uma vez que no meio urbano o homem necessita de muito mais bens e serviços do que no meio rural (SPOSITO, 1988). As diferenças de poder de compra eram logo claramente definidas pela região em que suas habitações eram locadas. O proletário não vivia no mesmo lugar que os industriais, que por sua vez também habitavam um espaço diferente dos pequenos burgueses e profissionais liberais que constituíam a classe média. Eram os pobres induzidos a residir longe dos centros e das amenidades naturais (DE SOUZA, 2003). Reforçavam-se assim a conceituação da periferia.

O termo "periferia" explicita via de regra, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. [...] "periferia" hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviço deficientes, sendo essencialmente o *locus* da reprodução sócio espacial da população de baixa renda. (SERPA, 2002, p. 161)

Vale também ressaltar que por estarem localizados distantes dos centros, onde esses possuem a maior parte dos serviços essenciais, a classe proletária fica também, muitas vezes, restrita do uso destes mesmos serviços, uma vez que a capacidade de se locomover grandes distâncias está intimamente ligada ao poder de compra, influenciando assim o modo de vivenciar a cidade (DE SOUZA, 2003). Forma-se assim um território de complexidade ímpar, tendendo a gerar uma territorialidade, como reforça Manuel Correia de Andrade (apud SANTOS; SOUZA; SILVEIRA, 1998, p 214):

A formação de um território dá às pessoas que nele habitam a consciência de sua participação, provocando o sentimento de territorialidade que, de forma subjetiva, cria uma consciência de confraternização entre as mesmas.

Ao falar sobre periferia no Brasil não se pode ignorar que estas aparentam uma grande diferença étnica se comparada aos centros. Tendo então, nas periferias, uma grande maioria negra que ratificam a resistência de um passado ainda recente de 400 anos de escravidão, onde, apesar de formalmente livres, os negros não tiveram realmente condições de se inserir inteiramente na sociedade.

Os negros expatriados, que tinham a senzala como território, locada distante da casa onde desenvolvia o cotidiano dos seus senhores, passaram a se agrupar em novas territorialidades, os quilombos rurais e as periferias urbanas. Na cidade de São Paulo, por exemplo, onde grande parte do trabalho braçal exercido pelos escravos foi rapidamente substituído pelo trabalho de imigrantes europeus, restava aos negros apenas abrigar-se em cortiços e barracos a margem na sociedade, ocupando bairros como Bexiga e Barra Funda. E,

ainda que morando em condições precárias, compartilhando a moradia com famílias distintas, tendo pouca privacidade e qualidade de vida, estes – que vieram para o Brasil apenas para servir os colonizadores sem a mínima preocupação com o seu bem-estar – vieram a sofrer ainda mais com as reformas urbanas principalmente na cidade do Rio de Janeiro, onde os quilombos urbanos foram empurrados para ainda mais longe para que houvesse uma “melhora na cidade”, resultando na ocupação dos morros e na formação das favelas como se conhecem hoje (ROLNIK, 1989).

A escassa qualificação profissional, o pouco acesso à educação e à moradia digna perpetuou a pobreza e estigmatização que dificultaram e ainda dificultam a inclusão desse grupo social. Onde o enriquecimento do negro no Brasil, muitas vezes, faz com que relevem ou esqueçam a cor de sua pele, havendo assim um “branqueamento cultural” que leva à falsa afirmação de que não há preconceito no país. Porém a negação de um problema não significa a inexistência do mesmo e tudo isso leva a uma diminuição da autoestima coletiva e a uma maior resistência à integração (DE SOUZA, 2003).

Tem-se então a cidade capitalista, regida por uma especulação tanto estatal quanto dos detentores das maiores rendas. Onde aqueles que caracterizam a força de trabalho situam-se restritos às margens da cidade e muitas vezes sem acesso aos serviços essenciais, por falta de mobilidade dentro do espaço intra-urbano. E essa população muitas vezes é distinta por uma etnia evidente, sendo esta vítima de preconceitos e encontrando assim ainda mais dificuldade de inserção no modo de vida da cidade e principalmente dos centros urbanos.

2.2 A FERROVIA E A CIDADE

Os meios de transporte têm, primeiramente, uma função econômica na qual permite acesso a bens de consumo que não se encontram disponíveis, ou tem um elevado valor em determinada região. Viabilizando assim uma maior racionalidade produtiva, de modo que cada região pode especializar a sua produção devido ao maior mercado potencial. Rompem-se assim os monopólios a medida em que crescem as novas concorrências (MARTINS; FILHO, 1998).

Fair & Williams chama a atenção ao fato de que os transportes cumprem também a função social de permitir a mobilidade das pessoas, estimulando assim a disseminação de informação e ideias e permitindo o desenvolvimento das cidades (apud MARTINS; FILHO, 1998).

2.2.1 O surgimento das primeiras ferrovias no mundo

O surgimento do trem de ferro revolucionou drasticamente a história dos transportes. O que antes era transportado por meios hídricos ou de tração animal, agora, na era industrial, poderia ser realizado por uma máquina forte, ágil e segura. Que, apesar do medo e da estranheza dos primeiros civis ao terem conhecimento dessa nova tecnologia, rapidamente avançou e ganhou espaço por toda a Europa e em seguida nos Estados Unidos, parte da Ásia, Austrália e América do Sul.

A ferrovia promovia uma nova dinâmica em relação ao espaço. Produz uma nova relação sensorial com o meio à medida que a sua velocidade e o seu ritmo altera a relação do viajante com a paisagem e o espaço passa a ser vencido de modo muito mais rápido. Cresce assim a rede de comunicação, o que permite também a incorporação de novas áreas territoriais. A ferrovia também vai contribuir decisivamente para o desenvolvimento da indústria siderúrgica favorecendo ainda mais a indústria na Grã-Bretanha. Rompe-se assim o mundo como era conhecido pré-capitalista, da madeira e do couro e ratifica a nova era da industrialização, do vapor e do ferro (LESSA, 1993).

O trem levava ao interior uma imagem cosmopolita, de desenvolvimento urbano e industrial. Com isso proporcionava também uma imagem de unidade territorial a medida que permitia a maior comunicação dentro do país que passava assim a assumir um caráter unitário. O governo passa então a ver esse meio de transporte como um elemento estratégico e fundamental de controle interno e de pressão externa, para que assim pudesse constituir a sua soberania. Mas, para o êxito das ferrovias elas precisavam estar associadas ao telégrafo, que vai, além de regular o fluxo das linhas, servir também como informante de preço, estoque, fatos políticos, culturais, entre outros (LESSA, 1993).

Ao contrário do sistema hidroviário, o trem consegue movimentar cargas de maior peso por maiores distâncias sem a limitação do curso do rio. Ele estimulava também as viagens de passageiros, uma vez que era mais acessível, de menor custo, mais segura e rápida, aumentando assim a mobilidade da população (MARTINS; FILHO, 1998).

Nos Estados Unidos, o período correspondido entre 1859 e 1890 era caracterizado como a "Era da construção das ferrovias" (LOCKIN apud MARTINS; FILHO, 1998). Esse período foi marcado pela construção das grandes transcontinentais que avançavam para o oeste buscando conquistar e desenvolver esse território, o que causou o extermínio de nações indígenas e de trabalhadores chineses que estavam destinados a essa tarefa. Essas transcontinentais tinham como função principal produzir novos territórios, o que passou a ser então replicada em diversos países pelo mundo, até mesmo no Brasil (LESSA, 1993).

2.2.2 Histórico ferroviário brasileiro: da gênese ao declínio

No ano de 1835 despontou o primeiro decreto oficial no Brasil no qual tratava da construção de sua primeira ferrovia que deveria ligar o Rio de Janeiro à Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O que só veio a se concretizar mais de um século depois do início do seu planejamento, como será visto a seguir. Somente em 1840 houve de fato a primeira concessão ferroviária no país e somente em 1854 aconteceu a inauguração do primeiro trecho ferroviário que contava com pouco mais de quatorze quilômetros de extensão. Porém, devido aos acidentes ocorridos a ferrovia se mostrava cara, perigosa e descuidada, aumentando o ceticismo da população e dificultando a expansão desse meio de transporte no território brasileiro (LESSA, 1993).

Porém, para os entusiastas, a ferrovia levaria para o interior do país o ambiente salubre e saneado das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Essa parcela da sociedade acreditava que o trem de ferro seria portador do progresso, da urbanização e da integração do território brasileiro afim de que ele se civilizasse e atingisse uma unidade. No Rio de Janeiro o cotidiano da metrópole foi completamente transformado pela implantação da ferrovia, do bonde, da luz elétrica e da nova concentração de pessoas que passaram a habitar aquele espaço. Tornando a cidade do Rio inserida no mundo da circulação de acordo os padrões internacionais. Concomitantemente a malha ferroviária paulista buscava, por sua vez, ligar os centros de produção agrícola cafeeira ao porto no litoral, de modo que pudessem ser exportados ou aos outros estados brasileiros (LESSA, 1993).

Os grandes centros urbanos eram irradiadores e centralizadores do fluxo ferroviário e as estações localizadas pelo interior do país eram as catalizadoras de urbanização e formação das cidades (DINIZ, 2012). Enquanto isso, na Bahia que passava por uma crise econômica e política, onde tinha perdido a condição de portadora da capital federal e sua lavoura e exploração mineral encontrava-se em declínio, a implantação das ferrovias ocorreu relativamente cedo, por volta da década de 1850. Tinha, com a difusão desse meio de transporte, a esperança da retomada do enriquecimento e da disputa de poder nacional (ZORZO, 2000).

Almejava-se, no território baiano, a integração das zonas de produção com os portos marítimos e fluviais. Tendo em 1856 o início das obras da ferrovia que ligaria a capital estadual, Salvador, ao porto de Juazeiro que, por sua vez, ligava o norte da Bahia à Minas Gerais por meio do Rio São Francisco. Sua conclusão, porém, só foi realizada no ano de 1895, mostrando-se uma obra custosa e demorada. A segunda linha a ser construída, por volta da década de 1870, buscava ligar a região do recôncavo à Chapada Diamantina, o alto sertão baiano (ZORZO, 2000). Porém a chapada era uma barreira natural muito complexa a ser vencida, onde, no dado

momento, não existiam recursos técnicos e financeiros para vencer tal desafio. Optou-se assim por desviar o curso a partir da cidade de laço para ligar com o norte de Minas Gerais (UCHÔA, 2014).

No estado mineiro, por sua vez, era estudada a mudança da capital Ouro Preto para uma cidade mais “higiênica” que viesse a prosperar. De acordo os estudos realizados pelo engenheiro Aarão Reis, deveria então mudar para Belo Horizonte, que por sua vez deveria prosperar em quatro anos para ser digna de se efetivar como capital estadual. Sendo assim, foi construída uma extensão da Ferrovia Central do Brasil que ligava a nova capital ao Rio de Janeiro com o intuito de fornecer produtos para a construção e desenvolvimento da cidade, tendo sua inauguração no ano de 1895. Logo criou-se também uma conexão ferroviária da região do Rio das Velhas à região do Rio São Francisco tendo sua última estação na cidade de Pirapora, de modo que ampliava o mercado consumidor interno no país (LESSA, 1993).

Estudava que dessa ponta deveria haver uma nova linha que ligasse ao Pará de modo que integrasse a produção da borracha com as cidades e portos do Sudeste. Porém, com o declínio da borracha por volta de 1918, houve o fim da obra que ligaria Pirapora/MG à Belém/PA, tornando essa cidade mineira o fim de linha, também chamada de “boca do sertão” o que causou o declínio da economia municipal. Expandiu-se então a Ferrovia Central em direção a cidade de Montes Claros, sob a justificativa de ser uma linha tronco que traria incalculáveis benefícios ao sertão e integraria essa região ao restante do país, disseminando assim a ideia de “brasilidade” como almejava escritores como Euclides da Cunha (LESSA, 1993).

A Ferrovia Central do Brasil deveria então ligar Montes Claros/MG à Monte Azul/MG e então encontrar-se com a Viação Federal Ferroviária do Leste Brasileiro, que então concluiria o plano inicial da história da ferrovia brasileira de 1835, uma vez que se conectaria à cidade de Salvador/BA. Tendo início no ano de 1942 o trecho que ligava Montes Claros à Monte Azul foi concluído no ano de 1946 e inaugurado em 1947. Enquanto a ferrovia baiana teve a ligação da linha de Contendas/BA à Monte Azul, passando pela cidade de Caculé/BA, concluída em 1950 e inaugurada no mesmo ano, quando o primeiro trem saiu no dia 07 de setembro de Salvador e chegou ao Rio de Janeiro no dia 12 de setembro. Criava-se então, no sertão mineiro e baiano, um intenso corredor de migração para aqueles que fugiam da seca. Tinha esse trecho da ferrovia um caráter maior de conquista territorial, assim como as transcontinentais nos Estados Unidos (LESSA, 1993).

No cenário geral da Bahia, algumas ferrovias como a Estrada de Ferro de Nazaré encontravam-se em declínio e processo de inutilização devido à queda no transporte de cargas que se apresentavam cada vez mais inseguras para os fabricantes e agropecuaristas que desejavam escoar seus produtos. O movimento rodoviário, que começou a se alastrar na Bahia

por volta de 1930, ganhava cada vez mais força. O conjunto das vias férreas davam consistência à construção das rodovias que se mostravam mais baratas e rápidas, tendo um crescimento exponencial significativo que fez com que a Bahia contasse com 10.325km de rodovias ativas já no ano de 1970 (ZORZO, 2000).

Enquanto as ferrovias eram duramente regulamentadas pelo Estado e o seu sistema de tarifas estava diretamente ligada ao valor da carga a ser transportada, o transporte de baixa escala, realizado pelas rodovias, possuíam pouca interferência governamental e os fretes eram baseados no custo de transporte. Passando então a rodovia a ser a melhor forma de servir o mercado interno, enquanto as ferrovias ligavam aos portos, uma vez que o transporte rodoviário poderia atender de porta a porta, o que diminuía significativamente a necessidade de transbordo (MARTINS; FILHO, 1998). O trem de ferro não era mais capaz de atender a velocidade exigida nessa nova era do automóvel, do rádio, da televisão. Pouco a pouco veio a se tornar símbolo do passado (LESSA, 1993).

A dificuldade de expansão da rede ferroviária, o sucateamento da sua infraestrutura, o abandono da tarefa de conservação do patrimônio, tudo isso foi decisivo para a substituição a ferrovia pela rodovia (ZORZO, 2000). Porém, não tardou até que houvesse uma crise no petróleo, que era essencial para manter esse novo sistema funcionando. Despertou-se assim a necessidade de investir nos dois meios de transporte em questão, de modo que, em vez da concorrência histórica, objetivasse uma complementaridade, resultando assim na intermodalidade (MARTINS; FILHO, 1998).

“A integração de empresas para a prestação de serviços intermodais, conjugada com o uso intensivo de sistemas modernos de comunicação tem sido um elemento norteador no objetivo primordial do atendimento dos requisitos do mercado consumidor.” (MARTINS; FILHO, 1998, p. 13 e 14)

Desse modo, com os investimentos no transporte rodoviário, a ferrovia foi pouco a pouco perdendo o seu valor no cenário nacional, principalmente como meio de transporte de pessoas. Restando assim longos trechos de linha férrea desativada ou subutilizada por todo o Brasil, representando assim a perda de grandes investimentos financeiros.

2.2.3 Condição atual da Ferrovia Centro Atlântica

Com o processo de desestatização da malha da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), a Ferrovia Centro Atlântica passou a assumir cerca de 7080Km de sua malha, iniciando sua operação em 1996. Seu intuito é voltado exclusivamente para o transporte de cargas (BUZELIN, 2001). Em 2011, voltada para assumir o serviço intermodal, a empresa VLI Multimodal S.A.

passou a controlar o transporte de cargas da Centro Atlântica e da Ferrovia Norte Sul, tendo também a concessão da empresa Vale para operar na Estrada de Ferro Vitória a Minas e na Estrada de Ferro Carajás, integrando-as aos portos e terminais.

Afirma o funcionário da Ferrovia Centro Atlântica que, atualmente, os principais produtos transportados são: a Magnesita que é extraída em Catiboaba, no município de Brumado/BA, e levado ao parque industrial de Belo Horizonte/MG, combustíveis derivados do petróleo levados de Candeias/BA à Montes Claros/MG e Cal de Nova Granja, município de São José da Lapa/MG, ao Porto de Aratu, município de Candeias/BA (VIEIRA, 2017).

Mapa 1: Ferrovia Centro Atlântica nos anos 2000.



Fonte: Correio, 2014.

Desse modo, hoje na Bahia, é possível encontrar ativa a linha férrea que liga Candeias/BA à Monte Azul/MG, que se encontra em frequente manutenção para transporte de carga, buscando melhorar a segurança nos trilhos. Os demais trechos da linha encontram-se em desuso, chegando a ter parte do percurso intrafegável por falta de reparo ou até mesmo

por roubo de trilho. Esses espaços passaram então a representar vazios dentro do perímetro urbano, sendo assim uma descontinuidade da malha das cidades.

2.3 VAZIOS URBANOS

Seja por conta das ruínas da antiga estação ferroviária, dos edifícios históricos desocupados ou dos longos trechos nunca edificadas à margem do Rio do Antônio, o fato é que o bairro Estação conta com diversas lacunas que causam as mais diversas sensações ao caminhar pelas suas ruas. Caculé, apesar de não ser uma cidade grande, o fenômeno dos vazios urbanos encontra-se muito presente principalmente no local de estudo, motivo pelo qual a temática está incluída neste referencial teórico.

“A primeira impressão que os vazios urbanos, inseridos na malha urbana das grandes cidades, nos causam em nossos percursos cotidianos, é de um certo estranhamento. Em meio ao burburinho da cidade, ao fluxo intenso de pessoas que vem e que vão, esses terrenos são estranhamente silenciosos. [...] outros, vacantes, marginais, provocam sentimentos ambíguos: ora nos despertam sonhos de novas estruturas urbanas, ora a sensação de que devemos evitá-los em nossos trajetos” (BORDE, 2003, p. 1)

Presentes em qualquer cidade, os vazios urbanos podem ser considerados como parte dos elementos constituintes da morfologia urbana (ROSA, 2008). A conceituação desse termo, por sua vez, passa por complexas e divergentes análises ao longo dos estudos urbanísticos. Para Ebner (1999) os vazios são áreas construídas, a partir do momento que houve um trabalho em seu entorno para que este espaço possa estar vazio, ou seja, só existe um vazio porque há um cheio, podendo ser caracterizado então como qualquer área parcelada ou não que se insere no território urbano, onde não há ocupação ou a ocupação se encontra subutilizada.

Borde (2003) traz os vazios como áreas urbanas que possuem infraestrutura e ao mesmo tempo não realizam a sua função social e econômica, ainda que nesse espaço tenha alguma estrutura sem usar ou esteja simplesmente vazio. São estas áreas também responsáveis por deter, muitas vezes, uma relação com o passado e ao mesmo tempo não estabelece uma vinculação com o presente (FILAOVÀ apud BORDE, 2003).

Tem-se como principal agente causador desses vazios urbanos o crescimento horizontal das cidades onde, a medida que novas áreas vão sendo loteadas, algumas regiões, entre os centros e a expansão territorial, continuam sem um uso específico. Podendo a terra dessas regiões pertencerem ao Estado – de modo que seja uma reserva necessária para a implantação equipamentos comunitários – ou serem lotes particulares com o propósito de

reserva de valor (EBNER, 1999). No segundo caso, o capital imobiliário tem o seu valor atrelado a uma atividade que não é produtiva, mas sim fruto de uma “monopolização do acesso a uma condição indispensável àquela atividade” (SINGER apud EBNER, 1999, p. 88). Topalov (1979) ratifica que a utilidade da localização em que se encontra o terreno é o que irá atribuir valor a ele.

Estes espaços característicos também podem ser produtos de grandes estruturas ferroviárias, portuárias, industriais que perderam o seu uso e se transfiguraram em estruturas obsoletas. Podem, inclusive, ser antigas áreas que faziam parte de um plano de expansão da cidade, mas que não veio a se realizar, e hoje não passa de um vazio. Os espaços residuais, aqueles que surgem como uma descontinuidade da malha urbana, como um pedaço inacabado, podem ser considerados também como parte do conjunto de vazios de uma cidade (BORDE, 2003).

No Brasil, a mudança gradativa do tipo de sistema de transporte utilizado resultou em grandes lacunas em suas cidades, seja pela substituição das ferrovias pelas rodovias quanto pela desativação de diversos portos hidroviários e até mesmo pela substituição de portos marítimos para a criação de estruturas maiores e mais modernas. Sendo assim, os espaços que tinham uma alta dinâmica diária e uma grande infraestrutura no seu entorno, passou a dar lugar ao vazio. Fragmentou-se então diversas cidades, tanto em relação ao seu desenho como aos seus fluxos.

As ruínas e os demais terrenos vagos, mantidos fora do mercado para uma possível reserva de valor, acentuam as diferenças contidas nos espaços urbanos caracterizando ainda mais a sua fragmentação. Formam-se assim duas dinâmicas com um elemento em comum, o vazio divisório, este, porém é decisivo para a reurbanização ou revitalização dos sítios em que se inserem (SILVA, 2015).

Porém, cabe ressaltar que os vazios urbanos têm consequências para as cidades muito maiores do que um simples branco no espaço cartográfico. Estes geram também o encarecimento das infraestruturas, aumento das distâncias a serem vencidas pela população, que leva ao encarecimento dos transportes individuais e coletivos, aumento do preço dos demais lotes devido à oferta reduzida destes no mercado, devido ao abandono e o crescimento espontâneo da vegetação pode vir a se tornar criadouro de mosquitos que provocam doenças, entre outros (EBNER, 1999).

Contudo, pode-se também caracterizar os vazios urbanos como áreas com potencial de transformação, uma vez que se tratam de terrenos livres, geralmente com infraestrutura, já inseridos na malha urbana que pode vir a ter uma função social. Sendo assim intervir nestes espaços pode levar a reversão dos impactos negativos que esses vazios produzem no meio

em que se inserem (BORDE, 2003). A sua ocupação pode, inclusive, contribuir para a contenção do processo de especulação imobiliária e apropriação do território pela população local.

2.4 DESENHO URBANO E CONTEMPORANEIDADE

Ao falar em reforma urbana costuma ser muito comum, àqueles que tem algum conhecimento sobre a área, associar rapidamente às reformas do início do século XX, marcadas pela Revolução Industrial, também conhecida como reformas "higienistas". Nesse momento histórico o cidadão que habitava a cidade, principalmente os proletários, tinham suas necessidades e complexidades ignoradas, sendo estes cada vez mais empurrados para as periferias afim da construção de uma cidade "limpa e saneada" (LESSA, 1993).

Por volta de 1960 iniciaram uma série de discussões sobre a relação do capital e do consumo humano que levaram a diversas reflexões sobre como estavam sendo construídas as cidades. O humanismo voltou a ganhar força nas decisões urbanísticas e os cidadãos passaram a ganhar maior participação nas decisões políticas, uma vez que foi percebido que esta alternativa era mais fácil e menos custosa do que enfrentar diretamente a população (DEL RIO, 1990).

O movimento moderno passou a ser alvo de constantes críticas, desde a sua arquitetura do desenho total, até o seu urbanismo com cidades que supervalorizavam o desenho mas produziam ambientes frios, impessoais, de pouca flexibilidade. Cabe como exemplo o caso da cidade de Brasília, que apesar de possuir algumas soluções interessantes em seu desenho urbano, possui a utilização do solo pouco eficiente que encarece a infraestrutura, diminui a acessibilidade principalmente para o pedestre e não prevê a adequação aos possíveis novos usos que poderão vir a surgir naquele espaço (DEL RIO, 1990).

As crescentes discussões sociológicas a partir dos anos 60 tiraram o urbanista da sua zona de conforto, atrás de sua prancheta e inseriram este no verdadeiro espaço urbano. Um espaço heterogêneo, interdisciplinar, dinâmico, que não pode ser resolvido de dentro de um escritório. Aquele que é responsável pelo desenho urbano passa também a ser visto como um promotor imobiliário consciente (BENTLEY apud DEL RIO, 1990).

Cândido Malta (2003) ressalta a importância da colaboração popular no processo de planejamento, uma vez que esse deverá prezar pela qualidade de vida dos seus moradores. Defende-se assim que os cálculos de uso do solo sejam voltados para favorecer o homem, não o capital imobiliário.

"Não se pode permitir a instalação de atividades que exigirão maior capacidade de circulação do que conseguimos implantar, dados os recursos

disponíveis, que tem sido escassos. [...] Esse preço será jogado para nós, com o tempo, até que paguemos essa conta de modo disfarçado, diluído nos orçamentos públicos ao longo dos anos.” (MALTA, 2003, p. 26)

Ballestra e Rigatti chamam a atenção para a compreensão das heterogeneidades presentes nas cidades, onde o planejador deverá integrar o novo com o pré-existente. Para isso deverão ser levados em consideração a evolução morfológica, a hierarquia dentro do espaço construído e a análise da estrutura física e funcional dos espaços (apud TURKIENICZ; MALTA, 1986).

Nishikawa, em seus estudos pelas ruas paulistanas, chama a atenção para o significado da rua como um espaço não somente de circulação, mas de troca de informações e também de encontros. Explicita assim que, por mais que os planejamentos tenham dado maior ênfase à fluidez dos automóveis, deve-se compatibilizar esses espaços para que todos os usos necessários sejam possíveis, uma vez que se trata de espaços que seguem até a habitação, mesclando assim sua funcionalidade. Defende-se então que o uso de composições paisagísticas implantados de maneira estratégica, sem que prejudique o tráfego, podem vir a trazer benefícios para os moradores que fazem uso deste espaço não só como meio de circulação. Ratifica-se assim a necessidade da flexibilidade espacial no desenho urbano (apud TURKIENICZ; MALTA, 1986).

Em concordância com Nishikawa, Sampaio afirma que o arquiteto urbanista, muitas vezes, desconhece a cidade e as suas solicitações à medida que são projetados edifícios inflexíveis dentro de uma malha de zonas urbanas que estão em constante mudança. As novas tecnologias têm tornado o edifício cada vez mais fixo e irreversível, que só poderá ser alterado com o processo de demolição. A cidade trata-se então de um “objeto físico mutante” que exige uma ressignificação do método de planejamento. Tem-se então a estrutura urbana caracterizada pelo conjunto de fluxos e atividades que se podem ser representadas pela rede de relações tanto intraurbanas quanto supraurbanas (apud TURKIENICZ; MALTA, 1986).

Compreende-se assim que o processo de planejamento urbano deverá ser realizado considerando as necessidades da população que habita o meio, de modo que o novo não venha gerar estranhamento e muito menos agressão ao modo como se relacionam com o meio físico. Devendo assim ser um processo interdisciplinar e que envolva a colaboração popular na tomada de decisões sobre o que é preciso ou não ser modificado. Cabe ao urbanista então a vivência e interação com o meio para melhor entendimento do seu papel.

Consciente dos temas abordados, deverão ser estudados modos de intervir no Bairro Estação, de modo que, com a colaboração popular, sejam ocupados os espaços vazios a fim de promover uma nova dinâmica urbana que venha se integrar melhor com os demais bairros

da cidade. Deverá também levar em conta toda a história e simbologia daqueles espaços para o público local, afim de que o novo não se sobreponha à pré-existência.

CAPÍTULO 3 A CIDADE E O BAIRRO



3.1 A HISTÓRIA DA CIDADE DE CACULÉ

Conta-se que, por volta de 1854, um escravo denominado Manoel Caculé, pertencente à Fazenda Jacaré de Dona Rosa Prates, em meio ao seu trabalho de tocar o gado se perdeu e por muito tempo não retornou à sede. Tempos depois encontraram, à beira de uma lagoa, nas margens do Rio do Antônio, esse mesmo escravo ali habitando, plantando, colhendo e vendendo os seus produtos. A história diz que, ao ser encontrado pelos demais funcionários da fazenda, ele já tinha acumulado dinheiro o suficiente para pagar a sua alforria e permaneceu naquele local, agora como homem livre (FRÓIS, 1967).

Dona Rosa, que herdara aquelas terras junto com o irmão, maravilhada ao conhecer o local ocupado por Manoel Caculé, decidiu edificar uma casa para ela própria naquela região e denominar de Fazenda Caculé, que então veio dar nome à cidade (FRÓIS, 1967). Em 1860, foi doado pela latifundiária um terreno ao Santíssimo Coração de Jesus para que se fosse edificado uma capela, onde hoje encontra-se a igreja matriz. O local teve um crescimento rápido e expressivo. Já em 1880 Caculé havia sido elevado à categoria de distrito de paz. E, em 1919 conquistou-se o título de município, desmembrando-se assim de Caetité. Seu território passou a ser formado então pela cidade de Caculé e pelas vilas de Ibiassucê, Ibitira e Rio do Antônio, onde, segundo o censo de 1950 já contava com 33.574 habitantes, dos quais 79,35% encontravam-se na zona rural (IBGE, 1959).

Figura 1: Antiga casa de Dona Rosa Prates.



Fonte: FRÓIS, 1967.

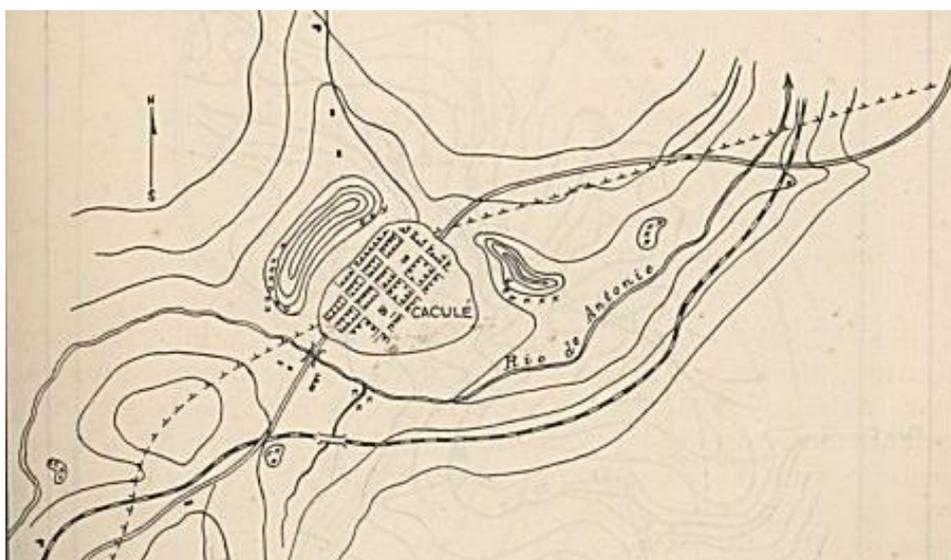
Na década de 50 a cidade tinha como principal atividade a agricultura e a pecuária, tendo como principais produtos agrícolas a cana-de-açúcar, a mandioca, a laranja, a batata doce, o milho, o algodão, a mamona e o fumo. No município essa época já passava a ferrovia da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, que contava com uma estação na cidade e uma na vila de Rio do Antônio. Possuía também duas rodovias, a que ligava Ilhéus/BA à Goiás e Brumado/BA a Urandi/BA, que por sua vez ligava-se ao estado de Minas Gerais. Por estas vias eram exportados algodão, rapadura, milho e fumo e importados tecidos e demais artigos (IBGE, 1959).

3.2 A FERROVIA E O BAIRRO ESTAÇÃO

Como foi visto anteriormente, buscando seguir o primeiro plano ferroviário brasileiro de 1835, teve início no ano de 1942 a obra que ligaria a Ferrovia Central do Brasil, que tinha seu fim de linha em Montes Claros/MG, à Viação Federal Ferroviária do Leste Brasileiro, com o fim de linha em Contendas/BA, concluindo assim em 1950 com o primeiro trem saindo de Salvador para o Rio de Janeiro (LESSA, 1993).

Para que fosse possível essa interligação, a ferrovia deveria então cortar o município de Caculé, porém o Rio do Antônio, representava no momento uma barreira a ser vencida que tornaria a linha muito mais cara. Para então evitar que se criassem duas pontes sobre este rio, deu-se preferência por passar a ferrovia contornando o seu leito, distante do centro da cidade na expectativa que a nova construção atraísse o crescimento da cidade naquela direção, como é possível ver no mapa 2 (GIESBRECHT, [200-?]).

Mapa 2: Cidade de Caculé em 1947

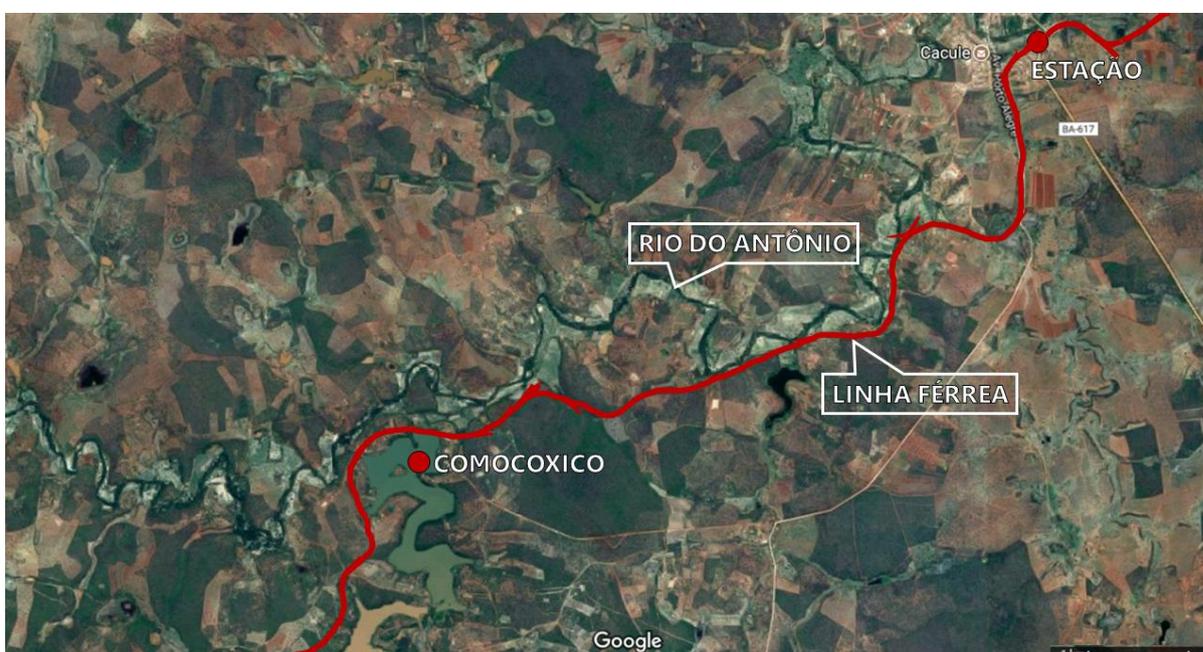


Fonte: Revista Brasileira de Geografia, abril-junho de 1947.

A obra da ampliação da ferrovia levou muitos trabalhadores rurais a abandonarem o campo e tentarem emprego como ferroviários, que na época recebiam uma boa remuneração. Com isso os preços dos produtos provindos da zona rural tiveram seu valor inflacionado por falta de mão de obra (DOMINGUES apud GIESBRECHT, [200-?]). Os ferroviários mais experientes vinham do recôncavo baiano, onde a ferrovia já havia se instalado a alguns anos, e acompanhavam a sua construção morando em barracamentos, que se tratavam de condomínios de casas para operários instalados pela construtora ao longo dos trechos em obras. Muitos, ao longo do caminho conheciam algumas mulheres que viriam a se tornar as suas esposas e acompanha-los pela jornada ou, algumas vezes, decidiam assentar pela cidade mesmo (OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Desse modo, muitos dos funcionários que habitaram o barracamento locado na região do Comocoxico, passaram a se fixar em na cidade de Caculé na Rua dos Ferroviários, começando assim a se desenvolver o bairro Estação. A infraestrutura ainda era escassa, lhe faltavam desde pavimentação à energia elétrica. Porém, seguia junto ao trilho a instalação hidráulica que permitia que os ferroviários e moradores da redondeza tivessem acesso à água por meio do chafariz público localizado às margens da linha (FERREIRA e VIEIRA, 2017; OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Mapa 3: Localização do Comocoxico



Fonte: Google Maps editado pela autora, 2017.

Figura 2: Chafariz no bairro Estação.



Fonte: Acervo fotográfico do professor Eleutério Tavares, 1960.

O primeiro trem a circular pela ferrovia em Caculé foi em 1947, figura 3. E a estação ferroviária foi finalmente concluída no ano de 1950, que foi palco de muitas histórias que até hoje deixam saudades nos moradores daquela época ainda vivos. Sua arquitetura chamava a atenção de todos, com o seu grande beiral e aberturas arredondadas.

Figura 3: Chegada do primeiro trem à Caculé.



Fonte: Acervo fotográfico do professor Eleutério Tavares, 1947.

Figura 4: Estação ferroviária de Caculé.



Fonte: Acervo fotográfico do professor Eleutério Tavares.

Arthur Castilho foi o engenheiro responsável pela a implantação da linha férrea e da edificação da estação, inaugurada no ano de 1950. Posteriormente, a avenida principal que conecta o centro ao bairro Estação, veio receber o seu nome em homenagem ao seu trabalho (NEVES, 2017).

Figura 5: Placa comemorativa da estação ferroviária de Caculé.



Fonte: Própria autora, 2017.

Com o movimento dos viajantes e a acomodação dos ferroviários logo se instalaram, próximo à linha, novos comércios para suprir a demanda do local. As vendas eram abastecidas com os produtos que vinham pelo trem e então os moradores da cidade podiam comprar ali os produtos importados principalmente do recôncavo baiano. Destaca-se ainda, na memória dos moradores mais antigos, a venda do Sr. João Maciel, chamada de Porto Alegre, onde se vendiam nos grandes balcões desde produtos de consumo diário, como arroz e açúcar, e algumas tecnologias para aquela época, como chapas de fogões. Surgiam também os ambulantes que iam até a plataforma vender os seus produtos com seus braços levantados exibindo os produtos geralmente de gênero alimentício para os passageiros acomodados nos vagões dos trens diurnos (NEVES, 2017; OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; DE JESUS, 2017).

Até que as obras fossem de fato concluídas e a linha se conectasse à Monte Azul/MG, Caculé passou certo tempo como ponta de linha. O trem então parava na estação da cidade e por ali pernoitavam os viajantes, até mesmo quando a conexão foi estabelecida ainda se permaneceu por um tempo como local de dormitório até que Monte Azul encontrasse preparada para receber esta incumbência. Se instalaram então, próximo aos trilhos, hotéis e pousadas que ainda se encontram presentes na memória dos moradores do bairro, a exemplo da Pousada Oriente (OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; DE JESUS, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Figura 6: Local onde teria funcionado a Pousada Oriente.



Fonte: Própria autora, 2017.

Consequentemente se instalaram também bares, cassinos e prostíbulos que faziam a alegria dos viajantes e de alguns moradores locais. A venda do Sr. Cicinato, uma das mais conhecidas do bairro, abria logo no início da tarde, vendendo principalmente querosene, óleo e sal, e, ao cair da noite, juntavam-se homens de todos os locais para beber e ouvi-lo tocando sanfona até de madrugada. Os homens casados costumavam regressar ainda no início da noite para as suas casas, já os viajantes e os solteiros por ali ficavam e se aproximavam das mulheres que trabalhavam na região. Na mesma rua, Sr. Joaquim, figura 7, mantinha seu local de jogos na conhecida Baixa da Égua, enquanto na Coréia distribuía-se os prostíbulos, como o Salão Azul e o bordel da famosa Raimundinha, figura 8 (NEVES, 2017; CARDOSO et al., 2017; BARBOSA, 2017).

Figura 7: Senhor Joaquim, proprietário de casa de jogos.



Fonte: Acervo fotográfico da família do Sr. Joaquim.

Figura 8: Raimundinha vestindo blusa preta, ao centro.



Fonte: Acervo fotográfico de Thais Oliveira Santos.

Porém o saldo da noite acabava muitas vezes em mortes. Segundo Ferreira (2017) a rua dos bordéis ganhou o nome de Coréia devido a guerra na Coréia do Sul que ocorreu na época, onde ambos apresentavam muitas confusões e fatalidades. Desse modo a fama de Caculé percorria o Brasil todo. Alguns viajantes, durante os longos dias de viagem de trem, morriam e eram enterrados pelo caminho mesmo. Em São Paulo já corria a fama que em Caculé morriam muitas pessoas, que haviam muitas brigas, logo, as pessoas que tentavam fugir das secas e da vida na cidade do interior e tentavam emprego na prometida Terra da Garoa sentiam-se com a necessidade de mentir as suas origens para fugir da estigmatização que os caculeenses recebiam. A má fama do bairro e a sua localização afastada do centro da cidade implicava também em aluguéis e imóveis mais baratos, desse modo, aqueles que não tinham uma condição financeira favorável passavam a habitar a porção sul do bairro (NEVES, 2017; DE JESUS, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Caculé é conhecida em São Paulo, muito conhecida em São Paulo, por causa dessa confusão, dessa briga, que existia dentro dos trens, e aí quando chegava

em Caculé, era a cidade maior que ficava o trem aí ela, ele, tirava as pessoas que morreram, que morriam dentro do trem brigando e enterrava aqui, aí eles perguntavam, aí quando voltava para São Paulo perguntava "Ué, cadê fulano de tal que foi pra... pra...?" "Tá enterrado em Caculé, ficou enterrado em Caculé." [...] então em São Paulo se você dissesse na época que você era de Caculé você não arrumava emprego, que era muita briga, muita valentia, dizia que o povo de Caculé era valente (CARDOSO et al., 2017, p. 05).

Em contrapartida, muitos moradores do bairro ainda lembram com alegria de como se divertiam com o tão comentado embarque dos bois. O gado criado na região era enviado para um curral a margem da linha férrea, onde se embarcavam em vagões de gaiola para serem vendidos em outros locais. Muitas vezes, os animais assustados costumavam a fugir do embarque e corriam desgovernados pelas ruas, alguns acertavam paredes das construções próximas, outros adentravam casas. O fato é que fazia a alegria das crianças que assistiam, ainda que assustadas, o embarque na esperança que algum boi conseguisse fugir (DE JESUS, 2017; OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Destacava-se também o fazendeiro e empresário Raul Brito, que tinha ao leste do bairro fazendas de gado e algodão, que era processado na usina, figura 9, que tempos depois veio a se tornar uma oficina mecânica. Seus produtos eram escoados tanto pela ferrovia, quanto eram vendidos ali mesmo para atender a demanda local. Raul Brito também era proprietário de diversos imóveis próximos à sua fazenda que alugava para os ferroviários e demais moradores (OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; CARDOSO et al., 2017).

Figura 9: Local onde funcionava a antiga usina de Raul Brito.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 10: Antiga residência de Raul Brito.



Fonte: Própria autora, 2017.

Alguns terreiros de religiões de matrizes africanas localizavam-se também no bairro Estação e eram conhecidos pelas suas festas. Dona Lormina celebrava sempre o dia de Cosme e Damião, assim como Maria de Belarmino, Dilu e outras mães de santo se destacavam pelo seu caruru. Dona Geni, que morava próxima a linha do trem, era muito conhecida por todos na cidade os quais contam que, enquanto viva, ela sempre andava trajada com as roupas das celebrações religiosa com seus turbantes e acessórios. Permanecem até os dias atuais ativos os terreiros de Dona Ana e de Dona Maria do Rosário (OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; DE JESUS, 2017; BARBOSA, 2017; FERREIRA e VIEIRA, 2017).

Com o fim do pernoite em Caculé, a situação foi amenizando, aos poucos os bordéis foram mudando para outras localidades ou até mesmo fechando. Algumas ruas foram ganhando pavimentação, uma escola de ensino primário foi implantada no bairro, figura 11, que atendia ao ensino das crianças do bairro. Formou-se um grupo de jovens de oração da igreja católica que batalhavam para a construção de uma capela que foi edificada a mando do prefeito da época, Francisco Formigli Rebouças, pelas mãos do mestre de obras Juracy Magalhães e inaugurada no mandato de Umberto Paulo de Castro Alves (FERREIRA e VIEIRA, 2017).

Figura 11: Local onde funcionava a escola primária do bairro Estação.



Fonte: Própria autora, 2017.

Porém o bairro Estação ainda veio a sofrer mais. Por estar localizado na margem sul do Rio do Antônio, oposto ao centro da cidade, a conexão a este bairro se dava principalmente pela ponte ao fim da Av. Arthur Castilho, figura 12, ou pela ponte que ligava ao bairro Alto do Cruzeiro. Contudo, Caculé foi assolada por longos períodos de chuva que levaram à queda de ambas as pontes algumas vezes, fazendo com que houvesse um isolamento geográfico do restante da cidade por um tempo, até que se fossem consertadas. Em 1968 houve a primeira queda, que permanece na memória dos caculeenses mais antigos, figura 13, enquanto isso os moradores improvisaram travessias por barcos e cordas, sujeitando-se a acidentes e doenças por contato com a água de enxurrada (BARBOSA, 2017; DE JESUS, 2017).

Figura 12: Avenida Arthur Castilho na década de 50.



Fonte: Acervo fotográfico do IBGE.

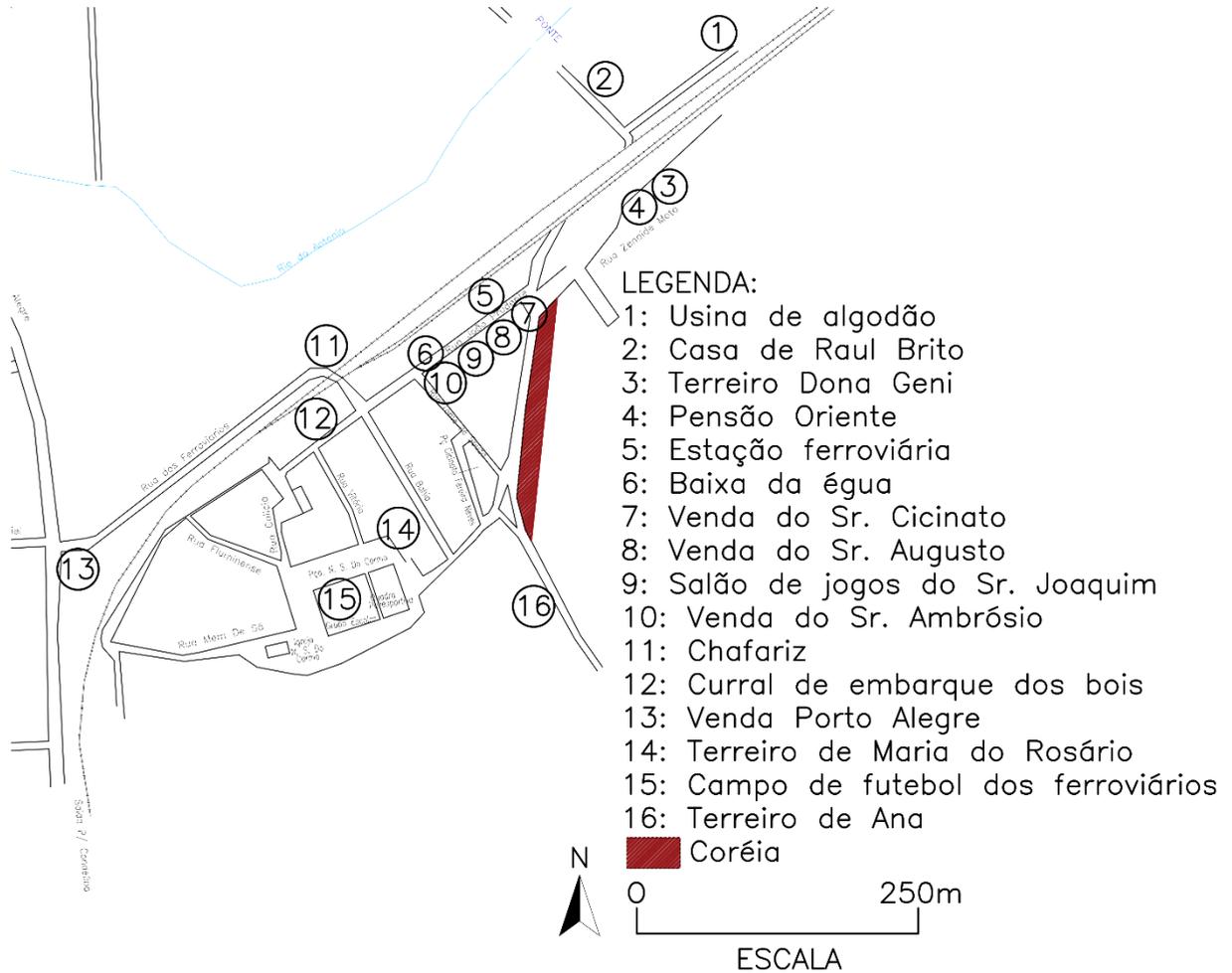
Figura 13: Ponte que liga o Centro à Estação quebrada em 1968.



Fonte: Acervo fotográfico do professor Eleutério Tavares.

Por meio dos relatos orais coletados ao longo da pesquisa de campo, foi então gerado um mapa com os locais que as pessoas lembravam ao decorrer das narrativas, sobreposto na malha viária atual que, segundo os moradores, não sofreu grandes alterações. O crescimento horizontal do bairro não apresentou uma descaracterização ao seu traçado urbano original, facilitando assim a localização dos pontos relatados.

Mapa 4: Espaços da memória coletiva local.



Fonte: Prefeitura Municipal de Caculé editado pela autora, 2017.

3.3 ENTRE A LUZ E A SOMBRA: MULHERES CACULEENSE QUE MARCARAM A HISTÓRIA

A história que teve, desde o seu início, o protagonismo de uma mulher fazendeira, não poderia ter um desenvolvimento muito diferente. Ao longo dos anos muitas mulheres marcaram a história de Caculé, merecendo assim um destaque especial nesta narrativa. A própria Dona Rosa Prates chamava também atenção pela sua independência ainda no século XIX. Casamento não estava nos seus planos principais, apontava José A. Fróis (1967, p. 27).

Contam ter sido uma senhora simpática, muito distinta, sendo por isso mesmo, cortejada por cavalheiros que viajavam léguas na tentativa de obter sua mão. Dona Rosa, todavia, foi inflexível ao assédio de Cupido. Preferiu permanecer solteirona, deleitando-se com as atenções de seus circunstantes [...]. Quando lhe faziam ver que estava ficando quarentona, Dona Rosa não se

perturbava e dizia, em tom meigo e cordial: “Eu já amo demais. Amo o Criador, a natureza e meus súditos”

Quase 100 anos depois, com a chegada do trem à Caculé, as mulheres que passaram a trabalhar nos bordéis eram protagonistas de uma nova história. Muitas dessas vinham de cidades e povoados da própria região para trabalhar vendendo o seu corpo naquele bairro onde aconteciam os famosos pernoites. Vítimas de preconceitos constantes, não costumavam a frequentar igrejas e demais locais públicos enquanto estivessem ali as mulheres casadas. Quando queriam ir à feira livre, por exemplo, esperava-se até que diminuísse o movimento e as esposas já tivessem comprado os seus alimentos, e só então iam até as barracas já conhecidas comprar o que lhes era necessário (NEVES, 2017; BARBOSA, 2017; OLIVEIRA e VIEIRA, 2017; DE JESUS, 2017).

Enquanto isso, as moças dos outros bairros eram muitas vezes proibidas de frequentar o bairro Estação principalmente após o entardecer, para que não fossem assim confundidas com as mulheres que trabalhavam nos salões da Coréia. “Quem morava aqui, no centro aqui não tinha coragem de ir lá não, eu digo porque minhas irmãs não iam, meu pai era lá e não iam porque alguém ia falar que elas estavam fazendo alguma coisa errada lá, assim na estação sabe?” (NEVES, 2017, p. 04).

Já para as garotas de família mais humilde lhes restavam trabalhar como faxineiras, cozinheiras, lavadeiras ou babás nas casas daqueles que tinham mais dinheiro. Poucas tinham acesso ao segundo grau e menos ainda ao terceiro. As famílias, com medo de que entrassem no ramo da prostituição, forçavam que se casassem ainda meninas, antes mesmo de completar dezoito anos, na tentativa de que fossem respeitadas pela sociedade e sustentadas pelos maridos muito mais velhos, o que geralmente ocorria contra a vontade delas (DE JESUS, 2017).

Aí eu estudei até a quinta e fui pra Salvador, e parei por lá. Quando eu voltei de Salvador, me casaram. Pronto, acabou minha vida [...]. Casava cedo, casava cedo com medo de engravidar, com medo de ficar prostituta, e cabava ficava do mesmo jeito que num dava certo com o marido né? Largava né? Cabava ficando solteira aí, com um filho pra criar [...]. Ou ficava falada ou guentava o marido ruim/ eu num fui de guentar marido ruim, eu fui de ficar falada. Meu pavio era curto, eu fiquei com ele um ano e cinco meses. (DE JESUS, 2017, p. 11)

Enquanto isso, as prostitutas, que despertavam nas demais mulheres da cidade sentimentos de medo, preconceito e receio, não tinham uma vida nada fácil. Por trás da aparência de dançarinas bonitas, de roupas e unhas vermelhas, aquelas mulheres, que mal podiam frequentar os espaços públicos, sofriam ainda mais dentro dos prostíbulos. Suas camas muitas vezes não passavam de tábuas sobre forquilhas onde se estendiam uma esteira, ali mesmo elas repousavam e trabalhavam muitas vezes. As tão conhecidas brigas e mortes da

Coréia faziam delas também vítimas dessa violência. Muitas vezes eram agredidas, levavam facadas e, antes mesmo de ter o tratamento adequado, eram presas, jogadas em celas na delegacia no centro da cidade (BARBOSA, 2017).

Sem acesso à saúde preventiva, doenças venéreas eram muito recorrentes nessas mulheres que tinham o sexo como principal atividade de renda assim como a gravidez não planejada. Seus filhos nem sempre nasciam saudáveis, devido à má condição de vida durante a gestação e as doenças adquiridas pelas mães. Ao sentirem as dores do parto era então chamadas as parteiras da cidade, Glorinha e Deza, que saiam do centro sob quaisquer condições para socorrer as mulheres. Geralmente levada até o local pelo delegado ou pelo médico da cidade, ao chegar ao recinto, todas as demais funcionárias se recolhiam para que se pudessem trabalhar naquele parto que ocorria em cima das frágeis camas de forquilha. Por alguns instantes se instalava o silêncio na Coréia e então nascia a criança, as parteiras finalizavam o trabalho, voltavam às suas casas e então toda a Estação entrava em clima de festa. Soltavam-se fogos de artifício e tocavam música comemorando o nascimento de uma nova criança (BARBOSA, 2017; FERREIRA e VIEIRA, 2017; DE JESUS, 2017).

Infelizmente a festa as vezes durava pouco. Criar uma criança naquelas condições não parecia uma tarefa fácil. Principalmente se essa criança fosse uma menina. Conta-se que algumas daquelas mulheres ainda se arriscavam a criar seus filhos ali, porém, com medo de que passassem pelo mesmo sofrimento que elas já conheciam na pele, sentiam-se obrigadas a dar as crianças para as famílias mais abastadas da região. "Elas falava assim: ó, eu num quero criar essa menina aqui, que aqui isso num é ambiente de, de criar fia mulhé, a senhora pode procura quem quiser, e pode levar, num deixa aqui não." (BARBOSA, 2017, p. 03)

Incumbidas não só da responsabilidade de fazer os partos da cidade, Glorinha e Deza, atendiam as mulheres em trabalho de parto em suas casas como também tentavam salvar aqueles que se encontravam em estado grave encarcerados sem cuidados médicos. Extremamente comprometidas com os seus encargos, foram umas das poucas pessoas que tiveram a coragem de atravessar o rio pela corda improvisada com a queda da ponte de 1968, para que as moradoras da estação não ficassem desassistidos.

A ponte tinha quebrado e eu falei "e como é que eu vou? A ponte quebrou como é que eu passo? " "Não, mas ocê tem que passar que a mulher ta sofrendo" não podia vim gente de lá de Condeúba, nem do lado de cá de Jacaraci não podia vim ninguém, porque não tinha, não tinha como vim, e eu falei "e agora? E é só eu... eu vou! " Eu falava assim, eu vou, quero ver se eu num vou. Cheguei minha fia, passei, graças a Deus tô viva... aquele amontão d'água, a água tava da cor, dessa cor aqui assim ói, escura. (BARBOSA, 2017, p. 06)

Com o fim do trem de passageiros, aos poucos os cabarés, bares e cassinos foram fechando ou mudando para outros bairros mais movimentados. Com eles foram embora também as prostitutas por não ser mais um local de grande clientela marcada principalmente pelos viajantes. Novas famílias passaram a habitar o bairro incentivadas pelos baixos custos de seus imóveis. As parteiras pouco a pouco foram sendo substituídas pelos médicos no Hospital Nossa Senhora Aparecida e as donas de casa passaram aos poucos a conquistar o mercado de trabalho para ajudar no sustento do lar.

Todas essas mulheres tiveram um papel fundamental e ímpar na história do bairro e da cidade. Algumas para promover o divertimento dos viajantes e até moradores locais, outras para cuidar do lar daqueles mais ricos e as parteiras proporcionando o nascimento de grande parte da população da época, além das esposas que gerenciavam o lar da família dos ferroviários, comerciantes e demais personagens desse enredo. Cada uma merece ser lembrada como parte constituinte da identidade local.

CAPÍTULO 4 CASOS CORRELATOS



A seguir, neste capítulo, serão apresentados dois casos de projetos executados em espaços públicos que ajudaram a ressignificar o local e integrar a comunidade. O primeiro projeto trata-se de um conjunto de intervenções urbanas na Espanha, tendo como nome do projeto "esto no es un solar". Já o segundo é um caso brasileiro em São Paulo onde foi projetado o Parque da Juventude onde localizava-se o antigo Complexo do Carandiru.

Ambos projetos apresentam soluções para vazios urbanos que traziam uma conotação negativa para o bairro inserido e, através da arquitetura e urbanismo de qualidade, a população pode usufruir daqueles locais que agora apresentam novos usos. Desse modo, deverão ser analisados a fim de se tirar bons exemplos de como poderá intervir no bairro Estação, em Caculé.

4.1 ESTO NO ES UN SOLAR

Desenvolvido pelos arquitetos Patricia Di Monte e Ignacio Grávalos, o projeto “Esto no es un Solar” conta com 29 intervenções feitas ao longo dos vazios urbanos públicos e privados na cidade de Zaragoza, na Espanha, desenvolvidos durante 13 meses de 2009 a 2010.

Os arquitetos buscaram tratar os vazios urbanos como espaços de possibilidades para que a cidade fosse reprogramada, onde o despojamento da malha já consolidada seria responsável por promover uma leitura alternativa e flexível que dinamizasse o espaço público. Sendo assim, foram desenvolvidos estudos urbanos e socioeconômicos que ajudaram a definir o programa ideal para cada vazio que sofreria intervenção.

Desse modo, as intervenções buscaram fomentar a mobilidade sustentável e incrementar novas áreas verdes à malha urbana. Ao total 42.000m² de área em desuso em Zaragoza foram recicladas transformando-se em hortas urbanas, bosques, parques, praças, áreas de jogos, pistas esportivas, entre outros.

Os locais antes que eram vistos como inseguros passaram a ter uma nova significação na vida dos moradores locais, cumprindo assim a função social da propriedade urbana.

Figura 16: Parque no Distrito de Torrero.



Fonte: Acervo fotográfico do Esto no es un Solar.
Figura 15: Horta urbana no Distrito de Casetas.



Fonte: Acervo fotográfico do Esto no es un Solar.
Figura 14: Jardim botânico e muro verde no Distrito de San Pablo.



Fonte: Acervo fotográfico do Esto no es un Solar.

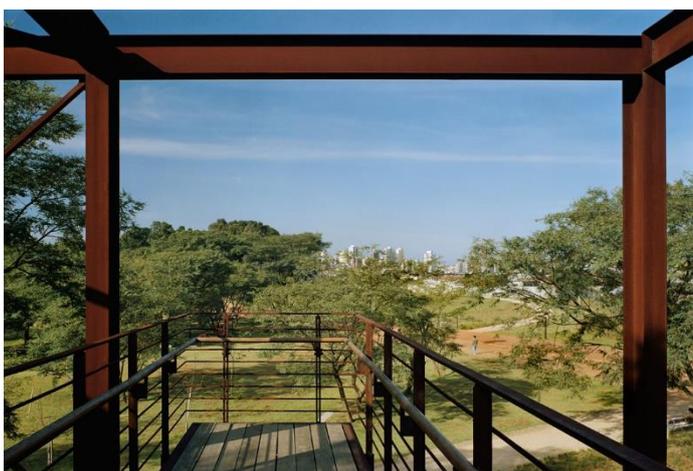
“Se trata de utilizar un lenguaje sin peso y que sean los propios materiales los que expliquen que esto es una intervención temporal. La idea era entenderlo como un elemento nuevo, no matizar los huecos, sino que fuera el vacío el que expresara el carácter de las intervenciones.” (GRÁVALOS apud RIVASÉS e PEIRÓ, 2011)

4.2 PARQUE DA JUVENTUDE

Figura 19: Parque esportivo.



Fonte: Acervo fotográfico do Aflalo Gasperini Arquitetos.
Figura 17: Parque Central



Fonte: Acervo fotográfico do Aflalo Gasperini Arquitetos.
Figura 18: Parque Institucional.



Fonte: Acervo fotográfico do Aflalo Gasperini Arquitetos.

O bairro Carandiru, que abriga a intervenção era inicialmente caracterizado pela presença de conjuntos habitacionais e ocupações irregulares, onde situava-se o antigo Complexo Penitenciário do Carandiru, palco de um terrível massacre em 1992. Em contrapartida, do outro lado da avenida principal, localizam-se hotéis e condomínios de luxo evidenciando as diferenças socioeconômicas da região.

Sendo assim, de uma penitenciária de alta segurança a um espaço de integração e lazer público na grande São Paulo. O parque da juventude, que teve o começo do seu projeto elaborado em 1999, transformou o local que abrigava parte do antigo Complexo Penitenciário do Carandiru, em um parque que convida pessoas de todos os lugares e classes sociais a frequentar os seus espaços.

O projeto desenvolvido pela Aflalo Gasperini Arquitetos contou com três fases de execução: O Parque Esportivo, contendo quadras poliesportivas, pistas de skate, equipamentos de ginástica, arborismo, entre outros, o Parque Central onde se pode visitar as ruínas do antigo presídio e o Parque Institucional que conta com pavilhões de ensino e biblioteca. Sua conclusão se deu no ano de 2007, abrangendo 240.000m² das quais 34.360m² são de área construída.

A decisão de manter parte das ruínas do antigo Carandiru proporcionou ao local um caráter de invocação histórica, onde não se ocultou a tragédia que fez parte da história daquele local, mas manteve parte de sua estrutura como componente dos seus novos espaços. Desse modo o projeto apresenta uma superação das adversidades do passado com uma arquitetura de qualidade que convida todos os grupos sociais a utilizarem os seus ambientes onde a integração não é mais forçada, como no presídio, mas sim promovida de modo espontâneo.

Figura 20: Parque Institucional.



Fonte: Acervo fotográfico do Aflalo Gasperini Arquitetos.

Figura 21: Projeto do Parque da Juventude - Implantação.



Fonte: Acervo fotográfico do Aflalo Gasperini Arquitetos.

“São Paulo, para mim, sempre foi uma cidade difícil. Difícil acesso em uma sociedade fechada, formada por uma pseudoaristocracia do café, em que os valores culturais de referência eram europeus. Difícil pelos valores atribuídos ao dinheiro como destaque social. Estas dificuldades fizeram com que eu me dedicasse totalmente ao trabalho, deixando pouco espaço ao lazer. Hoje, preocupa-me sobretudo a vivência urbana do cotidiano obcecado pela segurança e falta de lazer. Preocupante é verificar a ineficiência do poder público para atenuar o sacrifício de morar aqui.” (GASPERINI apud DE PAULA, 2012)

CAPÍTULO 5 LEITURA DO BAIRRO



Para poder compreender melhor as relações desenvolvidas no bairro estudado, foi realizada uma pesquisa qualitativa utilizando o método da cartografia do lugar, no qual a pesquisadora procurou absorver as mais diferentes percepções do local. Para isso foram feitas visitas em diferentes turnos, tanto de carro quanto a pé, percorrendo as ruas do bairro Estação. Entrevistou-se moradores do bairro, assim como das demais localidades da cidade de modo não estruturado afim de que, cada entrevistado, conduzisse a própria narrativa explicitando melhor sua relação com o meio e as suas percepções, como previa a metodologia descrita no capítulo de introdução.

Sendo assim, durante a pesquisa de campo realizada de junho a setembro de 2017, foi possível observar que existem diferentes impressões sobre o bairro a depender da vivência do narrador. Para alguns o bairro é hoje símbolo de medo, descaso e escuridão, para outros, aquele local significa boas recordações, aconchego e lar.

Observando a necessidade de conhecer a opinião de pessoas de diferentes grupos sociais que compõem a cidade de Caculé, em setembro foram abordadas informalmente pessoas tanto na rua, quanto pela internet através do Facebook, perguntando qual a sensação que elas tinham do bairro. Notou-se que os mais jovens e que não viveram no bairro apontaram para problemas de infraestrutura, como calçamento e iluminação pública, e apontaram o bairro como perigoso, afirmando que possuem medo de ir lá. Os mais velhos, que não moram no bairro e foram questionados por meio da internet, apontaram sentir saudades e relataram que o bairro se encontra abandonado e que tem muito desejo de ver a estação ferroviária recuperada.

Já os caculeenses, moradores do bairro de estudo, que participaram das entrevistas não estruturadas, apontaram, unanimemente, o bairro como um local seguro, onde não sentem medo em transitar por suas ruas, mesmo aqueles que não são residentes do bairro Estação. Foi unânime também o sentimento de saudades e desejo de recuperação do edifício da antiga estação ferroviária pelas mesmas pessoas.

É perceptível que a separação entre o local de estudo e os demais bairros da cidade trata-se também de uma questão geográfica, uma vez que este situa-se na porção sudeste da cidade e os principais acessos para quem vem de outros municípios são situados ao norte. Sendo assim um local pouco frequentado e ainda separado pela presença do Rio do Antônio, possuindo apenas duas pontes que cruzam esse rio dentro da cidade, que já foram motivos de isolamento geográfico como citado no capítulo 3.

Mapa 5: Localização do bairro Estação.



Fonte: Prefeitura Municipal de Caculé editado pela autora, 2017.

Segundo o atual prefeito da cidade, o bairro possui hoje todas as ruas pavimentadas, que foi constatado in loco, com exceção da região denominada Salinas, ainda não cartografada e com algumas ruas sem pavimentação. Ele aponta que os moradores costumam conservar o patrimônio local, não tendo problema com vandalismo e depredação. Afirma também que não há casos de violência frequente que chame a atenção no bairro, apenas a recente depredação das esquadrias da antiga estação por usuários de drogas que utilizam aquele espaço em horários pouco movimentados. Seu interesse na recuperação do edifício é claro, porém é freado pela empresa que administra a ferrovia, que frequentemente censura qualquer tipo de ação próximo às linhas. Em 2016 foi realizado um projeto de recuperação da estação que a transformaria em um espaço multifuncional contendo biblioteca e museu em seu programa, desenvolvido pelo arquiteto e urbanista da prefeitura Iuri de Brito Neves, porém não foi

possível iniciar as obras por problema de autorização com a ferrovia e demais órgãos envolvidos (NEVES, 2017).

Figura 22: Rua sem pavimentação no bairro Estação.



Fonte: Própria autora, 2017.

O padre Reinaldo, que recentemente assumiu a paróquia de Caculé, descreve que ao longo das missas celebradas no bairro e das visitas realizadas aos enfermos do bairro sentiu-se muito seguro no local. Porém afirma que existe no bairro muita pobreza, muitas pessoas precisando de ajuda para se manter. Foi relatado também que, entre os fiéis, é maior o número de idosos, mas que se entristece muito porque não vê a comunidade tão integrada com os outros bairros da cidade, considera-os retraídos e com baixa autoestima, enxergando a necessidade de se realizar um trabalho de integração daquelas pessoas, para que elas se sintam à vontade de participar mais ativamente das atividades religiosas (OLIVEIRA, 2017).

Durante as caminhadas realizadas pelo bairro em setembro de 2017, notou-se que o bairro ainda mantém algum de seus marcos do passado, como a ruína do antigo chafariz, figura 14. O antigo Clube Ferroviário também continua preservado. É possível notar também

que os moradores se apropriaram e modificaram alguns espaços públicos buscando melhorias e confortos de modo informal, como a construção de escadas para vencer a diferença topográfica e a locação de rede de descanso e bancos sob a sombra das árvores. É possível ver também crianças brincando na porta das casas e pessoas sentadas à beira da calçada conversando.

Figura 23: Ruína do antigo chafariz.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 24: Escadas construídas pelos próprios moradores.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 25: Rede de descanso sob árvores na Rua dos Ferroviários.



Fonte: Própria autora, 2017.

Quanto à arborização, algumas ruas, especialmente as mais próximas aos trilhos encontram-se bastante arborizadas, ainda que o plantio das árvores seja direto na rua, entre a pavimentação. É possível notar que o crescimento espontâneo da malha urbana não foi compatível com a instalação da rede elétrica, possuindo em alguns casos postes de alta tensão localizados no meio das vias oferecendo risco a vida dos moradores, figura 18.

Figura 26: Ruas arborizadas no bairro Estação.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 27: Poste de alta tensão no meio da rua no bairro Estação.



Fonte: Própria autora, 2017.

O leito do Rio do Antônio encontra-se parcialmente preservado no perímetro do bairro Estação, uma vez que não possuem muitas edificações em seu entorno, porém a mata ciliar encontra-se escassa. A ponte que conecta o bairro diretamente ao centro da cidade encontra-se preservada, porém possui pouca iluminação e nenhum mobiliário urbano ao longo de sua extensão. Vale ressaltar a necessidade de substituição total do guarda-corpo ao longo da via que dá acesso à ponte e da necessidade de recuperação parcial ou total do guarda-corpo sobre a ponte.

Figura 28: Guarda-corpo ao longo da Avenida Arthur Castilho.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 29: Ponte sobre o Rio do Antônio.



Fonte: Própria autora, 2017.

Apesar de existir uma praça no bairro e um campo de futebol aberto para uso comum, durante as visitas não foi possível notar o uso desse espaço pelos moradores locais frequentemente. O campo não possui muito além do que duas traves e o chão de terra batida, enquanto a Praça Cicinato Ferreira Neves não conta com atrativos como brinquedos, gazebos, equipamentos de ginástica, entre outros. Percebe-se um potencial de aproveitamento desses espaços que poderão ser melhorados para maior apropriação dos moradores locais.

Figura 30: Campo de futebol no bairro Estação.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 31: Praça Cicinato Ferreira Neves.



Fonte: Própria autora, 2017.

Foi possível constatar que o edifício da antiga estação ferroviária se encontra em estado de abandono e depredação. Portas e janelas foram quebradas, havia fezes de animais em geral pelo chão, teias de aranha, parte de uma parede quebrada, entre outros danos. A estrutura não aparentou drasticamente afetada e o desenho das aberturas e os azulejos dos pisos ainda podem ser identificados. Em visita realizada ao local no dia 07 de setembro de 2017, as 15 horas, foi presenciado o uso de drogas tanto dentro quanto nas redondezas da edificação.

Figura 32: Situação atual do antigo edifício da estação ferroviária.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 33: Situação atual do piso da antiga estação ferroviária.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 34: Situação atual do interior da antiga estação ferroviária.



Fonte: Própria autora, 2017.

O fluxo ativo de trens de carga pela linha local apresenta atualmente um risco tanto para aqueles que transitam a pé ou em veículos pelo bairro, por existir um risco de atropelamento devido à falta de cancelas e capacidade de resposta do trem, quanto para os maquinistas que operam a máquina. As longas viagens, sozinhos, por trilhos antigos cortando as serras enquanto transportam até mesmo combustível apresenta risco de descarrilamento e explosões, como ocorreu recentemente, em fevereiro de 2016, resultando em um óbito. As condições de trabalho são muito ruins, faltando até mesmo sanitário dentro do vagão, suas jornadas de trabalho exaustivas vêm acarretando constantes problemas psicológicos, somatizadas com a constante ameaça de atropelar pessoas e animais durante o trabalho por não possuir controle total sobre os trilhos e o trem (VIEIRA, 2017).

Figura 35: Enxurrada sobre os trilhos em dia de chuva no município de Licínio de Almeida-BA.



Fonte: Autor desconhecido, 2017.

Durante as visitas noturnas realizadas pelo bairro foi possível notar uma menor movimentação de pessoas. Porém alguns bares mantinham a vitalidade do local, encontrados na Rua João Lapa e na Rua Nossa Senhora do Carmo. A atmosfera aparentou tranquila durante todas as visitas, encontrando maior movimento de moradores na Rua dos Ferroviários e nas proximidades da Igreja Nossa Senhora do Carmo no turno da noite.

Pode-se assim perceber que o bairro possui uma simbologia muito grande para os habitantes mais antigos da cidade, tanto positivamente ao lembrarem da época do trem de passageiros, quanto negativamente ao recordar as brigas e mortes que ali aconteciam. Os vazios urbanos encontrados apresentam uma grande potencialidade para que se possa desenvolver uma proposta de intervenção no local, embasando no que é dito pelas leis nacionais e municipais sobre uso e ocupação do solo urbano.

5.1 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO URBANA MUNICIPAL

Atualmente, o município de Caculé é regido pelo Plano Diretor Urbano conforme a Lei complementar 03 de 2006 e pelo Código de Obras e Edificações do Município de Caculé, estando este contido na lei 298 de 2011. Conforme descrito na segunda etapa do presente trabalho, tais legislações foram consultadas e o seu cumprimento foi investigado por meio de visitas pela cidade e entrevistas com funcionários da prefeitura municipal e vereadores.

Conforme o artigo 40 da lei federal 10.257, os Planos Diretores Urbanos deverão passar por atualização a cada 10 anos (BRASIL, 2001). A priori, é notório que a lei municipal de Caculé, por ter mais de 11 anos já deveria ter sido atualizada, ou ao menos ter, dentro do seu Plano Plurianual a previsão de sua revisão, o que não tem acontecido, assim como diversas metas e prioridades descritas em seu corpo até o momento não foram realizadas.

Logo do artigo 12 do Plano Diretor, explana-se sobre a obrigatoriedade do cumprimento da função social da propriedade urbana (CACULÉ, 2006), porém, em uma rápida caminhada pela cidade, principalmente pelo bairro Estação, nota-se grandes lotes desocupados aguardando a sua valorização pelo processo de especulação imobiliária onde nem ao menos se fala na aplicação do IPTU progressivo (HOFFMANN JUNIOR, 2017).

Sabe-se que, apesar da ocorrência regular da conferência da cidade, há uma baixa colaboração tanto da sociedade civil, quanto do poder legislativo durante estas reuniões. O conselho municipal, por sua vez, ainda que definido possui pouca participação e representatividade. O Plano também não apresenta um zoneamento definido por mapas ou posições cartográficas que determinem como devem ser desenvolvidas cada área descrita. Apesar de apresentar, no artigo 72, como prioridade estratégica a implantação e consolidação

de um aterro sanitário, matadouro municipal, centro industrial e criação da área de preservação ambiental da Lagoa dos Vales, nenhum deles foi concretizado, cabendo também ressaltar o desconhecimento de uma área denominada de Lagoa dos Vales dentro da cidade de Caculé. O aterro sanitário, por sua vez, apesar de ter realizado investimentos para o desenvolvimento do seu projeto, não houve a execução e o matadouro, apesar de construído não entrou em funcionamento e acabou sendo utilizado como sede da Cooperativa de Catadores Catando a Vida (CACULÉ, 2006) (HOFFMANN JUNIOR, 2017).

Destaca-se também, dentro do artigo 76, como medida de facilitação do acesso da população de baixa renda à moradia, o "estímulo à autoconstrução" (CACULÉ, 2006), levando assim às mais diversas interpretações do leitor, onde em uma delas seria estimulado que o morador edifique sem o auxílio técnico, podendo assim acarretar em irregularidades e má qualidade da construção que pode vir a causar danos à saúde dos seus moradores ou até à ruir.

Quanto às áreas verdes, determina-se por meio do artigo 78 que o poder executivo deveria elaborar um plano de arborização dentro dos dois anos subsequentes, o que não ocorreu mesmo onze anos depois. O mesmo artigo traz também como estratégia a criação de um viveiro municipal e recuperação das matas ciliares. Apesar da criação do viveiro de mudas, muito pouco se recuperou das matas ciliares do Rio do Antônio dentro do perímetro urbano durante o tempo transcorrido (CACULÉ, 2006) (HOFFMANN JUNIOR, 2017).

Em relação à cultura, não foi desenvolvido, ao longo dos onze anos, a elaboração de algum projeto para a viabilização da Zona de Interesse Histórico e Cultural, previsto pelo artigo 98. Já a escola de arte a partir de oficinas, prevista no artigo 99, foi diluída em segmentos, tendo atualmente o segmento de teatro e artes cênicas sendo atendido pelo Cine Teatro Engenheiro Dórea (CACULÉ, 2006) (HOFFMANN JUNIOR, 2017).

Em se tratando de esporte e lazer, segundo o artigo 101 do Plano Diretor, traz como objetivos a curto prazo a "Definição e/ou manutenção dos espaços e equipamentos planejados para o esporte e o lazer, parques, áreas de valor paisagístico e ambiental, histórico-culturais, praça de esportes e equipamentos de uso coletivo" (CACULÉ, 2006). Apesar da criação de novas áreas de esporte e lazer com equipamentos de uso coletivo e a sua manutenção, não foram definidos parques, nem áreas de valor paisagístico e ambiental e histórico-culturais.

Analisando o Código de Obras e Edificações, apesar de ser mais recente, ele se apresenta como um código genérico que não traz nenhuma especificidade sobre a cidade. Indica apenas, no artigo 4, que é de incumbência da prefeitura a indicação das normas urbanísticas incidentes sobre o lote (CACULÉ, 2011), porém estas também não foram desenvolvidas até o presente momento.

Em relação às edificações históricas, apesar da cidade ainda possuir diversos edifícios antigos que fazem parte da história do local e da memória coletiva, a exemplo da casa onde viveu Dona Rosa Prates (Figura 1) e da antiga Estação ferroviária (Figura 4), nenhum deles possui algum registro ou estudo de tombamento tanto pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, quanto pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como foi informado através de solicitações por e-mail.

A ausência de leis completas, claras e acessíveis a todos tem levado à emissão tanto de alvarás de construção, quanto do habite-se, com poucos critérios de análise. Apesar de existirem diversas construções irregulares, pouco ou nada se fala sobre punição ou até mesmo outorga onerosa do direito de construir. Deixando assim evidente uma grande deficiência legislativa sobre o território urbano, levando a um desenvolvimento espontâneo, sem planejamento que pode trazer grandes problemas a médio e longo prazo nas mais diversas questões de infraestrutura urbana.

CAPÍTULO 6 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



Percebeu-se então, ao longo de todos os estudos realizados no bairro Estação e nas demais localidades da cidade de Caculé, que o bairro vem sofrendo com o fim do trem de passageiros, com o abandono e descuido dos seus espaços públicos e até mesmo com o preconceito remanescente do passado quando ocorriam os pernoites dos trens. A falta de uma legislação urbana clara e vigente contribui também para um desenvolvimento desordenado tanto do bairro quanto das demais localidades do município.

A apropriação dos espaços públicos pelos moradores com adaptações informais locando redes de descansos, bancos, escadas e crianças brincando na rua dividindo o espaço com os carros, evidencia a necessidade de uma recuperação dos espaços públicos que possam suprir às suas necessidades com maior qualidade. Os vazios provocados tanto pela reserva de mercado quanto pelo fim dos trens de passageiros, que levou à evasão do bairro, e o descaso do poder público ainda presente, ainda assim apontam um grande potencial, uma vez que já inseridos na malha urbana, podendo complementar as necessidades locais e trazer também atrativos que integrem a população das demais áreas da cidade com o bairro.

O crescimento desordenado e a ocupação de novas áreas ao extremo sul do bairro carecem de uma atualização dos dados cadastrais municipais e de seu código de obras e plano diretor urbano reformulados, para que, a médio e longo prazo, não venham causar maiores problemas na infraestrutura da cidade, ao meio ambiente e, principalmente, aos seus ocupantes.

Deste modo, para poder iniciar o desenvolvimento de diretrizes de intervenção, foram cartografados pela autora, durante o mês de dezembro de 2017, os vazios e as novas ocupações no bairro Estação não marcados pela Prefeitura Municipal de Caculé através de uma caminhada por todas as localidades do bairro observando os seus lotes, gerando assim o mapa a seguir que serviu para a localizar geograficamente os principais pontos de carência e potencialidade.

Mapa 6: Espaços vazios e locais não cartografados pela prefeitura.



Fonte: Própria autora, 2018.

6.1 DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

Primeiramente, vale ressaltar que as intervenções aqui propostas buscam principalmente a melhoria do meio urbano buscando favorecer a população local. Sendo assim, buscando reduzir a possível gentrificação, tem-se como ação inicial a realização de programas de regularização fundiária para aqueles que habitam o bairro a mais de 20 anos, que se caracterizem assim como parte importante da história e atualidade do local.

Objetivando atender, tanto a população enraizada, quanto os novos moradores da porção sul do bairro, vê-se, como medida essencial a curto prazo, a realização de uma atualização da base cadastral do município para que possa compreender as necessidades de infraestrutura a serem resolvidas mais na frente e as dinâmicas locais e também poder fornecer aos novos habitantes um endereço que possa incluí-los na experiência urbana.

É notório também a necessidade mais urgente da realização de estudos patrimoniais dos bens de valor histórico, cultural e arquitetônico do bairro para que possam ser tombados, de modo que se preservem a história da cidade presente em marcos como a Estação Ferroviária (Figura 4) e o Chafariz (Figura 2) que proporcionou a possibilidade de desenvolvimento do bairro. Desse modo, almeja-se que as futuras gerações também possam conhecer os locais que possibilitaram o desenvolvimento da região e vivenciar os seus espaços. Podendo assim, parte do bairro compor a Zona de Interesse Histórico e Cultural citada no artigo 98 do Plano Diretor Urbano de Caculé expresso pela Lei complementar 03 (CACULÉ, 2006).

Para que se possa realizar a aquisição dos grandes lotes vazios de propriedade privada pela prefeitura municipal, a fim de que sejam realizadas reformas urbanas, torna-se necessário que se registre o direito de preempção para a futura aquisição dos terrenos privados de interesse público, principalmente aqueles que margeiam o Rio do Antônio marcados pela necessidade de recuperação da cobertura vegetal ao longo do rio e para que possam cumprir também a função social da propriedade urbana, como indica os artigos 25 a 27 da lei federal 10.257 (BRASIL, 2001). Desse modo, contemplar-se-á também o artigo 38 do Plano Diretor Urbano onde trata como prioridade a aplicação da utilização e edificação em imóveis subutilizados para o uso como parte de programas de reurbanização ou revitalização urbana (CACULÉ, 2006).

Para possibilitar que se dê continuidade às intervenções de melhorias urbanas no bairro Estação, faz-se necessário que sejam adicionados ao Plano Plurianual a previsão de revisão dos instrumentos urbanísticos, Plano Diretor Urbanístico e Código de Obras e Edificações, assim como a criação do Plano de Arborização que preveja também a recuperação da mata

ciliar do Rio do Antônio e demais corpos d'água. Torna-se também necessário que se adicione ao Plano Plurianual a previsão de aquisição dos terrenos vazios e a realização das obras de recuperação dos espaços públicos e a criação dos novos espaços que venham a atender às necessidades sociais e ambientais, assim como a restauração dos patrimônios históricos locais. Possibilitando assim a previsão das verbas necessárias para tais ações nas Lei de Diretrizes Orçamentárias e posteriormente nas Leis Orçamentárias Anuais.

Tendo como previsão a revisão dos instrumentos urbanísticos, faz-se então necessária a realização de reuniões com a população para que sejam debatidas as necessidades da cidade assim como seja explicado para todos as novas adições, zoneamentos e normas urbanísticas para melhor compreensão da sua necessidade e aceitação pela sociedade civil. Vale ressaltar que é de extrema importância a ampla divulgação destes eventos para que se possa atingir o máximo de pessoas dos mais diversos grupos e bairros.

Compondo o Plano Plurianual e as Leis Orçamentárias Anuais, após as reuniões de colaboração popular, atualização cartográfica e compilação das deficiências e potencialidades do município, caberá então a elaboração do novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Participativo e do novo Código de Obras e Edificações, devendo eles serem realizados de modo interdisciplinar para que possa abranger as mais diversas áreas que interferem no planejamento urbano. Juntamente deverá ser elaborado então o Plano de Arborização Municipal previsto desde o Plano Diretor de 2006 no artigo 78 da Lei Complementar 03 (CACULÉ), de modo que proporcione uma melhoria climática e paisagística, assim como na qualidade do ar e da mobilidade urbana para o pedestre. Tais legislações urbanas, por sua vez, deverão então ser disponibilizadas para acesso e conhecimento de toda a sociedade, tendo assim o livre acesso disponível por meio das mídias digitais relacionadas à Prefeitura Municipal.

Retomando a requalificação dos espaços públicos do bairro estação, após a previsão dentro do orçamento do município e aquisição de recursos, deverão então objetivar a recuperação paisagística dos lotes públicos em mau estado de conservação, como é o caso de algumas ruas, calçadas, canteiros, desníveis e até mesmo do entorno dos trilhos da linha férrea. A intervenção paisagística deverá então promover uma melhoria dos espaços públicos para que esses se adequem às necessidades da população, maior segurança em torno dos trilhos com a aplicação de espécies vegetais que sirvam de barreira natural para os pedestres e alguns animais, assim como uma melhoria estética que proporcione uma melhora na autoestima da população local.

Figura 36: Situação atual do entorno da linha férrea.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 37: Situação atual da Praça Nossa Senhora do Carmo.



Fonte: Própria autora, 2017.

Figura 38: Residências sem calçada na Praça Nossa Senhora do Carmo.



Fonte: Própria autora, 2017.

Ratificando a importância histórica da Coreia, rua onde localizavam os prostíbulos, bares e casas de jogos, ressalta-se também a possibilidade de criação de um monumento à Coreia que eternize a lembrança de um tempo que teve fundamental importância para a caracterização da cidade como é hoje, marcado pela presença de mulheres intensas que lutaram contra os preconceitos devido aos seus trabalhos em condições degradantes, vítimas de constantes violências físicas e psicológicas para que pudessem se sustentar.

Com a aquisição dos grandes lotes vazios próximos ao Rio do Antônio poderá então realizar a construção de uma nova área de lazer e esportes com a criação de um parque que permita que a população da Estação e dos demais bairros sejam atraídos para o local e tenham também contato com o meio ambiente através de decks que os aproximem do rio e locais onde possam praticar arborismo e até mesmo desenvolver uma horta comunitária que seja gerida pelos moradores do bairro e possa atender às suas necessidades. É notória também a criação, nesse espaço, de um calçamento que ligue as duas partes da Rua dos Ferroviários, para que pedestres e ciclistas possam transitar em segurança sem que tenham que atravessar

os trilhos constantemente. Poderá também implementar esse ambiente com a criação de um espaço multifuncional que sirva tanto para desenvolvimento de cursos de capacitação profissional para a população quanto para o ensino de arte e reuniões em geral, compondo assim o Parque da Cidade, como prevê diversos objetivos expressos no atual Plano Diretor (CACULÉ, 2006).

Figura 39: Vazio urbano entre o Rio do Antônio e a linha férrea.



Fonte: Própria autora, 2017.

Complementando as necessidades do bairro, vê-se então a necessidade da restauração dos patrimônios históricos e culturais edificados, possivelmente tombados, para que continuem contando a história da cidade. Podendo estes se tratarem de restauros críticos baseados na teoria de autores como Cesare Brandi.

“A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo” (BRANDI, 1963)

Almeja-se também a atualização das bitolas da linha férrea para que possa receber também trens mais modernos, que forneçam maior segurança a todos e que possa retomar o fluxo de trens de passageiros. Com o maior uso desse meio de transporte poderia assim diminuir o fluxo de veículos pesados rodoviários tornando uma viagem mais segura e mais barata desde o gasto de combustível ao de manutenção de rodagem.

Para que essas diretrizes sejam realizadas, definiu-se então uma política de intervenção urbana local que deverá estar completa em um prazo de oito anos, por corresponder ao tempo de duas gestões políticas, como descrevem os quadros abaixo:

Quadro 1: Ações a serem executadas a curto prazo pelo poder público.

AÇÕES A SEREM EXECUTADAS A CURTO PRAZO (0 a 2 anos)
Regularização fundiária da população que reside a mais de 20 anos no bairro
Atualização da base cadastral do município
Mapeamento e cadastramento dos edifícios e sítios urbanos de interesse histórico e cultural.
Demarcação da Zona de Interesse Histórico e Cultural
Estudo de tombamento do patrimônio histórico e cultural
Registro do direito de preempção dos lotes de interesse social
Reuniões de debate popular

Fonte: Própria autora, 2017.

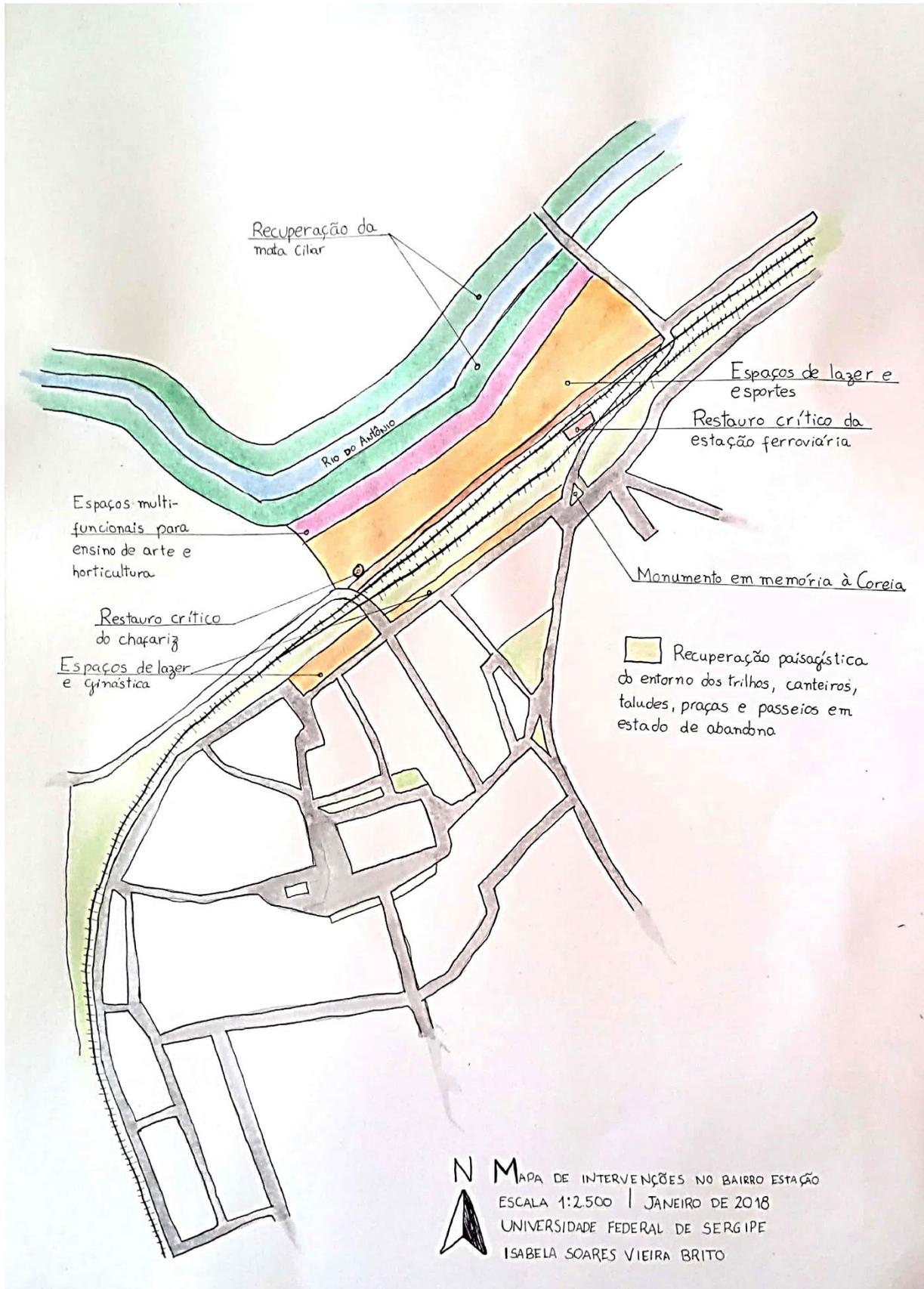
Quadro 2: Ações a serem executadas a médio prazo pelo poder público.

AÇÕES A SEREM EXECUTADAS A MÉDIO PRAZO (2 a 8 anos)
Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
Revisão do Código de Obras e Edificações
Elaboração do Plano de Arborização Municipal
Recuperação paisagística dos espaços públicos
Monumento em memória da Coreia
Construção do Parque da Cidade
Restauração dos patrimônios históricos e culturais

Fonte: Própria autora, 2017

Este conjunto de intervenções públicas, expressas no mapa a baixo, deverá proporcionar uma apropriação cultural da população àquele espaço, integrando-os e possibilitando assim uma redução do preconceito. Com o tempo, estima-se que os demais lotes vazios ou subutilizados passem a ser edificados de modo espontâneo por atrair novos moradores através da melhoria da infraestrutura, tornando assim as ruas mais seguras e melhores para os habitantes locais e pedestres.

Mapa 7: Zoneamento das propostas de intervenção no bairro Estação.



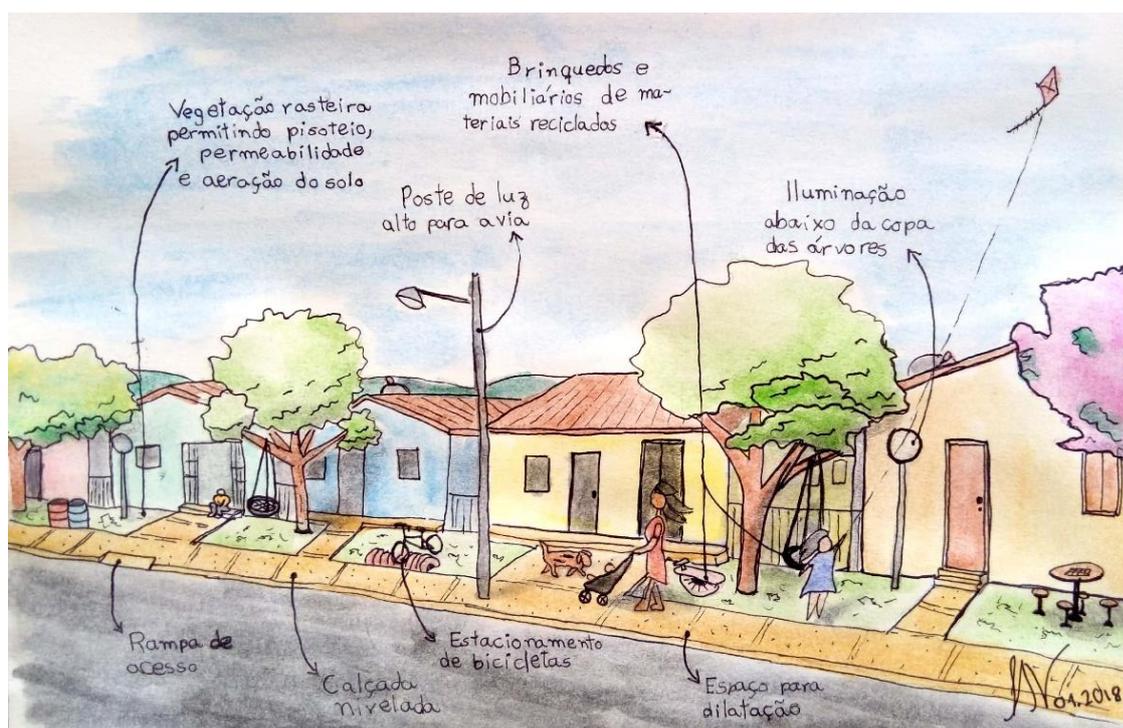
Fonte: Própria autora, 2018.

6.2 CENÁRIOS POTENCIAIS

A partir das diretrizes descritas acima, sugere-se algumas intervenções expressas em cenários que exibem como poderia ficar caso fossem realizadas as sugeridas obras e revitalizações. A escolha da expressão por meio de desenhos coloridos a mão reflete o desejo desse trabalho de não trazer soluções prontas e imóveis, mas sim sugestões que deverão ser debatidas junto com os moradores para uma colaborativa transformação do espaço.

O primeiro cenário busca então propor uma solução para a ausência de calçamento em frente às residências da Praça N. Sra. do Carmo, figura 38, por meio de uma intervenção paisagística. Sugere-se então a criação de uma calçada alinhada à rua que integre com as residências em um mesmo nível. Entre as calçadas que ligam as residências propõe-se o plantio de vegetação rasteira que permita a permeabilidade e aeração do solo e o plantio de mais árvores que proporcione um maior sombreamento para que os moradores possam se apropriar dos espaços sob as copas. Sugeriu-se também a implantação de estacionamento para bicicletas, lixeiras e brinquedos infantis desenvolvidos a partir de materiais reciclados, como por exemplo pneus. Para garantir a iluminação e a permanência no período noturno, deve-se então implantar postes mais altos para iluminação geral da rua e próximo às casas postes mais baixos que não tenham a iluminância afetada pela copa das árvores.

Figura 40: Primeiro cenário - Revitalização paisagística das calçadas na Praça N. Senhora do Carmo.

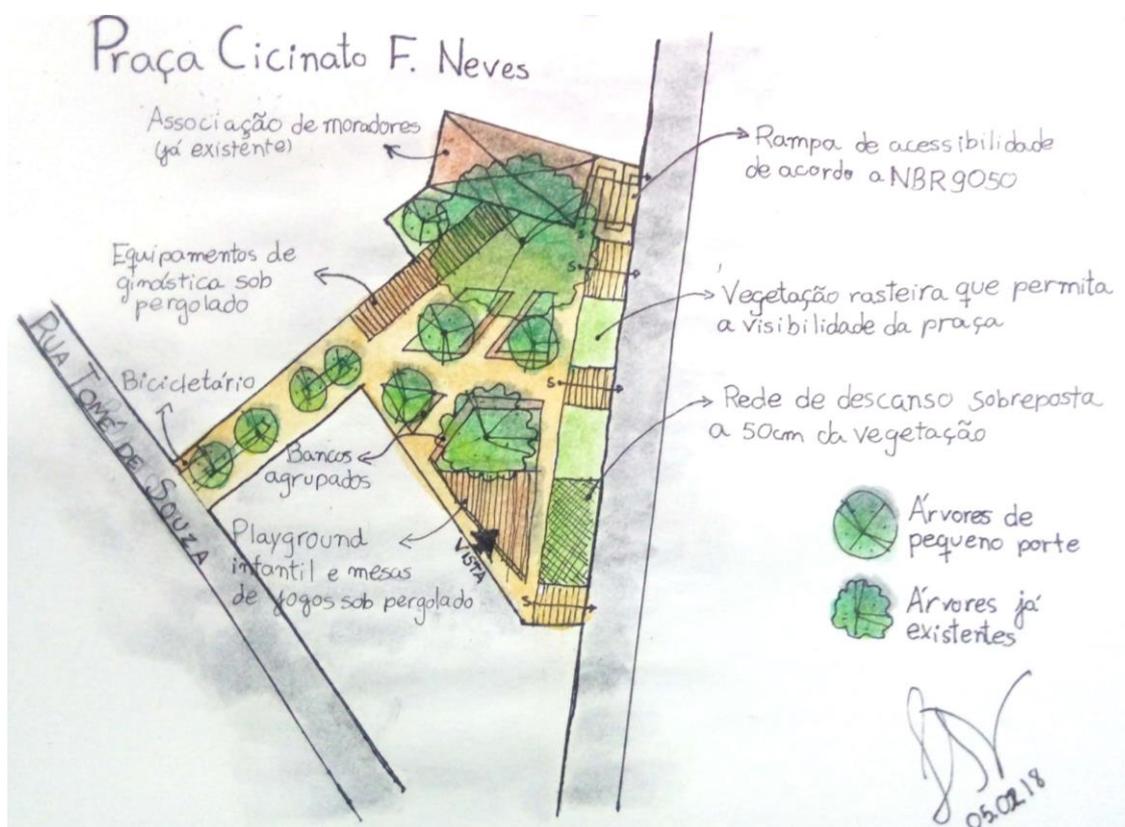


Fonte: Própria autora, 2018.

A Praça Cicinato F. Neves, apesar de já consolidada, apresenta-se atualmente em situação de abandono, possuindo canteiros sem vegetação e pouco uso pela população local, como pode ser visto na figura 31. A revitalização paisagística proposta no segundo e terceiro cenário traz uma praça com mais equipamentos de lazer tanto ativo quanto passivo, busca-se também preservar as espécies arbóreas de maior porte e realizar novas adições.

Optou-se inicialmente pela adoção de uma vegetação rasteira nos taludes que ligam à rua da antiga Coreia buscando assim dar maior visibilidade à praça, trazendo sobre parte destes taludes uma rede de descanso de uso coletivo locada a 50 cm de distância da vegetação em relação a sua altura, de modo que as pessoas possam deitar sobre essa área sem danificar a vegetação. A locação de um playground infantil próximo a mesas de jogos utilizada principalmente por idosos traz uma proposta de integração entre essas duas faixas etárias. Acrescenta-se a praça também pergolados com vegetações que proporcionem uma estética e microclima agradáveis, assim como a adição de novas árvores de pequeno porte, criando uma unidade em toda a praça de modo que conecte as ruas em seu entorno e faça da praça um local de encontro. Propôs-se também a adição de equipamentos de ginástica e bicicletário que estimulem que moradores da região tenham escolhas alternativas para sair do sedentarismo e incite também o maior uso da bicicleta para o deslocamento.

Figura 41: Segundo cenário - Revitalização paisagística da Praça Cicinato F. Neves, implantação.



Fonte: Própria autora, 2018.

Figura 42: Terceiro cenário - Vista da revitalização paisagística da Praça Cícimato F. Neves



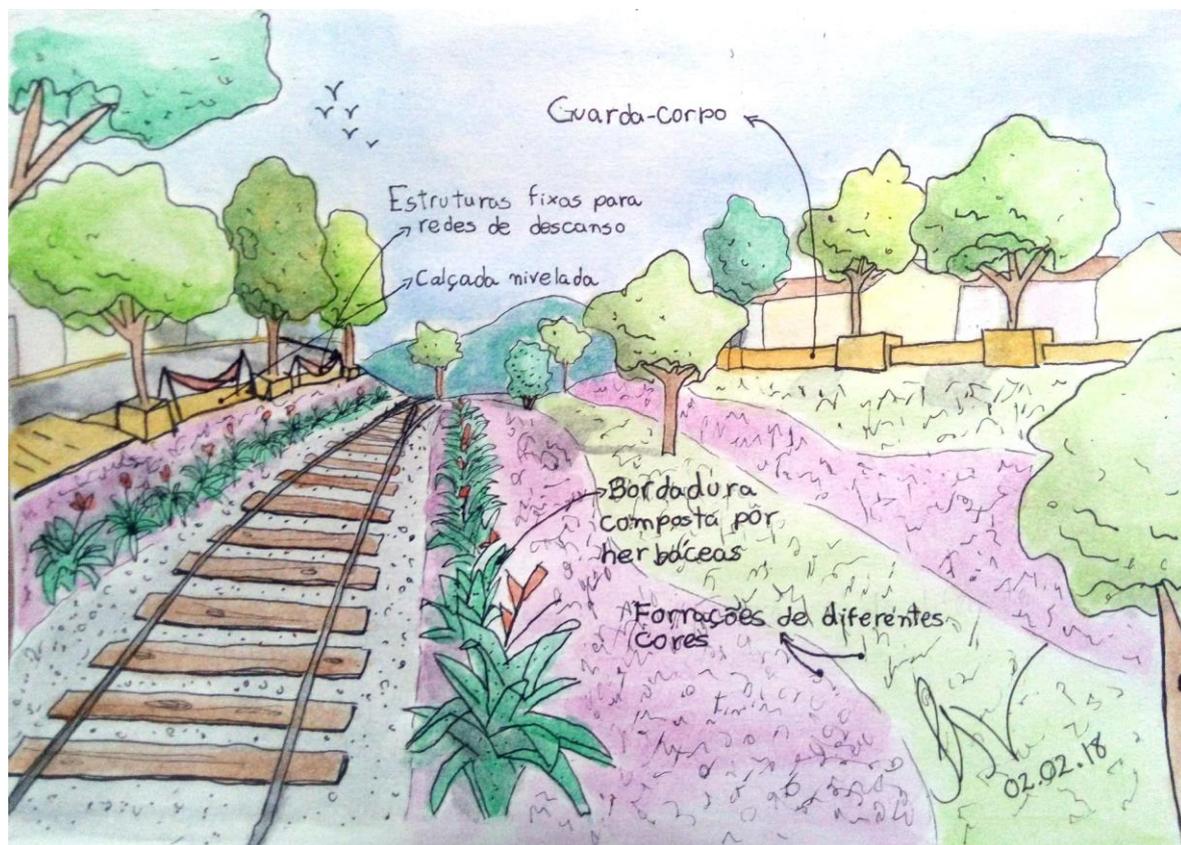
Fonte: Própria autora, 2018.

Um dos grandes problemas apresentados no bairro e relatado anteriormente no presente trabalho, é a segurança das pessoas em relação à linha férrea. A presença da linha ativa, com nenhum impedimento de aproximação ao longo de todo o perímetro urbano já causou diversos acidentes fatais. As áreas em seu entorno também apresentam uma situação de abandono onde diversas espécies vegetais cresceram sem nenhum cuidado, tendo então o local de entrada para o bairro um aspecto negativo que diverge da situação dos bairros vizinhos, como pode ser visto na figura 36. A não ocupação efetiva dessa área fez com que alguns usuários de droga sentissem mais à vontade para o uso de substâncias ilícitas ali, uma vez que a população mantém distância física e afetiva dessa região.

A proposta então expressa no quarto cenário pretende transformar o espaço em um lugar mais agradável e seguro aos moradores do bairro e que diminua a repulsa dos demais habitantes por essa região. Traz-se assim uma bordadura por todo o perímetro da linha férrea no território urbano sendo esta composta por herbáceas, a exemplo de bromélias, que evitem a aproximação de pessoas e outros animais a fim de que diminuam os acidentes com o trem. Propõe-se também a locação de um guarda-corpo nas regiões mais altas onde se evitem acidentes devido ao relevo. Enquanto sugere-se também a locação de estruturas fixas para que se usem redes de descanso sob a sombra das árvores como já acontece informalmente usando os próprios troncos (figura 25). A escolha do uso de vegetações rasteiras de diferentes

cores nas demais áreas se deu pela criação da possibilidade de desenvolver figuras e cenários contemplativos com o uso de plantas que também protejam o solo da erosão.

Figura 43: Quarto cenário - Revitalização paisagística do entorno da linha férrea no perímetro urbano



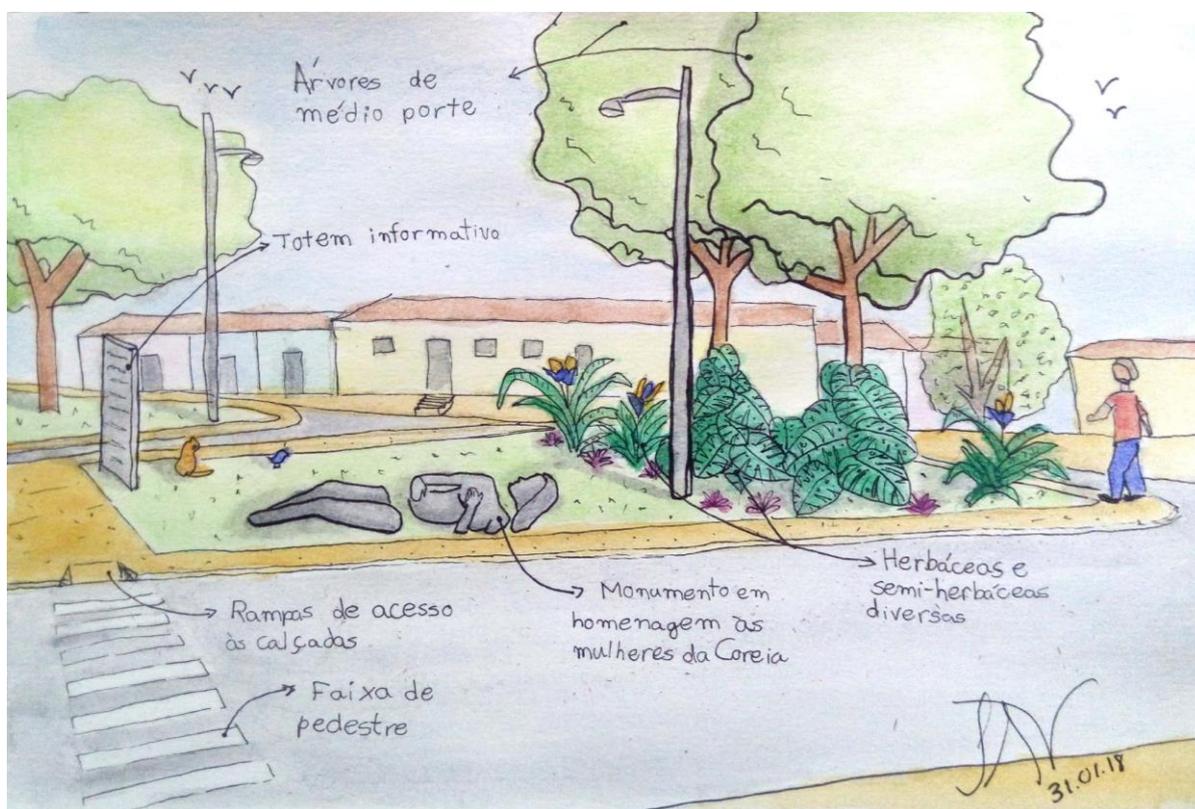
Fonte: Própria autora, 2018.

A Rua da Coreia teve um importante significado ao longo da história do bairro Estação, onde destacavam-se as mulheres que trabalhavam nas casas de dança e prostituição. As suas condições de trabalho ruins, os preconceitos enfrentados por elas em relação a população e as demais limitações enfrentadas por estas para satisfazer os prazeres de moradores e viajantes fizeram de suas vidas uma experiência ímpar que por muito tempo desejou-se por alguns ocultar-lhes da história. Porém, a proposta do presente trabalho traz como direcionamento a inclusão de todos no ambiente urbano, sendo a cidade um espaço democrático em que não se deve excluir nenhum nicho social.

Sendo assim, o quinto cenário traz a revitalização paisagística do canteiro que liga a estação ferroviária à antiga rua da Coreia, com a adição de árvores de médio porte, calçada nivelada, com rampa de acesso e faixa de pedestre, mas principalmente marcada pelo monumento em memória as mulheres da Coreia. A sua representação traz a junção de diversos símbolos que retratam a vida dessas mulheres, a começar pela sua localização no sentido do fluxo de passageiros para o interior do bairro passando então pelo monumento. Seus pés

submersos a terra demonstram o quanto estavam presas a aquele lugar e trabalho, frequentando a feira livre apenas quando as demais famílias já teriam realizado suas compras. Seu ventre, também submerso, demonstra o quanto ele também estava ligado ao local, onde ao nascerem seus filhos, ou restaria a eles viver naquelas condições precárias ou serem doados para adoção na esperança de uma vida melhor. Seu rosto por sua vez encontra-se desconectado do corpo no intuito de representar o quanto sua identidade encontrava-se desmembrada do restante do seu ser, uma vez que poucos se importavam sobre quem elas eram e sim focavam no trabalho realizado com o seu corpo e automaticamente já eram vítimas de preconceitos. Tem-se assim a mulher da vida da Coreia, presa, abandonada, desmembrada e a serviço do local.

Figura 44: Quinto cenário - Memorial em homenagem às mulheres da Coreia.



Fonte: Própria autora, 2018.

O sexto e último cenário vem então representar o Parque da Cidade, implantado no grande vazio divisório entre o Centro e o bairro Estação demonstrado na figura 39. A sua proposta traz a criação de um espaço que contemple as necessidades de lazer de toda a cidade de modo que haja uma integração entre os bairros neste espaço. Propõe-se, no mapa 07, a recuperação da mata ciliar do Rio do Antônio ao norte do terreno de uso restrito, seguida pela a implantação de espaços multifuncionais para ensino de artes e horticultura de uso controlado que favoreça à população residente no local. Os espaços de uso coletivo e livre,

por sua vez, deverão ser compostos por quadras de esporte, pistas de skate, playground, áreas de contemplação, entre outros. No cenário proposto sugere-se a locação de pisos com histórias relativas ao bairro e à cidade grafadas em seu material nos locais de encontro da pavimentação, de modo que todos possam ter acesso aos relatos que contem como aqueles espaços vieram a surgir e a sua importância. O acesso por meio de uma rampa central vem tratar da acessibilidade não como um item dentro do projeto, mas como parte essencial do seu conceito. O grande escorregador que também conecta o calçamento no nível da estação ferroviária ao parque reforça o conceito de integração como uma proposta de convite às crianças para que usem este espaço.

Figura 45: Sexto cenário - Parque da cidade



Fonte: Própria autora, 2018.

Tem-se assim, a expectativa de um bairro mais integrado à dinâmica e malha urbana da cidade que valorize a memória e a vida coletiva expressos nas figuras acima que, por sua vez, pretendem estimular debates para que então possam se desenvolver projetos executivos colaborativos que venham a ser realizados no local.

CAPÍTULO 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS



O desenvolvimento do presente trabalho possibilitou a realização do estudo e levantamento histórico tanto do bairro Estação quanto da cidade de Caculé, entendendo então a sua importância ao longo dos anos desde a criação do bairro ao seu declínio com o fim do trem de passageiros. Entendeu-se assim o bairro como vítima de um processo de periferização gradual a medida que houve a decadência dos comércios e demais estruturas locais focadas em atender a demanda da ferrovia, acentuada pelo descaso do poder público na manutenção e criação de espaços de uso coletivo.

Ao realizar as visitas in loco o abandono do bairro ficou imediatamente visível, o que não foi difícil associar à ratificação do preconceito existente dos moradores de outras localidades em relação àquele espaço urbano. Calçadas sem pavimentação, praças com vegetação desprovida de zelo, pouca iluminação pública, entre outros, marcam as características físicas do bairro hoje. Enquanto diversos lotes encontram-se vazios, um novo assentamento cresce ao sul desprovido de uma legislação urbana específica. Afinal, não tem porque morar em um local abandonado, cria-se então a esperança de uma nova dinâmica em um novo espaço.

Diante do exposto, o objetivo de se estudar o bairro desde a sua história até a condição atual foi realizado assim como a definição de diretrizes para regulação, gestão e intervenção urbana, como foram expressos no capítulo seis. As dificuldades apresentadas não apresentaram empecilho para o desenvolvimento do trabalho, mas sim adicionaram um novo olhar e novos direcionamentos que vieram a ampliar o estudo inicial.

Dada a importância do assunto, ratifica-se a importância da continuidade dos estudos sobre as questões pertinentes à dinamização e integração do bairro por meio de debates e estudos interdisciplinares que possam desenvolver o sentido de pertencimento na população e que consequentemente haja um empoderamento sobre o tema afim de que se cobrem ações do poder público que expressem as suas necessidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

<<http://aflalogasperini.com.br/blog/project/parque-da-juventude/>> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 13:16

<<http://casavogue.globo.com/Arquitetura/noticia/2012/09/aflalo-gasperini-50-anos-de-sucesso.html>> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 13:43

<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em 15 de julho de 2017 às 20:50.

<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>> Acesso em 15 de julho de 2017 às 20:57.

<<http://www.archdaily.com.br/br/01-189032/isso-nao-e-um-terreno-baldio-reconvertendo-lugares-vazios-do-espaco-publico-parte-i>> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 08:53

<http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/patrizia-di-monte-ignacio-gravalos-arquitectos-casi-todos-districtos-quieren-remodelar-algun-solar_656668.html> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 11:14

<<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-349303/esto-no-es-un-solar-reconvirtiendoparcelas-vacias-en-espacio-publico-parte-ii>> acesso em 20 de setembro de 2017 às 09:10

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.162/5213>> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 13:05

<<https://www.arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/aflalo-amp-gasperini-arquitetos-parque-sao-31-10-2008>> Acesso em 20 de setembro de 2017 às 13:20

BARBOSA, M.G. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 06 de setembro de 2017.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 1983.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. Percorrendo os vazios urbanos. X **Encontro Nacional da ANPUR (Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional)**, 2003.

BRANDI, Cesare. Teoria **del restauro**. Ed. di storia e letteratura, 1963.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília, 2001.

BRASIL. IBGE. Censo Demográfico, 2010.

BUZELIN, José Emílio de Castro H. Ferrovia **Centro-Atlântica: uma ferrovia e suas raízes**. Memória do Trem, 2001.

CACULÉ. Lei complementar nº 03/2006, 23 de novembro de 2006. **Institui e regulamenta o Plano Diretor Urbano de Caculé e dá outras providências.**

CACULÉ. Lei nº 298/2011, 27 de outubro de 2011. **Institui o código de Obras e Edificações do Município de Caculé e dá outras providências.**

CARDOSO, M. S.; DA SILVA, L.; VIEIRA, A. C. S. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 05 de setembro de 2017.

DE JESUS, M. C. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 06 de setembro de 2017.

DE OLIVEIRA, Maria Oneide Pereira. Condições Urbanas do Bairro Estação. Caculé: FACINTER, 2015.

DE SOUZA, Marcelo Lopes. **ABC do desenvolvimento urbano.** Bertrand Brasil, 2003.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.** São Paulo. Editora Pini, 1990.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Introdução: rizoma. **Mil platôs**, v. 1, p. 11-38, 1995.

DINIZ, Ivaldo Frois. **CONTRIBUIÇÃO DA FERROVIA PARA A URBANIZAÇÃO: 1908 - 1950. Alguns apontamentos sobre o Norte de Minas.** Montes Claros, 2012.

EBNER, Iris de Almeida. A cidade e seus vazios: investigação e proposta para os vazios de Campo Grande. Campo **Grande: UFMS**, 1999.

FERREIRA, C. A. S.; VIEIRA, Aloísio Claudio Soares. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 05 de setembro de 2017.

FRÓIS, José Alves. **Caculé de Miguelzinho.** 2 Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1967.

GIESBRECHT, Ralph Mannucci. **Município de Caculé.** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/cacule.htm> Acesso em 14 de julho de 2017 às 20:22.

GIESBRECHT, Ralph Mannucci. Trem **de Salvador à Monte Azul.** Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_ne/trem_salvador-montezul.htm> Acesso em 14 de julho de 2017 às 20:10

HOFFMANN JUNIOR, C. F. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 29 de dezembro de 2017.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Enciclopédia dos municípios brasileiros.** Volume XX. 1958

LESSA, Simone Narciso et al. **Trem-de-ferro: do cosmopolitismo ao sertão.** 1993.

MALTA, Candido. Reinvente seu bairro. São **Paulo: Editora**, v. 34, 2003.

NEVES, J. R. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 08 de setembro de 2017.

OLIVEIRA, R. R. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 05 de setembro de 2017.

OLIVEIRA, T. G. S.; VIEIRA, Aloísio Claudio Soares. Entrevista concedida a Isabela Soares Vieira Brito. Caculé, 05 de setembro de 2017.

PRADO FILHO, Kleber; TETI, Marcela Montalvão. **A cartografia como método para as ciências humanas e sociais**. Barbarói, n. 38, p. 45-49, 2013.

ROLNIK, Raquel. Territórios **negros nas cidades brasileiras: etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro**. Revista **de Estudos Afro-Asiáticos**, v. 17, p. 1-17, 1989.

ROSA, Iná. **Vazios urbanos como vazios de preservação: franco da rocha nas terras de Juquery**. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, n. 23, p. 120-139, 2008.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.). **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Hucitec: ANPUR, 1998.

SERPA, Angelo. A paisagem periférica. Turismo **e paisagem**. **São Paulo: Contexto**, p. 161-179, 2002.

SOUZA, Severino; FRANCISCO, Ana. **O Método da Cartografia em Pesquisa Qualitativa: Estabelecendo Princípios... Desenhando Caminhos..** CIAIQ2016, v. 2, 2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 1988.

TURKIENICZ, Benamy; MALTA, Maurício. Desenho **urbano: anais do II SEDUR-Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**. CNPq, 1986.

UCHÔA, Víctor. **Malha ferroviária baiana ajuda a revelar memórias do século XIX**. In: Correio. 2014

ZORZO, Francisco Antônio. **Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950)**. Sitientibus, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, 2000.