

FACULDADE DAMAS DE INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

AMANDA MARIA BARBOSA DA SILVA

ENTRE TRILHO E ESTILO: UMA ANÁLISE ARQUITETÔNICA DA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA/PE

Recife, PE
2023

FACULDADE DAMAS DE INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Amanda Maria Barbosa da Silva

**ENTRE TRILHO E ESTILO: UMA ANÁLISE ARQUITETÔNICA DA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA/PE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência
parcial para graduação no curso de Arquitetura
e Urbanismo, sob orientação do Prof. Dr. Pedro
Henrique Cabral Valadares.

Recife, PE
2023

Catálogo na fonte
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

S586e Silva, Amanda Maria Barbosa da.
Entre trilho e estilo: uma análise arquitetônica da Estação Ferroviária de Carpina/PE / Amanda Maria Barbosa da Silva - Recife, 2023.
67 f. .: il. color.

Orientador: Prof. Dr. Pedro Henrique Cabral Valadares.
Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2023.
Inclui bibliografia.

1. Arquitetura ferroviária. 2. Tipologia arquitetônica. 3. Análise estilística. I. Valadares, Pedro Henrique Cabral. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título.

72 CDU (22. ed.) FADIC (2023.2-001)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

AMANDA MARIA BARBOSA DA SILVA

**ENTRE TRILHO E ESTILO: UMA ANÁLISE ARQUITETÔNICA DA
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA/PE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência
parcial para graduação no curso de Arquitetura e
Urbanismo, sob orientação do Prof. Dr. Pedro
Henrique Cabral Valadares.

Aprovado em _____ de _____ de 2023

BANCA EXAMINADORA

(Pedro Henrique Cabral Valadares, Doutor e Faculdade Damas)

Orientador

(Gisele Melo de Carvalho, Doutora e Faculdade Damas)

1º Examinadora

(Maria Izabel Rego Cabral, Doutora)

2º Examinado

*Dedico este trabalho a Matheus Castro, em agradecimento por
seu apoio fundamental em minha jornada até aqui.*

AGRADECIMENTOS

Quero expressar minha gratidão a várias pessoas que desempenharam papéis importantes em minha jornada:

Primeiramente a Deus, por me dar força, sabedoria e por ele está ao meu lado durante toda a minha trajetória.

Aos meus pais, Dinho e Nenen, sou imensamente grata pelo apoio e por ter me proporcionado uma boa educação, sem eles eu não estaria finalizando minha graduação.

Minha avó, Lia e minha irmã, Paloma, merecem meu agradecimento pois sempre acreditaram que eu era capaz.

Agradeço ao meu querido Matheus Castro, por ter estado ao meu lado desde o fim do ensino médio até o fim da graduação, me dando apoio e me incentivando cada dia mais.

Minha amiga Rayane Victória, agradeço por sua amizade durante todos esses anos, mesmo à distância, e por sempre me apoiar e me fazer sorrir.

Agradeço ao meu orientador, Prof^º. Dr. Pedro Valadares, por ter me aceito como orientanda e por sua orientação valiosa durante o desenvolvimento deste trabalho.

À Prof^ª Dr. Ana Ramalho, a nossa “malvada favorita”, agradeço por ter ajudado a identificar meu problema de pesquisa, seus conselhos foram fundamentais.

À Faculdade Damas, agradeço por me fazer sentir acolhida, e por me proporcionar quatro anos e meio de muito aprendizado.

Aos colegas que fiz durante o curso, em especial para Alexandra, Camila, Eduarda, Larissa, Magno, que compuseram minha turma, quero expressar minha gratidão. Jamais esquecerei de vocês.

Agradeço ao zelador, seu Flávio e ao porteiro, seu Oscar, por suas amizades, pelas conversas e pelo cuidado comigo.

Agradeço a TECOMAT Engenharia, em especial a Joaquim Otávio e Ênio Goes, agradeço por terem enxergado meu potencial, por me introduzirem no mundo da acústica e por sua paciência ao compartilhar conhecimentos comigo.

À banca examinadora, agradeço por aceitar avaliar este trabalho e assim contribuir para sua melhoria.

E a todas as outras pessoas que não mencionei, mas que tiveram importância em minha trajetória. Muito Obrigada!

*“Bibliotecas estavam cheias de ideias. Talvez as mais
perigosas e poderosas armas.”*

(Sarah J. Mass)

RESUMO

As estações ferroviárias tiveram grande importância para o desenvolvimento econômico das cidades, um exemplo disso, é a Estação Ferroviária de Carpina/PE, considerada a principal estação intermediária da linha Recife-Limoeiro. O presente estudo objetivou verificar a possibilidade de enquadrar a Estação Ferroviária de Carpina/PE em uma tipologia e movimento estilístico, haja vista que, conhecer a história e arquitetura de um determinado imóvel, trará à tona sua importância para a cidade, de modo a preservá-lo. Logo, a metodologia adotada partiu de uma pesquisa documental e observação de campo, realizando um levantamento fotográfico da Estação Ferroviária de Carpina. Os resultados mostram que a Estação ferroviária de Carpina/PE pode ser classificada quanto a sua tipologia como sendo uma estação intermediária, de pequeno porte, cuja natureza era tanto de carga como de passageiros, além disso sua disposição é considerada bilateral e de entroncamento; quanto ao seu corpo principal, é composto por um prisma retangular, com telhado em duas águas. No entanto, do ponto de vista tipológico, devido sua ornamentação simplória, constatou-se que a estação de carpina não possui um estilo arquitetônico. Dessa forma, percebe-se que a estação possui uma tipologia, mas não um estilo arquitetônico, pois essas construções tinham como foco a funcionalidade e economia.

Palavras-chave: Arquitetura ferroviária; tipologia arquitetônica; análise estilística.

ABSTRACT

Railway stations played a significant role in the economic development of cities, as exemplified by the Carpina/PE Railway Station, considered the main intermediate station on the Recife-Limoeiro line. The present study aimed to assess the possibility of categorizing the Carpina/PE Railway Station into a typology and stylistic movement, considering that understanding the history and architecture of a particular property brings to light its importance to the city, thereby promoting preservation. Therefore, the adopted methodology involved documentary research and on-site observation, including a photographic survey of the Carpina Railway Station. The results indicate that the Carpina/PE Railway Station can be classified in terms of typology as an intermediate station of small size, serving both freight and passenger purposes, with a bilateral and junction disposition. Regarding its main structure, it consists of a rectangular prism with a gabled roof. However, from a typological perspective, due to its simple ornamentation, it was observed that the Carpina station lacks a distinct architectural style. Thus, it is evident that the station has a typology but not a specific architectural style, as these constructions prioritized functionality and economy over ornate design.

Keywords: Railway architecture; architectural typology; stylistic analysis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Sistematização	17
Figura 2 - Basílica de São João de Laterano. Roma, 318 d.C.	19
Figura 3 - Igreja Jesuítica de Belém do Pará, 1719.	19
Figura 4 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição, Rio de Janeiro, 1720.....	20
Figura 5 - Templo da concórdia, Itália.	20
Figura 6 - Tipo x Estilo.	21
Figura 7 - linha do tempo - estilos arquitetônicos.	23
Figura 8 - Panteão, Roma.	24
Figura 9 - Basílica de São Vital, Ravena.	25
Figura 10 - Abadia de Sainte-Trinité.	25
Figura 11 - Catedral de Reims, França.	26
Figura 12 - Palazzo Rucellai, Florença.	27
Figura 13 - Giacomo della Porta.....	27
Figura 14 - Baldaquino de São Pedro, Roma.	28
Figura 15 - Palácio Nymphenburg, Munique, Alemanha.....	29
Figura 16 - Palais Bourbon, Paris.	29
Figura 17 - Hôtel Tassel, Bruxelas.	30
Figura 18 - Primeiros vagões de passageiros.	32
Figura 19 - Estação Nyugati, Budapeste.	34
Figura 20 - Estação Madrid-Delicias.....	34
Figura 21 - Primeira ferrovia do país.....	35
Figura 22 - Disposição em relação as vias.	37
Figura 23 - Estações de entroncamento.	38
Figura 24 - Disposição interna para estações ferroviárias.....	39
Figura 25 - Estação Varnhagem.	39
Figura 26 - Planta baixa da Estação Varnhagem.	39
Figura 27 - Estação Parada General.	40
Figura 28 - Estação Ferroviária de Euston, Londres.	41
Figura 29 - Fachada posterior da Estação de Battle.	42
Figura 30 - Fachada frontal da Estação de Battle.	42
Figura 31 - Fachada da estação Gare de l'Est, França.	42
Figura 32 - Interior da estação Gare de l'Est, França.....	43
Figura 33 - Mapa de localização do município de Carpina/PE.	45
Figura 34 - Antiga Estação Ferroviária Carpina/PE.....	46
Figura 35 - Disposição do Complexo Ferroviário Carpina/PE.	47
Figura 36 - Estações Ferroviárias.	47
Figura 37 - Trilhos.	49
Figura 38 - Auto de Linha.	49
Figura 39 - Estrutura da coberta da plataforma de embarque.....	49
Figura 40 - Banheiro público.....	50
Figura 41 - Resquícios da caixa d'água.....	50
Figura 42 - Estação antigamente.	50
Figura 43 - Estação atualmente.	50
Figura 44 - Coberta da antiga “parada”.	52
Figura 45 - Elementos de ferro.	52
Figura 46 - Alteração nas esquadrias.....	53
Figura 47 - Formato das esquadrias da estação.	53

Figura 48 - Forro de madeira.....	54
Figura 49 - Disposição em relação a via.....	55
Figura 50 - Bifurcação.....	55
Figura 51 - Fachada lateral da Estação de Carpina.	56
Figura 52 - Molduras em argamassa.....	57
Figura 53 - Diferentes Lambrequim.	58
Figura 54 - Lambrequim da estação.	58
Figura 55 - Mão Francesa de ferro.	58
Figura 56 - Estação de Carpina.....	59
Figura 57 - Estação de Paudalho.	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CFN - Companhia Ferroviária do Nordeste

DEMUTRANT - Departamento Municipal de Trânsito

FUNDARPE - Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PE - Pernambuco

RFN - Rede Ferroviária do Nordeste

RFNSA - Rede Ferroviária Nacional S.A

TLSA - Transnordestina Logística S/A

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
1.1	JUSTIFICATIVA	13
1.2	OBJETIVOS	14
1.2.1	Objetivo Geral	14
1.2.2	Objetivos Específicos	14
2	CONCEITOS ARQUITETÔNICOS: TIPO x ESTILO	15
2.1	TIPO ARQUITETÔNICO	15
2.1.1	Exemplificação do Tipo Arquitetônico	18
2.2	ESTILO ARQUITETÔNICO	20
2.2.1	Exemplificação de Estilo Arquitetônico	23
3	BREVE HISTÓRICO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS	31
3.1	PRIMÓRDIOS	31
3.1.1	Desenvolvimento das ferrovias na Europa	31
3.1.2	Surgimento das estações ferroviárias	32
3.1.3	Estações ferroviárias no Brasil	35
3.2	CONSOLIDAÇÃO DE NOVOS TIPOS E INCORPORAÇÃO DE NOVOS ESTILOS	36
3.2.1	Tipo	36
3.2.2	Estilo	40
4	METODOLOGIA	44
5	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA	45
5.1	HISTÓRICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA	45
5.2	ANÁLISE ARQUITETÔNICA DA ESTAÇÃO	51
5.2.1	Programa e necessidades	51
5.2.2	Materiais e técnicas construtivas	51
5.2.3	Partidos e tipologias	54
5.2.4	Caráter e linguagem	56
6	CONCLUSÕES	60
	REFERÊNCIAS	62
	ANEXO A – FERROVIAS EM PERNAMBUCO	68
	ANEXO B – PLANTA DE SITUAÇÃO DA ESTAÇÃO	68
	ANEXO C – MATERIAIS DA ESTAÇÃO	69

1 INTRODUÇÃO

Os termos tipo e estilo arquitetônicos são amplamente difundidos, no entanto, há divergência entre os autores quanto as suas conceitualizações; porém, com base em Pereira (2010), compreende-se que tipo nada mais é que a ideia por trás da aparência individual do edifício, a matriz geradora da qual muitas construções podem derivar; logo, tipo serve apenas como uma referência projetual. Enquanto isso, Figer (2013) diz que o termo estilo se refere a decoração aplicada sobre a estrutura arquitetônica. Logo, Valadares (2022, p. 42) conclui que o "tipo pode se vestir de estilos arquitetônicos distintos, mantendo sua essência formal".

No Brasil, a incorporação de estilos arquitetônicos trazidos da Europa ocorre desde os primórdios da colonização portuguesa. Além disso, assim como os estilos arquitetônicos, o transporte ferroviário desenvolvido na Europa foi aos poucos incorporados no Brasil. Isso pois, o desenvolvimento do transporte a vapor, possibilitou a redução do tempo gasto no deslocamento seja de pessoas e/ou mercadorias. Logo, de acordo com Santos (2021), as melhorias realizadas nos vagões de passageiros, atraiu cada vez mais pessoas, tornando-se necessário a criação de um local onde pudesse ser realizado o embarque e desembarque desses viajantes, surgindo assim as estações de trens.

As estações estão diretamente relacionadas ao desenvolvimento de diversas cidades, visto que, devido ao grande fluxo de pessoas, seu entorno torna-se propício para a instalações de restaurantes, hotéis entre outros tipos de comércio, fomentando a economia da região. Um exemplo disso, é a Estação Ferroviária de Carpina, considerada uma das estações intermediárias mais importantes da linha Recife-Limoeiro. No entanto, apesar da importância dessa estação para a região, pouco se sabe sobre sua arquitetura.

Dessa forma, considerando que a historiografia da arquitetura no Brasil aborda, entre outros fatores, a incorporação de estilos arquitetônicos trazidos da Europa desde os primórdios da colonização portuguesa até as primeiras décadas do século XX; que as estações ferroviárias, em especial as estações centrais, são abordadas no tema da arquitetura do ferro, ainda que possam dispor de elementos de linguagem clássica; mas, diante da estética flagrantemente modesta das estações ferroviárias dos municípios menores; possível enquadrar a antiga estação ferroviária de Carpina em alguma tipologia arquitetônica e/ou movimento estilístico que não apenas um exemplar de arquitetura ferroviária?

Tendo em vista o panorama geral, tem-se como hipótese que a antiga estação ferroviária de Carpina não se enquadra em nenhum movimento estilístico, mas sim, em uma classificação

tipológica, de caráter mais utilitário do que estilístico, devido ao despojamento de sua feição estética.

Dessa forma, para a obtenção dos resultados esperados, a metodologia adotada teve como base uma pesquisa através de documentos e fontes que retratam a história da estação, uma vez que seu contexto histórico pode influenciar na adoção de determinado estilo, ou até mesmo na ausência deste; além disso, também foi utilizado a observação de campo, onde foi feito um levantamento fotográfico utilizado para descrever as características arquitetônicas da Estação Ferroviária de Carpina. A partir dessa metodologia, pode-se concluir se a hipótese levantada, será confirmada ou não.

1.1 JUSTIFICATIVA

As estações ferroviárias foram de grande importância para o desenvolvimento das cidades, uma vez que elas promoveram mudanças não só no aspecto físico, mas também na forma como o indivíduo se relaciona com o espaço.

No Brasil, essas estações tinham como principal função o escoar a produção do interior para o litoral. Logo, no estado de Pernambuco uma das principais vias férrea era a linha Recife – Limoeiro que possuía uma estação intermediária em Carpina. Essa estação foi de grande contribuição para o comércio local e é considerada atualmente como um dos imóveis mais antigo da cidade.

Contudo, considerando a grande importância da estação ferroviária para o município, e, ao mesmo tempo, a escassez de estudos voltados para a sua arquitetura, faz-se necessário realizar uma análise dos elementos arquitetônicos que a compõem a fim de identificar se é possível enquadrá-la em algum movimento estilístico.

Portanto, ao explorar suas características e compreender os motivos que levaram à sua adoção, podemos estabelecer uma conexão mais profunda com este monumento. Isso, por sua vez, pode sensibilizar a população local, levando-a a valorizar adequadamente e, conseqüentemente, a preservar esse patrimônio. Caso contrário, o nível de deterioração continuará aumentando, ameaçando a sobrevivência completa dessa estação.

1.2 OBJETIVOS

Apresenta-se a seguir os objetivos gerais e específicos que nortearam o desenvolvimento desta pesquisa.

1.2.1 Objetivo Geral

Averiguar se há a possibilidade de enquadrar a antiga estação ferroviária de Carpina em alguma tipologia e/ou movimento estilístico.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Apresentar informações sobre a história da Estação Ferroviária de Carpina;
- Identificar as características arquitetônicas da estação, como elementos decorativos, materiais de construção além da sua classificação tipológica;
- Classificar a estação de Carpina em uma tipologia arquitetônica e/ou movimento estilístico.

2 CONCEITOS ARQUITETÔNICOS: TIPO x ESTILO

A utilização dos termos “tipo” e “estilo” no universo da arquitetura é comumente revestida de imprecisões que, de modo geral, podem incorrer em equívocos de interpretação em análises da arquitetura dos edifícios. Em uma tentativa de amenizar ambiguidades, ou o emprego incorreto desses termos, alguns autores tem, historicamente, se dedicado ao estudo de seus conceitos, visando um melhor entendimento no que se refere à classificação de forma, ornamentação, composição, entre outros atributos. Diante disso, o presente capítulo aborda a conceituação desses autores acerca dos termos “tipo” e “estilo”, de maneira a elucidar as análises finais da arquitetura da antiga estação ferroviária de Carpina.

2.1 TIPO ARQUITETÔNICO

De acordo com Vidler (1830 apud Pereira, 2010, p.61), o termo tipo foi incorporado pela primeira vez à teoria da Arquitetura em 1785, graças à idiossincrásica formulação de Ribart de Chamoust em *L'Ordre français trouvé dans la nature*, sendo o termo tipo entendido como símbolo e como princípio da imitação.

Em suas observações, Vidler (1976b apud Boaventura, 2019, p. 28) destaca três abordagens distintas em relação a questão da tipologia na arquitetura. A primeira delas, proposta por Marc-Antoine Laugier, teve como base a cabana primitiva, a qual foi justificada por sua semelhança em relação as formas encontradas na natureza. A segunda tipologia, foi apresentada pelo Movimento Moderno e fez referência a natureza das máquinas. Agora, a relação entre a coluna, a casa e a cidade eram estabelecidas através de uma comparação com a pirâmide da produção em massa. Nesse contexto, tanto as pequenas ferramentas como também as grandes máquinas foram consideradas como modelos a serem adotados. A última tipologia foi proposta pelo arquiteto Aldo Rossi e se diferencia das anteriores por não se fundamentar segundo “naturezas” externas à da arquitetura. Nessa perspectiva, as casas, os espaços urbanos e suas respectivas geometrias, que compõem a própria cidade, seriam fundamentais para a definição dos tipos arquitetônicos, que são essencialmente autônomos e servem como base para a composição formal.

Além disso, partindo dos ensinamentos de Quatremère, Rossi (2001) apresenta a argumentação de que tipo nada mais é que a própria ideia da arquitetura, ou seja, aquilo que está mais próximo da sua essência.

O tipo é, pois, constante e se apresenta com características de necessidade; mas, mesmo determinadas, elas reagem com a técnica, com as funções, com o estilo, com o caráter coletivo e o momento individual do fato arquitetônico (Rossi, 2001, p. 27).

Diante disso, Boaventura (2019) considera a categoria tipo como um fundamento arquitetônico, por se tratar de uma constante. A autora explica ainda que, Rossi escolheu o tipo como princípio orientador da arquitetura; sendo esse princípio desvinculado da história e do tempo, ao mesmo tempo que está sempre relacionado com os elementos próprios da arquitetura.

De acordo com Pereira (2010), Quatremère de Quincy (utilizado como referência por Rossi) foi um escultor, arquiteto e acadêmico que dedicou sua vida “à formulação de um derradeiro corpus disciplinar para as artes”. Segundo Pereira (2010), Quatremère de Quincy lançou em 1825 o terceiro volume da *Encyclopédie Méthodique – Architecture*, onde definiu formalmente o conceito do termo tipo, o qual é considerado um dos fundamentos da sua teoria da Arquitetura.

O tipo é um elemento importante da dimensão conceitual da doutrina da Arquitetura. Abarca a essência da arte em particular, mas também resulta no que poderia ser um desdobramento prático da teoria ao guiar a concepção do artista e o julgamento do público. Para Quatremère, a relação entre arquitetura antiga e moderna não era outra coisa senão a modificação do tipo, uma transformação conceitual requerida cada vez que um edifício é projetado. O tipo arquitetônico é o princípio que regula as modificações e a chave para a legibilidade do público, pois é por ele que se imprime o “caráter distintivo” aos edifícios (Pereira, 2010, p.68).

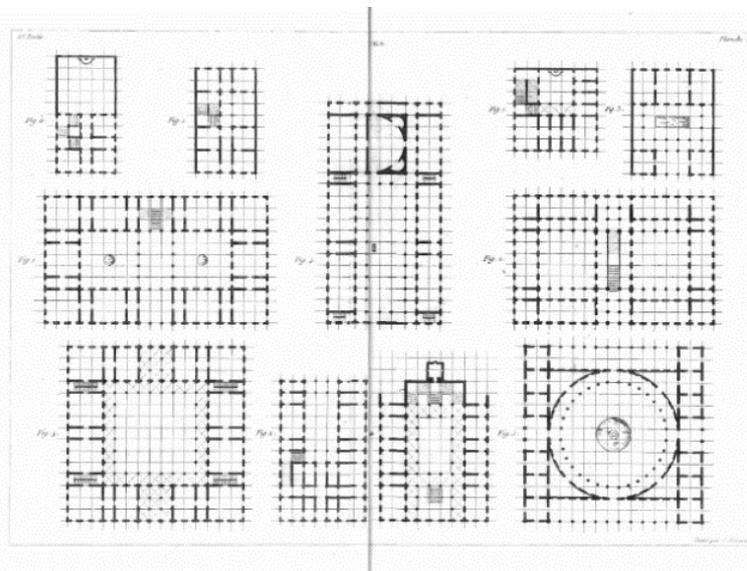
Para Boaventura (2019), o conceito de tipo apresentado por Quatremère de Quincy, possui um caráter essencialmente culturalista pois para ele, o tipo é resultante da relação entre a sociedade, a cultura e a natureza. Para a autora, Quatremère estabelece o tipo primeiro como fruto do trabalho do homem social que busca atender as necessidades fundamentais de sua sociedade.

Com base na definição apresentada por Quatremère, Pereira (2010) explica que a palavra Tipo vem do grego *typos* (τυπος) e significa “matriz, impressão, molde, figura em relevo ou em baixo-relevo”, ou seja, o tipo é a ideia por trás da aparência individual do edifício, a matriz geradora na qual muitas construções podem derivar.

Além disso, Pereira (2010) evidencia a diferença entre Tipo e modelo, uma vez que modelo, do latim *modellum*, implica uma “cópia literal”, ou seja, pode ser copiado identicamente, enquanto o tipo serve apenas como uma referência projetual.

Em contraponto, de acordo com Boaventura (2019), o arquiteto Jean-Nicolas-Louis Durand, sistematizou e ordenou os estilos e as tipologias arquitetônicas em seu tratado “*Précis des leçons d'architecture données à l'École polytechnique*”. Senses Atlas (2021) afirma que, Durand desenvolveu um método que utilizava uma grade quadrada como base para o layout das paredes e as partes que sustentam a construção, como é possível observar na Figura 01; a partir disso, são adicionados diferentes conjuntos construtivos no interior da grade. Essa grade básica irá determinar o sistema construtivo, incluindo paredes, arcadas, pátios internos, entre outras características arquitetônicas.

Figura 1 - Sistematização



Fonte: Senses Atlas (2021).

Quatremère de Quincy e Jean-Nicolas-Louis Durand apresentaram abordagens distintas em relação à tipologia arquitetônica. Pois, nas palavras de Boaventura (2019), enquanto Quatremère valorizou a concepção e a inspiração, Durand adotou uma abordagem mais metodológica, focada na composição. Durand desenvolveu um método baseado na Geometria Descritiva de Monge para regressar um edifício aos seus elementos geométricos essenciais, visando à eficiência construtiva. Por outro lado, Quatremère buscava conceber o espaço arquitetônico, sem se prender a definições de formas geométricas.

Assim como Quatremère, Boaventura (2019) destaca que, na visão de Rossi a experiência tipológica da Ilustração vai além da classificação dos elementos edificatórios. Para ele, os "arquitetos da revolução" refletiam sobre o problema da tipologia e concepção de projetos que partiam das tipologias já existentes, de maneira que fosse possível expressar, formal e

simbolicamente, as novas dinâmicas sociais que se destacaram durante o século XVIII. “[...] captar a realidade tal como ela se oferecia em suas exigências práticas e em suas razões ideais” (Rossi, 1989, p. 6).

Boaventura (2019) acredita que o uso de tipologias, apresentadas por Quatremère e Durand podem se complementar, principalmente no início do processo metodológico. Quatremère considera o tipo como uma ideia abstrata que estrutura o espaço e carrega significado, enquanto Durand o utiliza como uma ferramenta para analisar e sintetizar os elementos e partes do objeto arquitetônico. Logo, as abordagens de Quatremère e Durand podem ser utilizadas pelo arquiteto para auxiliar nas decisões relacionadas à definição do partido arquitetônico, bem como na organização das partes e desenvolvimento dos elementos.

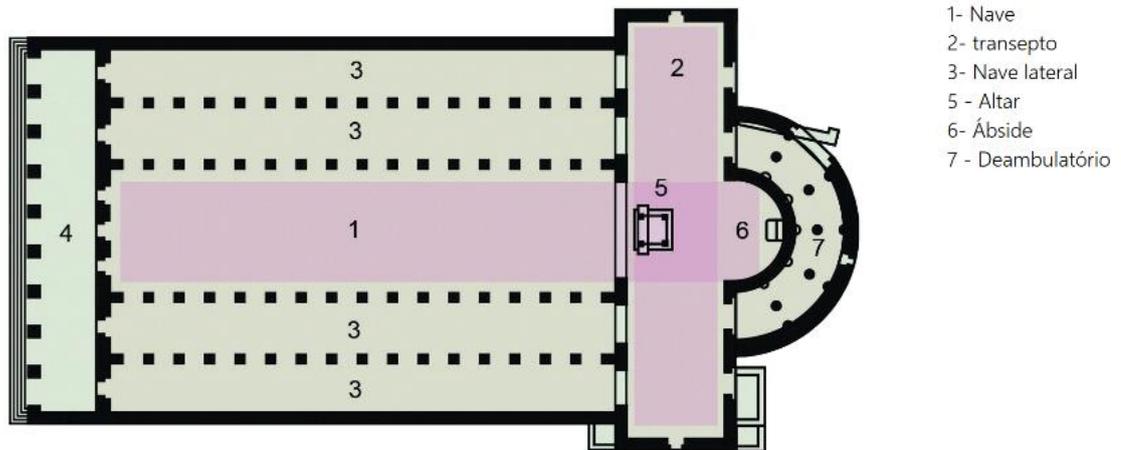
Outro autor, que contribuiu para a definição do termo “Tipo” foi Argan (2004), que afirmou que o tipo não é pré-estabelecido, mas sim deduzido através de exemplos que compartilham um determinado atributo formal. Logo, Argan (2004) explica que ao comparar cada uma das formas investigadas, retiram-se as características que os diferenciam, restando, apenas o que é comum a todo e assim, é possível obter o tipo. Ele é, portanto, determinado pelas tradições históricas e culturais e se configura como uma “forma-base”, uma “estrutura interna da forma” (Argan, 2004, p. 66-67).

2.1.1 Exemplificação do Tipo Arquitetônico

Nas palavras de Colin (2006), o tipo ocorre frequentemente na arquitetura, seja ela histórica ou contemporânea e pode ser exemplificado através das igrejas tradicionais, visto que, apesar de serem construídas em períodos e estilos diferentes, seguem a seguinte forma tipológica: nave central, duas alas laterais, o altar localizado no encontro entre uma nave e outra, o transepto. Tal tipologia recebe o nome de “basílica cristã” e surgiu na idade média a partir da basílica pagã, edifício comercial e institucional dos romanos.

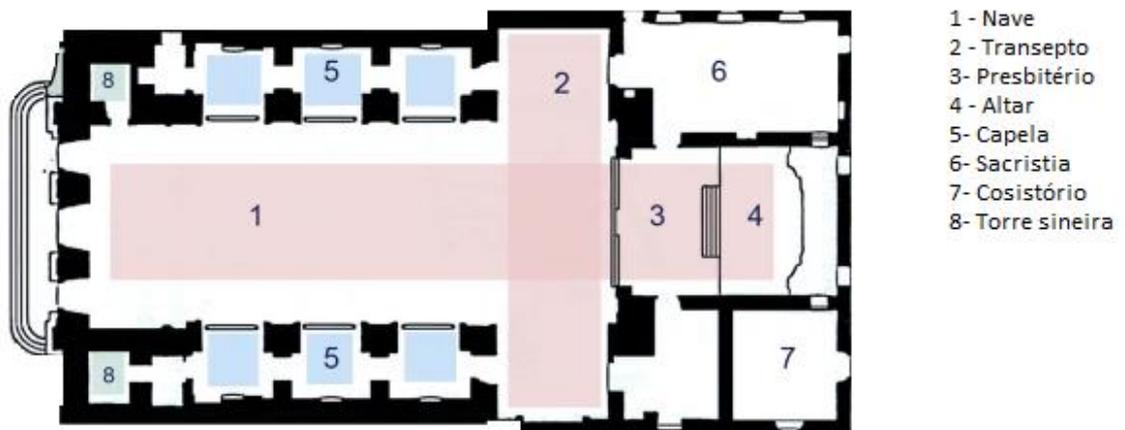
As Figuras 02 e 03 mostram plantas baixas de igrejas construídas em períodos distintos, mas que possuem a mesma tipologia arquitetônica.

Figura 2 - Basílica de São João de Laterano. Roma, 318 d.C.



Fonte: Coisas da Arquitetura (2011).

Figura 3 - Igreja Jesuítica de Belém do Pará, 1719.



Fonte: Coisas da Arquitetura (2011).

Ademais, como mencionado por Valadares (2022), o tipo arquitetônico também pode ser exemplificado a partir das primeiras igrejas construídas no Brasil, pois elas possuíam uma fachada composta por um quadrilátero coroada por um frontão triangular, como é possível observar na Figura 04, tal tipologia é comumente encontrada nos templos grego, representado na Figura 05.

Figura 4 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição, Rio de Janeiro, 1720.



Fonte: Lula Cerda (2022).

Figura 5 - Templo da concórdia, Itália.



Fonte: As Distâncias (2016).

Logo, evidencia-se que a forma básica, também chamada de tipologia, encontra-se presente em construções dos mais variados períodos históricos.

2.2 ESTILO ARQUITETÔNICO

Em suas observações, Hopkins (2017) destaca que a noção de estilo arquitetônico surgiu por volta do século XIX, sendo esse termo muito associado ao historiador de arquitetura Heinrich Wölfflin, que mapeou o que chamou de “problema do desenvolvimento do estilo”, onde ele definiu cinco pares de conceitos opostos, sendo eles:

- Linear/pictórico;
- Plano/profundidade;
- Forma fechada/forma aberta;
- Multiplicidade/unidade;
- Clareza absoluta/clareza relativa.

Hopkins (2017) explica que, a partir desse sistema, qualquer historiador da área de arquitetura seria capaz de definir o estilo de uma obra arquitetônica. Além disso, o autor segue dizendo que:

Portanto, “estilo” é visto num sentido amplo; em algumas situações o termo é usado para agrupar e analisar construções segundo traços bem

particulares e, em outras, para destacar tendências culturais ou estratégias arquitetônicas particulares que agrupam obras que, à primeira vista, não parecem relacionadas (Hopkins, 2017, p. 5).

Logo, a descrição apresentada por Hopkins acerca do termo estilo, vai de encontro com a definição apresentada por Corona e Lemos (2017), visto que nas palavras dos autores, a palavra estilo deriva do grego “stylos” e do latim “styliis” e se referia a um tipo de estilete usado para escrever em tabuas cobertas de cera; porém, com o passar do tempo, esse termo passou a se referir a peculiaridade das obras de artes produzidas seguindo certos princípios, em determinada época ou povo, apresentavam.

Outrossim, em sua investigação, Finger (2013) observa que até o final do século XVII não havia separação entre as partes de um mesmo projeto, portanto, sua concepção englobava a função, a forma, o partido, o material, a técnica e a linguagem estética; logo, a divisão entre os campos de engenharia e arquitetura ocasionou a separação entre a técnica e a linguagem, tornando o projeto estrutural, independente da proposta visual optada pelo arquiteto.

Sendo assim, Finger (2013) levanta a hipótese de que, durante o renascimento, a arquitetura estava fortemente conectada aos contextos históricos, técnicos e culturais da sociedade na qual era produzida, combinando as possibilidades técnicas e estéticas dos materiais utilizados a fim de criar uma estética específica, conhecida como “estilo”; porém, em decorrência da separação entre a linguagem estética e o projeto técnico estrutural, o termo estilo passou a se referir mais a decoração aplicada sobre a estrutura arquitetônica do que à expressão estética resultante da combinação dos aspectos técnicos e culturais.

Mediante o conceito apresentado sobre o tipo arquitetônico, como sendo a forma pura, e tendo como base que o estilo é caracterizado principalmente como a ornamentação, Valadares (2022, p. 42) conclui que o "tipo pode se vestir de estilos arquitetônicos distintos, mantendo sua essência formal", como mostra a Figura 06.

Figura 6 - Tipo x Estilo.



Fonte: Valadares (2022).

No entanto, apesar do ornamento ser o atributo mais visível do estilo, Anzolch (2009) argumenta que o estilo também é composto por características mais abstratas como distribuições, disposições e proporções. Cada estilo possui uma sintaxe peculiar, que são resultantes das diversas possibilidades de arranjos e que constitui suas características mais marcantes.

Dessa forma, do ponto de vista arquitetônico, o termo estilo pode ser definido da seguinte forma: “Estilo arquitetônico – aparência geral de uma edificação, inclusive sua construção, forma e ornamentação, os quais podem ser uma expressão individual única ou parte de um amplo padrão cultural” (Burden, 2006, p. 148).

Classificar uma construção como pertencente a determinado estilo é uma tarefa muito complexa, pois depende de diversas variáveis e nem sempre é encontrada uma definição clara.

No entanto, a relevância do estilo como objeto de pesquisa vai mais além do que apenas uma simples classificação; pois, na obra de Anzolch (2009) é possível notar que, embora inicialmente o estilo seja apenas um registro de características comuns de objetos, é por meio dele que podemos identificar determinar aspectos constitutivos e assim compreender como se deu sua criação. Dessa forma, o estilo além de ser de interesse da filosofia da arte, também consiste num conjunto de técnicas e procedimento que podem ser estudados.

Anzolch (2009) aponta que estudo do estilo possibilita compreender a obra como um todo:

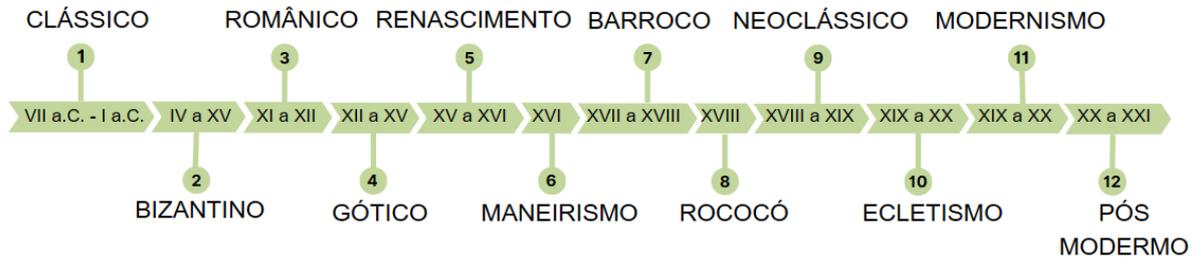
- i. Pelo conhecimento de suas formas ou regras de produção;
- ii. Através do entendimento do significado dos objetos e das obras singulares ou exemplares, ou seja, de uma teoria do significado;
- iii. Na direção dos desdobramentos conceituais e suas implicações formais na criação de objetos (Anzolch, 2009, p. 22).

Granger (1974 Apud Anzolch, 2009, p. 23) destaca que o estilo surge quando há traços livres na linguagem, sendo possível transmitir a mesma mensagem de formas distintas. Logo, o grau zero do estilo irá ocorrer ocorre quando as condições necessárias para a transmissão da mensagem reduzem ao mínimo necessário.

Além disso, Anzolch (2009) ressalta que quanto mais organicamente os elementos se integram com a geometria, mais evidente será o estilo.

Na Figura 07 será apresentada uma linha do tempo, baseado Hoppinks (2017), contendo os principais estilos arquitetônicos.

Figura 7 - linha do tempo - estilos arquitetônicos.



Fonte: Autora (2023), baseado em Hopkins (2017).

Logo, é notório que ao longo dos séculos houve uma ampla diversidade de estilos arquitetônicos, muitos dos quais foram subdivididos em diversas fases. Além disso, é importante destacar que alguns estilos coexistiram.

2.2.1 Exemplificação de Estilo Arquitetônico

Koch (2019) enfatiza que cada estilo possui um conjunto específico de elementos arquitetônicos que o caracteriza e o distingue dos demais. Sendo assim, para melhor entendimento acerca do estilo arquitetônico, será apresentada uma síntese, com base em Hoppinks (2017), sobre os principais estilos arquitetônicos mais relevantes, ressaltando suas principais características e exemplificação.

Clássico: fundamenta-se na incorporação de proporções e vitalidade humanas nas formas arquitetônicas, dividindo-se em Grego Antigo e Romano Antigo.

- Características:
Grego Antigo (com sistema viga-pilar, ordens, templos isolados, etc.);
Romano Antigo (com arcos, abóbadas, monumentalidade, etc.).
- Exemplo: Panteão, Roma, 117-38 d.C; Figura 08.

Figura 8 - Panteão, Roma.



Fonte: Vivadecora (2021).

Por conseguinte, durante o período medieval surgem os seguintes estilos arquitetônicos: Bizantino, Românico e Gótico, os quais estavam diretamente relacionados à arquitetura das igrejas.

Bizantino: surgiu durante o Império Bizantino.

- Características:
Bizantino – cúpula sobre pendentives, mosaicos, basilical; centralização; tijolo e argamassa.
- Exemplo: Basílica de São Vital, Ravena, 527-48; Figura 09.

Figura 9 - Basílica de São Vital, Ravena.



Fonte: Arquitetura do Sagrado (2017).

Românico: Estilo que lembra a arquitetura romana.

- Características:
Românico - torres oestes; arco redondo; absides; abóbada cilíndrica; pilares e colunas robustos; sobriedade.
- Exemplo: St. Trinité, Caen, Normandia, França, iniciada em c. 1067; Figura 10.

Figura 10 - Abadia de Sainte-Trinité.

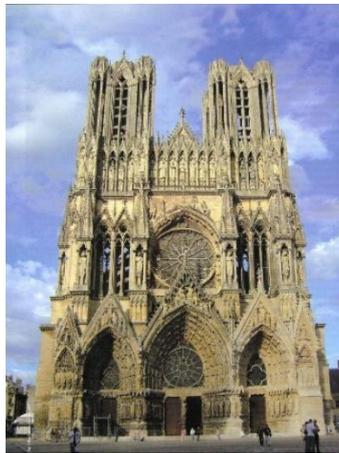


Fonte: Structurae (2015).

Gótico: reflete a herança do pensamento escolástico, com subdivisões como: Gótico Primitivo, Alto Gótico, Gótico Tardio, Gótico Veneziano e Gótico Secular.

- Características:
 Gótico Primitivo - arcos ogivais, abóbadas nervuradas, Arcobotante;
 Alto Gótico - rosáceas, efeito decorativo, Altura, Abóbada quadripartida;
 Gótico Tardio - intensa ornamentação, abóbadas complexas;
 Gótico Veneziano - Arcadas e varandas; Arco canopial; Tijolo e stucco;
 Gótico Secular - Estrutura de madeira no teto; Arcadas; Torres.
- Exemplo: Catedral de Reims, Marnes, França, iniciada em 1211; Figura 11.

Figura 11 - Catedral de Reims, França.



Fonte: Catedrais Medievais (2021).

Renascimento: após a queda do Império Romano, esse estilo buscou reproduzir ideias e valores da antiguidade clássica, e se subdivide em Início do Renascimento, Alto Renascimento e Renascimento do Norte

- Características:
 Início do Renascimento - planta central, emulação do antigo;
 Alto Renascimento - monumentalidade, domínio da perspectiva;
 Renascimento do Norte - Tradições locais, Simetria, Planta medieval.
- Exemplo: Leon Battista Alberti, Palazzo Rucellai, Florença, Iniciado em 1446; Figura 12.

Figura 12 - Palazzo Rucellai, Florença.



Fonte: Vitruvius (2017).

Maneirismo: período final do renascimento, caracterizado pela adaptação ou rompimento das regras estabelecida pelos sistemas clássicos.

- Características: austeridade; fachada ondulante; sólidos e vazios; ritmos divergentes; ambiguidade; devoção.
- Exemplo: Giacomo Vignola e Giacomo della Porta, II Gesù, Roma, 1568-84; Figura 13.

Figura 13 - Giacomo della Porta.



Fonte: Vitruvius (2021).

Barroco: reflete uma subversão dos valores renascentistas, existindo subdivisões com: Barroco Italiano, Barroco Alemão e do Leste Europeu, Barroco Espanhol e Latino Americano, Barroco Francês, Barroco Inglês.

- Características:
 Barroco Italiano - fachadas curvas, síntese de arquitetura e escultura;
 Barroco Alemão - complexidade espacial, cúpula em forma de cebola;
 Barroco Espanhol - uso dramático da luz, moldagens intensas;
 Barroco Francês – paisagismo, Interiores luxuosos, intensa rusticaçãoção;
 Barroco Inglês - Simplicidade; Perfil dinâmico; Influência medieval.
- Exemplo: Gian Lorenzo Bernini, Baldaquino, São Pedro, Roma, 1623-24; Figura 14.

Figura 14 - Baldaquino de São Pedro, Roma.



Fonte: Aleteia (2021).

Rococó: estágio final do barroco; consistiu na complexificação do barroco, mas com rejeição a temas puramente religiosos, adotando motivos “profanos”, seculares, mundanos, com cenas dos prazeres humanos, da natureza e da mitologia greco-romana;

- Características: espaços contínuos; virtuosismo; assimetria; decoração com folhagens; arquitetura secular.
- Exemplo: François de Cuvilliers, Amalienburg, Palácio Nymphenburg, Munique, Alemanha, 1734-39; Figura 15.

Figura 15 - Palácio Nymphenburg, Munique, Alemanha.



Fonte: Palacios de Europa (200?).

Neoclássico: reflete uma volta aos princípios básicos da arquitetura, havendo subdivisões como: Palladianismo, Revival Clássico, Revival Grego e outros.

- Características:

Palladianismo - fachada de templo, paisagismo “natural”;

Revival Clássico - ornamentação romana, colunas, formas arquetípicas;

Revival Grego – policromia, precisão arqueológica, ordem dórica grega;

Estilo Império – ordem coríntia, monumentalidade, sobriedade;

Pitoresco – assimetria, falsas ruínas; pictório; rustico; exótico;

Sublime – Sublime antigo; Sublime visionário; Sublime formal.

- Exemplo: Bernard Poyet, pórtico, Palais Bourbon (hoje Assemblée Nationale), Paris, 1806-08; Figura 16.

Figura 16 - Palais Bourbon, Paris.



Vorndran, 2014.

Ecletismo: busca pelo retorno às realidades estéticas de períodos passados. Subdivide-se em Revival gótico; Orientalismo; Beaux-Arts; Arts and Crafts; Art Nouveau; Art Déco.

- Características:
Revival gótico - Gótico Restitutivo, Gótico Estrutural, Gótico Natural;
Orientalismo – Indiano, Egípcio, Mourisco, Maia, Chinês, Imperialista;
Beaux-Arts - fachadas altas, estrutura de ferro, plano axial;
Arts and Crafts – Vernacular, Sensibilidade pitoresca, Domesticidade;
Art Nouveau - Formas orgânicas, Contraste de materiais;
Art Déco - velocidade e movimento, glamour, formas geométricas.
- Exemplos: Victor Horta, Hôtel Tassel, Bruxelas, 1892-93 (Art Nouveau); Figura 17.

Figura 17 - Hôtel Tassel, Bruxelas.



Fonte: ArchDaily (2018).

Após o ecletismo, surge o Modernismo e o Pós Moderno; porém, diversos autores classificam ambos como um “movimento” e não mais estilo arquitetônico.

A Arquitetura Moderna, ou modernista, não é exatamente um estilo, no sentido estético do termo. Esteticamente a arquitetura modernista se caracteriza justamente pela inexistência de regras estilísticas, uma vez que seu surgimento foi resultado da experimentação de novas e inovadoras tecnologias de construção, particularmente no uso de vidro, aço e concreto armado; também se baseia na ideia veemente de que a forma deve seguir a função (funcionalismo); pela tendência ao minimalismo; e uma rejeição do ornamento (Estilos Arquitetônico, 2022).

Neste capítulo, foi explorado os conceitos de tipo e estilo arquitetônico com base em diversos autores, que possibilitou aprofundar a reflexão acerca desse tema. Além disso, ao apresentar exemplos dos conceitos apresentados, tornou-se factível a compreensão de como esses termos se apresentam na prática.

3 BREVE HISTÓRICO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

De maneira análoga aos estilos arquitetônicos, o transporte ferroviário desenvolvido na Europa também foi incorporado ao Brasil, desempenhando um papel significativo no crescimento e expansão das cidades. Sendo assim, esse capítulo tem como objetivo abordar como se deu o surgimento das ferrovias, bem como o surgimento das estações ferroviárias, incluindo as demandas relacionadas a essa estrutura, além dos tipos e estilos incorporados a essa construção. Adicionalmente, será abordado os fatores que corroboraram para a adesão desse meio transporte e edificação no Brasil.

3.1 PRIMÓRDIOS

Nesse tópico será apresentado o início das estradas de ferro, bem como o surgimento das estações ferroviárias e sua chegada ao Brasil.

3.1.1 Desenvolvimento das ferrovias na Europa

Segundo Santos (2021), desde o início do século XVI, diversos países europeus já utilizavam transporte sobre trilhos; porém esses trilhos eram feitos de madeira, sendo pessoas ou animais responsáveis por empurrar as carroças com rodas; além disso, esses veículos destinavam exclusivamente ao transporte de carvão e minério de ferro.

Conforme Santos (2021) destaca, no início do século XVIII os trilhos de madeira passam a ser revestidos com tiras metálicas para que se tornassem mais duráveis, no entanto, percebeu-se que o deslocamento também se tornou mais fácil; posteriormente esses trilhos foram fabricados inteiramente de ferro e foi apenas em 1769, com o aperfeiçoamento da máquina a vapor, que houve substituição da força humana bruta.

De acordo com Santos (2021), a produção em massa necessitava de um transporte rápido para o escoamento das mercadorias, isso em conjunto com o ideal de moderno que se disseminava pela sociedade do século XIX, fez com que as ferrovias fossem rapidamente absorvidas (Finger, 2013). Sendo assim, estimasse que por volta de 1870, a estrutura atual da rede ferroviária da Europa já havia sido construída (Santos, 2021).

Além disso, conforme Santos (2021), os primeiros veículos para transporte de passageiros foram fabricados por construtores de carruagens que os adaptaram com rodas para circular

sobre trilhos, representado na Figura 18. Inicialmente, os vagões de passageiros eram construídos principalmente em madeira, o que resultava em estruturas vulneráveis. Entretanto, os carros de aço foram introduzidos no serviço em 1907, oferecendo maior durabilidade.

Figura 18 - Primeiros vagões de passageiros.



Fonte: Heritagerail (2018).

Ao longo do tempo, Santos (2021) destaca que foram implementadas diversas melhorias nos vagões de passageiros, visando torná-los mais atrativos e confortáveis, o que contribuiu para o aumento constante do número de passageiros transportados.

3.1.2 Surgimento das estações ferroviárias

Devido a rápida expansão das linhas ferroviárias, surgiu a necessidade de paradas onde fosse possível realizar o embarque e desembarque dos passageiros e também das mercadorias. Segundo Barrón (200?), a princípio não se sabia como uma estação ferroviária devia ser, uma vez que eram utilizadas apenas para acomodar funcionários e passageiros à espera por um trem; por isso, muitas vezes utilizavam edifícios antigos para este fim.

Os primeiros nomes dado às estações não indicavam claramente sua função, como evidenciado por Barrón (200?), que relata que na França, as estações foram chamadas inicialmente de "cais", onde as pessoas embarcam em navios"; enquanto isso, as estações intermediárias eram chamadas apenas de "paradas".

As primeiras estações, como destacado por Barrón (200?), eram construções simples e funcionais, e por vezes serviam a outros propósitos da empresa ferroviária, como escritório,

sede ou até mesmo oficina de manutenção. As estações localizavam-se fora das cidades pois os trens além de serem considerados impressionantes e futuristas, também eram vistos como um modo não limpo de transporte.

Com o aumento no tráfego de passageiros, as empresas ferroviárias passaram a ser cada vez mais importantes e a necessitar de mais investimentos, como mencionado por Barrón (200?); além disso, Finger (2013) enfatiza que as estações ferroviárias assumiram a função das “portas da cidade” já que ao desembarcar do trem, o primeiro local que os passageiros conheciam eram as estações; devido esses fatores, as fachadas das estações deveriam ser impressionantes e assim atrair investidores. "Estação, uma grande porta aberta para a imensidão encantadora / Da Terra, em algum lugar em que a felicidade divina, / Como uma coisa inesperada e deslumbrante, deve estar" Larbaud (1913 apud Wilkinson, 2022).

Na segunda metade do século XIX, conforme Barrón (200?) observa, surgem os primeiros edifícios icônicos, tanto nas grandes como nas pequenas cidades. Grandes estações necessitavam de grandes galpões de trem; esses galpões deveriam ter tamanhos pré-definidos devido aos grandes trilhos de bateria e também deveriam possuir plataformas de determinada altura, para que fosse possível evacuar a fumaça das locomotivas.

Paralelamente ao desenvolvimento das estações, como destacado por Barrón (200?), o uso das estruturas metálicas passou a ser cada vez mais comum, fazendo com que as empresas ferroviárias adotassem esse tipo de estrutura nos galpões das estações. Sendo assim, a estação ferroviária passa a ser a interface do seguinte paradigma:

Os grandes galpões de ferro e vidro descarregavam o viajante no espaço liso e industrial, enquanto as fachadas adornadas mediavam – pela extrema complicação de seu ornamento – a relação entre essa nova extensão assustadora e o espaço tradicional da rua urbana (Wilkinson, 2022).

No entanto, em algumas exceções essas estruturas foram incorporadas também a própria fachada da estação, como é possível observar nas Figuras 19 e 20 a seguir:

Figura 19 - Estação Nyugati, Budapeste.



Fonte: Cutieru (2022).

Figura 20 - Estação Madrid-Delicias.



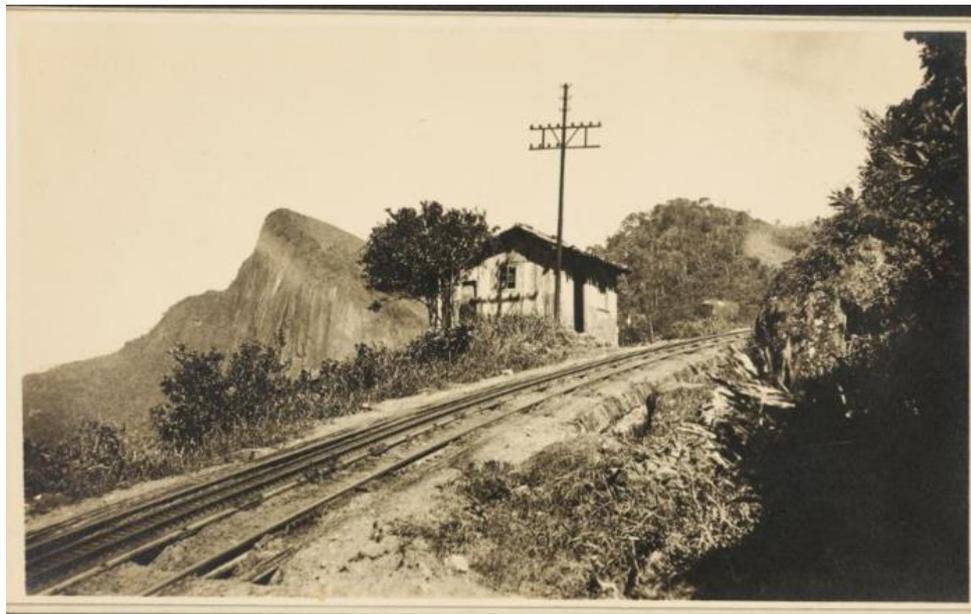
Fonte: Museo del Ferrocarril (2023).

É notório que durante a primeira metade do século XIX, a indústria siderúrgica britânica teve um grande crescimento, tendo como principal serviço a produção de maquinário, instalação de ferrovias, entre outros; porém, seu foco permanecia sendo o mercado interno. No entanto, com base em Finger (2013), esse foco foi alterado devido a saturação do mercado interno britânico; a partir daí, foi criado um modelo de pacote ferroviário para exportação da tecnologia, fazendo com que esse produto chegasse até a América do Sul.

3.1.3 Estações ferroviárias no Brasil

No Brasil, até 1852, apenas uma ferrovia teve sua construção iniciada. Ela foi inaugurada em 30 de abril de 1854, recebendo o título de primeira ferrovia brasileira (Finger, 2013). O trecho inicial dessa ferrovia possuía apenas 14,5 quilômetros e ligava o Rio de Janeiro à Petrópolis (onde o Imperador D. Pedro II havia edificado o único palácio de seu reinado), como é possível observar na Figura 21. Entretanto, conforme Finger (2013), esse projeto era muito mais ambicioso, uma vez que tinha como objetivo criar uma ligação por trilhos entre o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba, posteriormente a Minas Gerais até atingir as nascentes do São Francisco, criando assim um sistema integrado de transporte aquático, rodoviário e ferroviário.

Figura 21 - Primeira ferrovia do país.



Fonte: Ventura (2023).

O projeto do primeiro trecho, como respaldado por Finger (2013), foi realizado por engenheiros ingleses, porém o capital empregado para a sua construção foi totalmente nacional. O Imperador D. Pedro II, entusiasmado com a nova tecnologia e visando estimular a implantação de outras linhas assinou a Lei no 641.197 que garantia benefícios às empresas nacionais e também estrangeiras que tivessem interesse em construir ferrovias no Brasil. No entanto, o número de investidores brasileiros para a construção de ferrovias era muito pequeno, criando a necessidade de buscar no exterior, recursos e profissionais com experiência.

No início do século XX, segundo Martino (2022), governos como o de Juscelino Kubitschek investiram na ampliação da malha rodoviária além de incentivar a indústria e o

mercado automobilístico, tornando-se o principal meio de transporte. Porém, as ferrovias surgiram como uma solução ágil para o escoamento de produção agrícola e mineral, conectando o interior ao litoral portuário e impulsionando o crescimento de diversas cidades no Brasil.

Contudo, conforme observado por Martino (2022), as primeiras estações exibem traços similares às encontradas na Europa, uma vez que as empresas encarregadas pelas construções das primeiras estações eram originárias do continente europeu. “As estradas de ferro, e suas construções de apoio, reproduzem as técnicas construtivas e a estética das ferrovias britânicas, que imprimem os avanços tecnológicos das construções da época em aço e em alvenaria” (Martino, 2023).

Devido à priorização dos interesses privados, Martino (2022) explica que o sistema de concessões acabou impossibilitando a construção de uma rede ferroviária unificada, tanto em âmbito nacional quanto regional. Somente entre as décadas de 1940 e 1950 é que o governo brasileiro começou a estatizar as ferrovias por meio da criação da Rede Ferroviária Federal S.A, a RFFSA, e a buscar uma maior integração da malha.

3.2 CONSOLIDAÇÃO DE NOVOS TIPOS E INCORPORAÇÃO DE NOVOS ESTILOS

Com a expansão da malha ferroviária, surgem novas necessidades, acarretando na criação de diferentes elementos arquitetônicos, como por exemplo, as estações ferroviárias.

3.2.1 Tipo

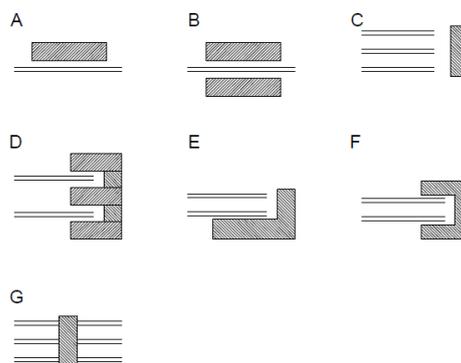
Na arquitetura ferroviária, estudos voltados à sua estética passaram a ser escritos durante a segunda metade do século XIX, logo após a criação desta arquitetura. Sendo assim, Fontenelle (1967 Apud Lucas 2010, p. 73-84) aponta que as tipologias das estações ferroviárias descritas nos tratados do século XIX, são classificadas da seguinte forma:

1. Quanto ao tipo:
 - a) De extremidade ou terminais;
 - b) Estações intermediárias ou de passagem.

2. Capacidade de tráfego:
 - a) Pequenas;
 - b) Médias;

- c) Grandes.
3. Quanto a natureza:
- De passageiros;
 - De carga;
 - Militares;
 - Marítimas.
4. Quanto à disposição em relação as vias:
- Disposição lateral e bilateral - Figura 22 A e B;
 - Na extremidade das vias - Figura 22 C;
 - No meio das vias - Figura 22 D;
 - Disposição em “L” ou em “U” - Figura 22 E e F;
 - Sobre as vias - Figura 22 G.

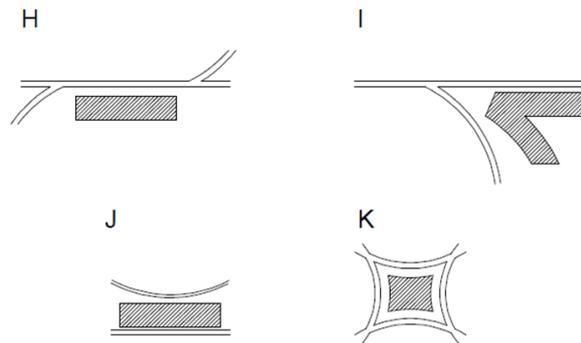
Figura 22 - Disposição em relação as vias.



Fonte: Lucas (2010).

5. Estações de entroncamento – quando há a união de duas vias férreas em um único ponto.
- Laterais - Figura 23 H;
 - Em Y - Figura 23 I;
 - Em ilha - Figura 23 J;
 - Entroncamento de contato - figura 23 K.

Figura 23 - Estações de entroncamento.



Fonte: Lucas (2010).

6. Composição dos edifícios principais

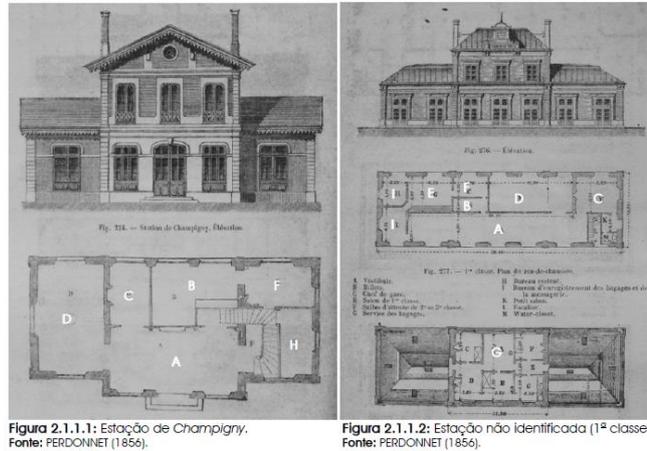
A composição mais adotada era composta por uma parte central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas simetricamente dispostas. No entanto, essas alas não eram encontradas nas estações de classes inferiores, além de possuírem apenas um pavimento.

Sendo assim, para Moreira (2007), a composição mais adotada para as estações terminais e intermediárias, exceto as de pequeno porte, pode ser dividida em três partes:

Uma área central destinada à recepção dos passageiros e bagagens, onde se localizava o vestíbulo, a bilheteria, a sala de bagagens, o escritório do chefe da estação e o serviço de telégrafo, e, no pavimento superior, o alojamento do chefe da estação; uma área lateral destinada às salas de espera para passageiros, com acesso direto para as plataformas de embarque; e outra área lateral que concentrava os serviços de mercadorias e depósitos. Nesta última, eventualmente, também poderiam estar localizadas, a bilheteria e a sala do chefe da estação, entre outros serviços, dependendo da disposição espacial interna do edifício (Moreira, 2007, p. 73).

Na Figura 24, é possível observar projetos realizados por Perdonnet (1856 apud Moreira, 2007, p. 73), onde ele demonstra diversas possibilidades de disposição interna para este tipo de edificação.

Figura 24 - Disposição interna para estações ferroviárias.



Fonte: Moreira (2007).

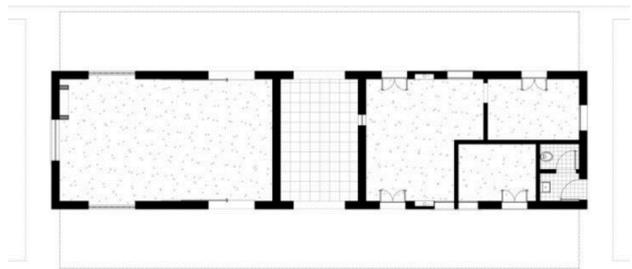
Logo, Perdonnet (1856 apud Moreira, 2007, p. 72) ressalta que esse tipo de composição (pavilhão central com duas alas laterais) era a mais recomendável, visto que apresentavam um “aspecto muito satisfatório em elevação”, além de permitir uma construção mais simplificada inicialmente, podendo ter as duas alas laterais construídas posteriormente.

Enquanto isso, as estações de pequeno porte, segundo Lima e Silveira (2012), localizavam-se em cidades do interior, encontrava-se próximas a aglomeração urbana principal e era ladeado por até duas plataformas de embarque. No entanto, estas se diferenciavam das demais, visto que apresentavam um programa mínimo, constituído por “sala do agente responsável pela estação, onde ficavam os equipamentos necessários à operação ferroviária; a bilheteria e o armazém para mercadorias” (IPHAN, 2004 apud Lima e Silveira, 2012), tal configuração se encontra presente na Estação Varnhagem, representada na Figura 25 e 26.

Figura 25 - Estação Varnhagem.



Figura 26 - Planta baixa da Estação Varnhagem.



Fonte: Lima e Silveira (2012).

Além disso, Lima e Silveira (2012) trazem outra classificação, a estação rural ou “parada”, sendo esta composta por apenas uma plataforma de embarque e desembarque, bem como uma cobertura para a proteção contra intempérie; pode-se citar a Estação Parada General, apresentada na Figura 27, como representante dessa tipologia.

Figura 27 - Estação Parada General.



Fonte: Mayrink (2023).

Logo, percebe-se que no Brasil, as estações ferroviárias podem ser classificadas em três principais tipologias arquitetônicas.

3.2.2 Estilo

De acordo com Lucas (2010), a arquitetura ferroviária é marcada pelo emprego de estilos arquitetônicos utilizados em outros tipos arquitetônicos, o que Pevsner (1980 apud Lucas, 2010, p. 97) chama de “imitação de estilos”; logo, a estação ferroviária tem como uma das características, a busca por uma arquitetura que correspondesse aos novos programas, ao mesmo tempo em que utiliza estilos passados. No entanto, a utilização de estilos já existentes “pode ser compreendida como uma primeira resposta arquitetônica a espaços cuja configuração estava subordinada a condições extremamente funcionais” Lucas (2010).

Além disso, Moraes explica que as estações inglesas passaram por duas fases, sendo elas:

- Line style: caracterizado por uma série de estações em uma determinada linha ou seção, que possuíam em comum a maneira como eram executadas, utilizando-se materiais locais e estilos que predominavam na região;
- Company style: se referia à marca que cada companhia deixava em suas construções, distinguindo-as de outras companhias. Geralmente este estilo

era encontrado nas cidades do interior, revelando um forte regionalismo exercido pelas empresas férreas (Morais, 2002 apud Lucas, 2010, p. 98).

Para ambas as fases, Moraes (2004 apud Lucas, 2010, p. 98) ressalta que houve uma mistura de estilo, principalmente nas estações de grande porte; um exemplo disso é a Estação Ferroviária de Euston, representada na Figura 28, que de acordo com Moraes (2002 apud Lucas 2010, p. 98), foi a primeira estação inglesa do período line style que utilizou uma linguagem estilística marcante, uma vez que sua fachada era composta por um grande pórtico dórico, característico do estilo clássico.

Figura 28 - Estação Ferroviária de Euston, Londres.



Fonte: Science Museum Group (200?).

De acordo com Viva Decora (2022), pórtico refere-se a área coberta situada na entrada de um edifício, geralmente composto por colunas e vigas. Além disso, outro elemento que compõem a fachada e a caracteriza como pertencente a esse estilo é o frontão triangular, remetendo aos antigos templos gregos.

De acordo com Lucas (2010), aos poucos as construções em estilo clássico foram adquirindo influências do estilo eclético; logo na segunda metade do século XIX, esse estilo passa a predominar nas estações ferroviárias.

Conforme mencionado por Laart (2022), o ecletismo na arquitetura estava intimamente ligado à arquitetura historicista, um estilo que tentava resgatar e reviver os elementos arquitetônicos de construções antigas.

O Ecletismo, portanto, descreve uma cultura arquitetônica na qual o Revival Gótico pôde coexistir com o Classicismo acadêmico das Belas-Artes, e em que o Orientalismo imperialista levaria à proliferação de estilos tão

diversos quanto o chinês, indiano, o mourisco e o maia (Hoppikins, 2017, p. 122).

Logo, é notório que até o final do século, as estações ferroviárias incorporaram os mais variados estilos arquitetônicos; sendo possível até mesmo a utilização do estilo neo-românico nessas construções, como é possível observar na Figura 29 e 30.

Figura 29 - Fachada posterior da Estação de Battle.



Figura 30 - Fachada frontal da Estação de Battle.



Fonte: Clague Architects (2015).

Além disso, Lucas (2010) salienta que, assim como as catedrais góticas, algumas estações passaram a apresentar rosáceas em suas fachadas, como é possível observar na Figura 31.

Figura 31 - Fachada da estação Gare de l'Est, França.



Fonte: Structurae (2022).

O relógio torna-se também um elemento marcante nesse tipo de construção; o “relógio da estação, que se eleva sobre a cidade proclamando que o tempo ferroviário conquistou o tempo natural” (Wilkinson, 2022).

Embora a predominância na arquitetura ferroviária tenha sido a utilização de estilos do passado, Morais (2004 apud Lucas, 2010, p. 100) afirma que algumas estações adotaram a

linguagem dos grandes pavilhões das exposições mundiais, composta por grandes estruturas metálicas cobertas por painéis de vidro, assim como demonstrado na Figura 32.

Figura 32 - Interior da estação Gare de l'Est, França.



Fonte: Structurae (2022).

Logo, é notório que as estações ferroviárias possuem pouca variação quanto à tipologia arquitetônica, diferenciando do estilo, uma vez que devido a predominância do ecletismo, é possível encontrar estações com características de diferentes estilos arquitetônicos, os quais podem variar conforme uma série de circunstâncias, principalmente socioeconômicas.

4 MÉTODOS ADOTADOS

O procedimento adotado para esta pesquisa é o método monográfico, uma vez que foi selecionada como estudo de caso a estação ferroviária localizada na rua Maria Isabel Buarque, bairro do Caja, Carpina/PE. Dessa maneira, torna-se imprescindível abordar a história da estação, afim de compreender o contexto no qual se deu sua concepção, uma vez que ele pode influenciar diretamente no estilo adotado para a estação ou até mesmo para a ausência deste. Portanto, foi realizado uma visita a órgãos de preservação como o IPHAN e FUNDARPE, com o intuito de obter documentos como plantas e cortes da estação, além de acessar sites que retratam sua história.

Logo, com o objetivo de averiguar há a possibilidade de enquadrar a antiga estação ferroviária de Carpina em alguma tipologia arquitetônica e/ou movimento estilística, tornou-se necessário analisar a arquitetura da estação, por isso, optou-se por utilizar como técnicas de pesquisa, a observação em campo, uma vez que foi feita uma visita ao local e a partir daí foi possível realizar um levantamento fotográfico da Estação de Carpina.

A visita ocorreu em 28 de outubro de 2023, durante o final de semana. A escolha desse período se deu devido a utilização do entorno da estação como estacionamento nos dias úteis, o que inviabilizaria a captura completa da estação. Além disso, optou-se por realizar a visita entre 13h e 14h, considerando que o elevado índice de luminosidade nesse horário possibilitaria a obtenção de imagens da estação com maior qualidade.

A partir desse levantamento, foram analisadas as imagens coletadas, afim de descobrir seu programa de necessidade, materiais e técnicas construtivas, partido e tipologias, caráter e linguagem da Estação de Carpina.

5 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA

A seguir, são apresentados e discutidos os resultados provenientes da metodologia proposta.

5.1 HISTÓRICO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARPINA

Segundo Freire (2017 apud Azevedo, 2020, p. 61), uma das primeiras linhas férreas no Brasil foi a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco (EFRSF), localizada no nordeste do país. Após isso, Siqueira (2000 apud Azevedo, 2020, p. 60) afirma que muitas outras vias férreas foram surgindo no Nordeste, cujo objetivo era aumentar o desenvolvimento econômico da região, através do escoamento de produtos e ocupação do interior. Assim sendo, uma dessas estradas abertas, foi a linha Recife-Limoeiro, a qual possuía uma estação intermediária no município de Carpina.

Carpina (Figura 33) encontra-se localizado a 45 km de distância da capital Recife e é considerada a capital da Zona da Mata Norte pernambucana. Além disso, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2022), declara que a cidade possui 147.017 km² de área territorial e conta com uma população de aproximadamente 85.131 habitantes.

Figura 33 - Mapa de localização do município de Carpina/PE.



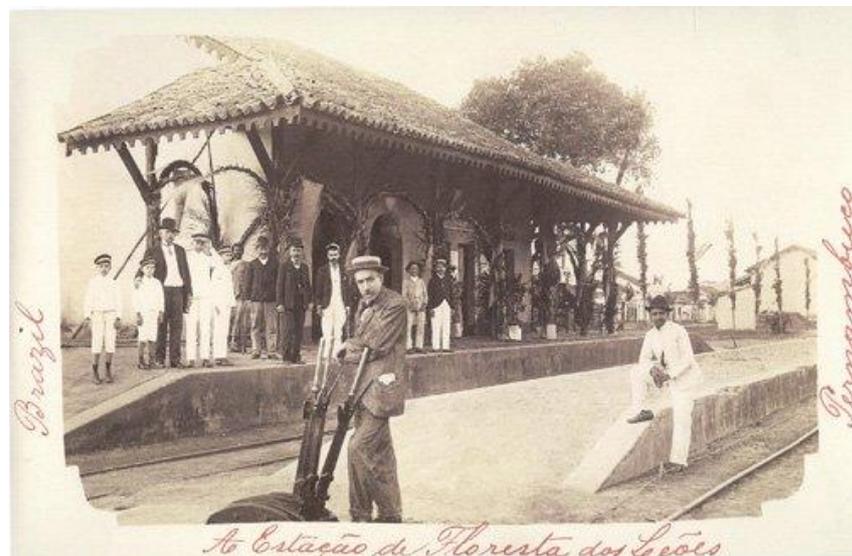
Fonte: Porto Via Engenharia e Planejamento (2017), editado pela autora (2023).

Conforme a Câmara de Carpina (202?), a Zona da Mata Norte de Pernambuco, onde está localizado o município, inicialmente foi ocupada por tupis que vinham da Amazônia. Por isso, quando os europeus chegaram no século XVI, essa região era habitada pelos tupis dos tabajaras.

Já no século XVII, os primeiros exploradores de pau brasil e os criadores de gado, chegam a essa região e em seguida, surgem os primeiros engenhos de açúcar.

Por conseguinte, o Departamento Municipal de Trânsito - DEMUTRANT Carpina - PE (2022) afirma que em fevereiro de 1882 foi inaugurada o prédio da estação ferroviária do chã do Carpina, a qual foi construída pela empresa ferroviária inglesa Great Wester. A estação representada na Figura 34, é considerada uma das principais estações intermediárias da linha que saía do Recife com destino a Limoeiro e também é um dos imóveis mais antigos da cidade de Carpina.

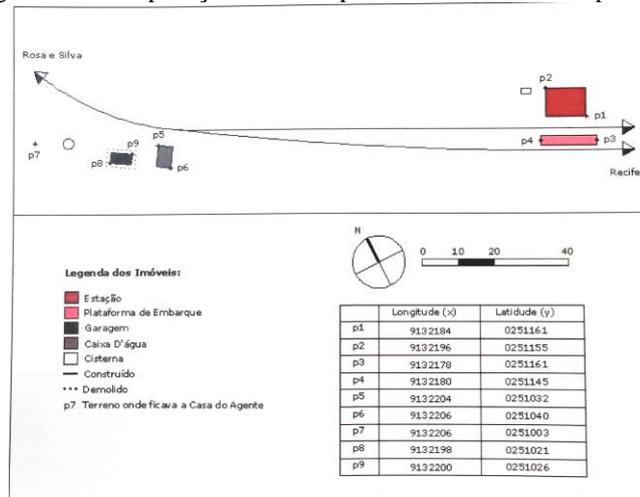
Figura 34 - Antiga Estação Ferroviária Carpina/PE.



Fonte: Giesbrecht (2023)

No entanto, o complexo ferroviário de Carpina, possuía outras estruturas além da estação, “Contava com um amplo pátio composto por três desvios, caixa d’água, duas plataformas para embarque de passageiros, girador de locomotivas (cujo projeto de construção foi aprovado em 1938), armazéns, além do prédio principal” (DEMUTRANT Carpina – PE, 2022). A localização dessas estruturas, encontra-se representada na Figura 35.

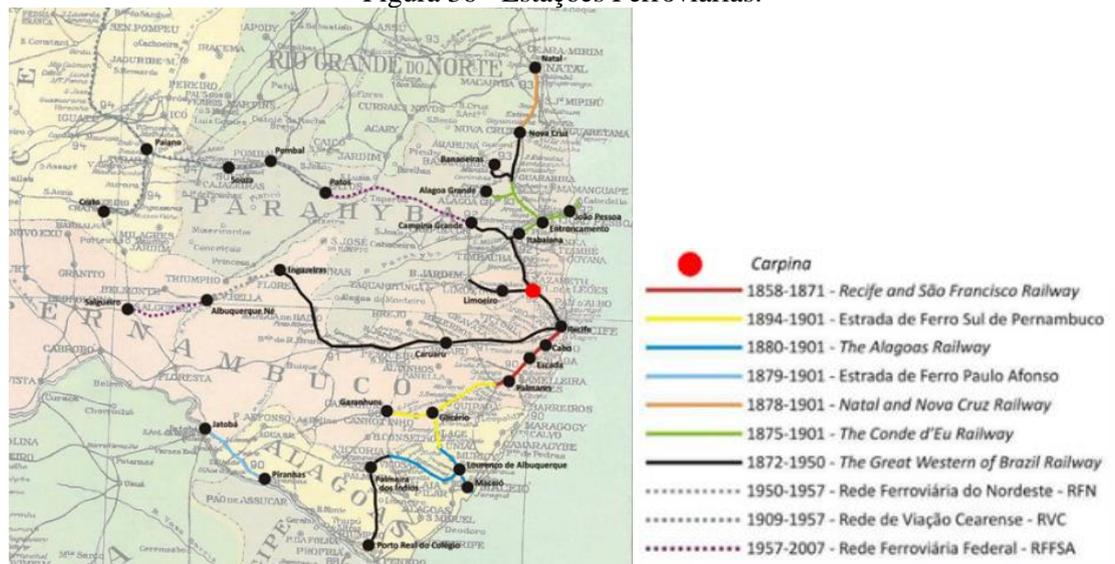
Figura 35 - Disposição do Complexo Ferroviário Carpina/PE.



Fonte: IPHAN (2009)

Ademais, o DEMUTRANT Carpina - PE (2022) informa que nessa estação havia uma bifurcação que se dividia entre as linhas que seguiam para Limoeiro (prolongou depois até Bom Jardim) e Nazaré da mata (se prolongou posteriormente até e Paraíba), tal bifurcação é possível observar na Figura 36. Logo, essa estação teve grande influência no desenvolvimento do município, uma vez que sua construção resultou em um aumento no fluxo de pessoas no local, o que contribuiu para o surgimento de casas, hotéis e comércio no entorno.

Figura 36 - Estações Ferroviárias.



Fonte: Finger (2013), editado pela autora (2023).

Em 1909 o chã do Carpina foi elevado à categoria de vila com a denominação de Floresta dos Leões. Só em 11 de setembro de 1928, a vila foi elevada à categoria de cidade e apenas em

1938 o município passou a denominar-se Carpina, enquanto a estação, inicialmente conhecida como estação ferroviária do chã de Carpina, também teve seu nome alterado para estação ferroviária de Carpina (Câmara de Carpina, 202?).

De acordo com DEMUTRANT Carpina - PE (2022), na década de 1920, a Great Western passa por uma crise financeira que se agravou devido a fatores como: Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o aumento do preço do combustível, à necessidade de fabricar suas próprias peças e às dívidas do governo britânico. Por conta disso, em 05 de julho de 1950, através do decreto nº 1.154 daquele dia, o Governo Federal assume o controle dos seus contratos, resultando no encerramento da empresa. Em novembro do mesmo ano, a companhia foi liquidada e substituída pela estatal Rede Ferroviária do Nordeste (RFN).

Ainda de acordo com DEMUTRANT Carpina - PE (2022), em 1957 a RFN foi integrada à Rede Ferroviária Nacional S.A. (RFFSA) por meio de uma fusão que incluía 18 ferrovias federais. Em 1975, a malha ferroviária da RFN foi descontinuada, e suas ferrovias passaram a compor a Superintendência Regional nº 1, com sede no Recife, atendendo aos estados do Nordeste. Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, e a administração da malha da SR-1 foi transferida para a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que mais tarde alterou sua denominação para Transnordestina Logística S/A (TLSA) em 2008.

De acordo com o historiador Cardoso (2012), até o mês de março de 1980 ainda haviam trens de passageiros que faziam o percurso para Carpina, incluindo o US-21, 23 e 25 de ida e US-22, 24 e 26 de volta, sendo operado três trens por dia. No entanto, no final de 1980, os trens deixam de ir até Carpina, indo apenas até São Lourenço.

Além disso, Cardoso (2012) constata que a linha que passa por carpina e segue para a paraíba já não possui mais seus trilhos, pois foram desativados pela RFFSA em 1960 fazendo com que a vegetação encobrisse os trilhos, como é possível visualizar na Figura 37; logo, de acordo com os moradores, os trens cargueiros que passam pela linha são raros e os Autos de linha, que de acordo com Usinagem Brasil (2016), são veículos ferroviários de pequeno porte, utilizados para a inspeção e manutenção como mostra a Figura 38, também não são muito visto uma vez que a vegetação já cobre parte da via.

Figura 37 - Trilhos.



Fonte: Holanda (2014)

Figura 38 - Auto de Linha.



Fonte: Almeida (2020).

Enquanto isso, de acordo com Sydney (2009 apud Giesbrecht, 2023), o prédio da estação ferroviária até o ano de 2021 tinha 2/3 de suas instalações ocupada por um antigo ferroviário da RFFSA e no outro 1/3 foi montado uma Lan House.

Sydney (2009 apud Giesbrecht, 2023) diz ainda que à frente da estação, existe outra plataforma intermediária de embarque, mas o que resta da antiga cobertura é apenas a estrutura metálica de suporte, como é possível visualizar na Figura 39.

Figura 39 - Estrutura da coberta da plataforma de embarque.



Fonte: Autora (2023)

De acordo com Sydney (2009 apud Giesbrecht, 2023), Carpina costumava abrigar um dispositivo chamado "girador", que estava acessível até poucos anos atrás, mas, de acordo com um morador, foi enterrado "com tudo dentro". Esse girador ficava localizado logo após a estação, que ainda preserva sua caixa d'água. Esta última passou a ser empregada como banheiro público, conforme apresentado nas Figuras 40 e 41.

Figura 40 - Banheiro público.



Figura 41 - Resquícios da caixa d'água.



Fonte: Costa (2016).

Atualmente, a Estação Ferroviária de Carpina encontra-se abandonada pois, por falta de conservação, parte do seu telhado veio a ruir, fazendo com que não haja mais morador residente no local, o que também impossibilitou a visita e levantamento interno da Estação. Além disso, devido aos usos empregados no local no decorrer dos anos, fez com que fossem feitas algumas alterações em suas aberturas, tornando-se perceptível, visto que os contornos originais ainda se mantem, assim como é possível observar nas Figuras 42 e 43.

Figura 42 - Estação antigamente.



Fonte: Mancha (2012).

Figura 43 - Estação atualmente.



Fonte: Autora (2023)

Logo, percebe-se que apesar da importância e carga histórica que essa construção carrega, não há uma conservação e preservação, fazendo com que aos poucos essa memória seja apagada.

5.2 ANÁLISE ARQUITETÔNICA DA ESTAÇÃO

A respeito da arquitetura da Estação Ferroviária de Carpina e de seu estilo e tipologia, não há estudos a respeito do tema. Em site disponibilizado pela própria prefeitura da cidade, são abordados apenas questões história da estação, bem como o ano de sua concepção/inauguração, além da empresa responsável por sua construção e órgão responsável por seu tombamento. Logo, a seguir, a partir do levantamento fotográfico, será realizada uma análise arquitetônica do Prédio principal da Estação Ferroviária de Carpina/PE.

5.2.1 Programa e necessidades

Por se tratar de empreendimentos voltados ao lucro, Finger (2013) afirma que as empresas partiam da premissa de realizar investimentos mínimos para o funcionamento inicial do sistema, resultando na construção de edificações pequenas e muitas vezes de baixa qualidade.

Um exemplo disso é a Estação Ferroviária de Carpina que por possuir pouca área construída, seu programa torna-se relativamente simples. No entanto, ao consultar o acervo do IPHAN, não foi encontrada plantas que trouxessem a distribuição interna da estação. Além disso, por não haver a planta, optou-se por realizar um levantamento próprio, porém a estação encontra-se permanentemente fechada, e não foi possível contactar o responsável.

5.2.2 Materiais e técnicas construtivas

De acordo com Finger (2013), as primeiras estações no Brasil possuíam um caráter mais “utilitário” e por isso, foram construídos tendo como foco a funcionalidade, economia e rapidez na construção. Além disso, a maior parte materiais empregados na execução dessas estações eram obtidos na própria província, importando apenas peças de ferro forjadas e fundidas, assim como o asfalto e o carvão. Por isso, a autora conclui que a afirmação de que a maior parte dos materiais para a construção das estações teria sido importado é falsa.

Dessa forma, Finger (2013) explica que, em decorrência do baixo desenvolvimento industrial do Brasil, optou-se pela utilização de técnicas e materiais tradicionais, como taipa, madeira e telhas de barro. Um exemplo disso é a Estação Ferroviária de Carpina que, de acordo com IPHAN (2009), possui um sistema construtivo em alvenaria portante, revestidas com emboço/ reboco, tinta e barramento texturizado a meia altura ao longo das quatro fachadas.

Enquanto isso, ainda de acordo o IPHAN (2009), a coberta da estação consiste em um telhado de duas águas, com estrutura de madeira e recobrimento em telha canal. Além disso, uma peculiaridade da Estação Ferroviária de Carpina é a presença de uma marquise composta por telhas de amianto, material que também era aplicado na coberta da “parada” como representado na Figura 44.

Figura 44 - Coberta da antiga “parada”.



Fonte: Mancha (2012).

De acordo com Finger (2013), o ferro era um material ainda pouco empregado nas construções; portanto, as edificações que utilizaram esse material, como é o caso da Estação Ferroviária de Carpina, tiveram seu uso restrito a marquises integradas à fachada dos edifícios, mão-francesas ou pilares de sustentação dos beirais, assim como mostra a Figura 45.

Figura 45 - Elementos de ferro.



Fonte: Autora (2023).

Devido as visíveis modificações realizadas nas aberturas (Figura 46), além da ausência de imagens e documentos que indique como eram as esquadrias originais, faz com que haja incertezas quanto ao tipo de materiais empregados nas portas e janelas da estação.

Figura 46 - Alteração nas esquadrias.



Fonte: Autora (2023).

No entanto, com base em outras estações apresentadas por Lucas (2010), é notório que grande parte delas possuíam suas esquadrias compostas principalmente por madeira e vidro, diferenciando apenas por seus vãos e desenhos.

- as esquadrias eram sempre em madeira; as janelas possuíam peitoris cheios e podiam ser retas, em arco abatido ou pleno, com duas ou quatro folhas, em tatoados lisos ou com almofadas, venezianas, poucos vidros, postigo e bandeiras, fixas ou não, geralmente de vidro ou gradil de ferro. As portas principais geralmente acompanhavam o mesmo desenho das janelas [...] (Lucas, 2010).

Portanto, com base nas molduras remanescentes que contornavam as antigas esquadrias, pode-se afirmar que a estação de Carpina, possuía esquadrias retas como também em formato de arco pleno (Figura 47).

Figura 47 - Formato das esquadrias da estação.



Fonte: Autora (2023).

Internamente, de acordo com o IPHAN (2009), o forro era constituído de madeira, como mostra a Figura 48.

Figura 48 - Forro de madeira.



Fonte: IPHAN (2009).

Portanto, assim como pontuado por finger (2013), apesar da inclusão de materiais como o vidro e ferro, que traziam a ideia de progresso, a maior parte dos materiais e técnicas aplicada na construção das estações ainda eram as mesmas utilizadas desde o período colonial no Brasil.

5.2.3 Partidos e tipologias

Com base no conteúdo abordado acerca do tipo arquitetônico, e no levantamento Fotográfico realizado na Estação, pode-se classificar a Estação ferroviária de Carpina/PE, como sendo, intermediária, visto que ela se encontra localizada no decorrer da linha Recife - Limoeiro.

Além disso, sua capacidade de tráfego pode ser classificada como pequena, uma vez que, segundo Lima e Silveira (2012) se trata de uma Estação Ferroviária intermediária, localizada em uma cidade do interior, próxima ao aglomerado urbano principal, e possuindo duas plataformas de embarque.

Em relação a natureza, com base no histórico apresentado, é possível perceber que durante funcionamento, era possível realizar o embarque tanto de passageiros como também de cargas.

Quanto à sua disposição em relação a via, pode-se afirmar que ela possui uma disposição lateral, caso seja levado em consideração apenas o prédio da estação principal, ou também bilateral, caso seja levado em consideração a plataforma de embarque localizada em frente à

estação, fazendo com que seja possível o embarque e desembarque dos dois lados da via, como demonstrado na Figura 49.

Figura 49 - Disposição em relação a via.



Fonte: Autora (2023)

Além disso, a estação pode ser classificada como uma estação de entroncamento, haja vista que, há uma bifurcação em formato de Y, onde ocorre a união de duas vias férreas em um único ponto, como demonstrado na Figura 50.

Figura 50 - Bifurcação.



Fonte: Autora (2023).

Já a composição do edifício principal, por se tratar de uma estação de pequeno porte, apresentam um programa mínimo, possuindo apenas um pavimento, além de não haver alas laterais; logo, a Estação ferroviária de Carpina apresenta um corpo único em formato de prisma retangular, com uma cobertura de duas águas que se projeta em direção a plataforma de embarque. Além disso, há uma marquise, cuja cobertura encontra-se um pouco abaixo da cobertura do edifício

principal, e que se encontra sustentada por mãos francesas metálicas, fazendo com que a área coberta de embarque, seja ampliada, como pode-se observar na Figura 51.

Figura 51 - Fachada lateral da Estação de Carpina.



Fonte: Autora (2023).

Além disso, além do edifício principal, o complexo ferroviário de Carpina tem como peculiaridade a presença de uma “Parada” ou estação rural localizada em frente ao edifício principal que, como já foi explicado por IPHAN (2004 apud Lima e Silveira, 2012), é caracterizada por uma pequena plataforma elevada para o embarque e desembarque, além de uma cobertura.

5.2.4 Caráter e linguagem

A fachada da Estação Ferroviária de Carpina, é relativamente simples, logo, seus elementos decorativos se restringem, basicamente, as molduras em argamassa revestida com pintura, que contornam as esquadrias e que delimitam uma pintura da outra, criando uma parede bicolor.

Uma abordagem mais tradicional à parede bicolor é aquela em que são usadas duas variações do mesmo tom – um mais escuro, geralmente aplicado na parte de baixo, e outros mais claro, na parte de cima (Goldencor Tintas, 2021).

Tais molduras, representada na Figura 52, é uma característica comumente encontrada nas construções do período colonial, sendo o estilo Chão predominante nessa época. “A decoração é escassa e circunscrita em geral aos portais [...]” (Romeiro, 2009).

Figura 52 - Molduras em argamassa.



Fonte: Autora (2023).

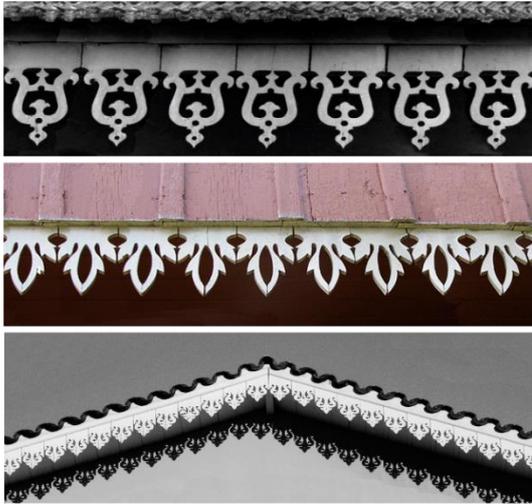
Outro elemento decorativo pouco notado é o lambrequim presente na fachada posterior da edificação. De acordo com Amorim (2019), o lambrequim nada mais é que um elemento decorativo feito em madeira, aplicado nas extremidades dos beirais, comumente encontrado nos chalés que foram construídos no Brasil a partir de meados do século XIX.

O lambrequim é um elemento da arquitetura eclética. Sua produção em Curitiba se iniciou juntamente com [o movimento de] imigração, uma vez que muitos mestres carpinteiros eram poloneses ou italianos, por exemplo, o que faz com que [eles carreguem] uma referência e uma ligação afetiva [com estas populações] (Abdalla, 2018).

Portanto, conclui-se que os lambrequins tem origem nos chalés, os quais são classificados por diversos autores como pertencente a uma vertente eclética.

Além disso, os lambrequins podem apresentar diferentes recortes, uns mais detalhados e outros mais simples, como é o caso da estação de Carpina, sendo ambos representados nas Figuras 53 e 54, respectivamente.

Figura 53 - Diferentes Lambrequim.



Fonte: Amorim (2019).

Figura 54 - Lambrequim da estação.



Fonte: Autora (2023).

Além disso, outro elemento são as mãos francesas, apresentado na Figura 55, que apesar de seu papel funcional de sustentação do beiral, também pode ser considerado como elemento decorativo; visto que, ao invés da utilização de formas ortogonais, optou-se por formas curvas, trazendo a construção uma certa delicadeza.

Figura 55 - Mão Francesa de ferro.



Fonte: Autora (2023).

O mesmo se aplica aos pilares que suportam a cobertura da área de embarque, uma vez que seu formato arqueado traz movimento à fachada, como é possível visualizar na Figura 56. Além disso, o formato arqueado distingue a estação de Carpina das demais, uma vez que outras estações, como é o caso da Estação Ferroviária de Paudalho, que apesar de fazer parte do ramal Recife-Limoeiro e ter grande semelhança com a estação de Carpina, optou pelo emprego de apoios ortogonais, como pode-se observar na Figura 57.

Figura 56 - Estação de Carpina.



Fonte: Autora (2023).

Figura 57 - Estação de Paudalho.



Fonte: Pestana (2018).

Logo, apesar de não haver documentos que classifiquem essa estação quanto ao seu movimento estilístico, percebe-se que a estação possui um caráter funcional, possuindo poucos adornos, sendo estes, muitas vezes, elementos estruturais da própria estação, fazendo com que sejam insuficientes para a classificação da estação como exemplar de algum determinado estilo arquitetônico.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo conseguiu atender os objetivos propostos, uma vez que foi apresentado informações sobre a história da Estação Ferroviária de Carpina, a fim de contextualizar o ano e o local onde está inserida. Além disso, com base no levantamento fotográfico, além de documentos disponibilizados pelo IPHAN, foi possível identificar as características arquitetônicas da estação, como por exemplo, os elementos decorativos (que se restringem as molduras em argamassa localizadas ao redor das esquadrias, além da pintura bicolor e os elementos metálicos de sustentação da cobertura), os materiais e técnicas construtivas (que são os mesmos desde o período colonial, com exceção do vidro e do ferro que apesar de restrito, passou a ser incorporado na construção das estações), além da sua classificação tipológica (que pode ser definida como intermediária, de pequeno porte, de carga e de passageiros, de entroncamento e com disposição bilateral, contendo a estação de um lado e a “parada” do outro).

Por fim, é notório que não há documentos que indiquem a classificação estilística da estação, no entanto, como base nas informações apresentadas, pode-se concluir que a estação de Carpina segue o tipo básico, com uma base quadrilátera e telhado de duas águas, e apresenta alguns elementos decorativos, como cercaduras e lambrequins, que fazem referência a uma fórmula classicista do século XIX, com cercaduras em argamassa, e também sugerem uma influência de chalé devido aos beirais avantajados arrematados por lambrequins. No entanto, esses elementos são utilizados de maneira sutil, não sendo suficientes, na forma como estão dispostos, para classificar a estação como exemplar de algum estilo arquitetônico específico, confirmando a hipótese levantada.

Logo, a metodologia adotada, composta por pesquisa documental, observação em campo e levantamento fotográfico, foi eficiente na obtenção dos resultados, devido a disponibilidade e facilidade de acesso a informações sobre sua concepção, além de estar localizada em um local de fácil acesso, facilitando o levantamento fotográfico. No entanto, no decorrer da pesquisa foram encontradas algumas dificuldades, como a falta de acesso ao interior da estação, uma vez que esta encontra-se permanentemente fechada devido ao fato de que parte do seu telhado veio a ruir. Além disso, durante a visita ao IPHAN, constatou-se que apesar dos diversos documentos mostrando as plantas gerais do complexo ferroviário de Carpina, o documento constando a planta baixa, cortes e elevações da estação em si, foi perdido. Esses documentos auxiliariam na

identificação do programa interno da estação, bem como as modificações feitas ao longo do tempo.

Assim, algumas propostas para trabalhos futuros são levantadas:

- Realizar um levantamento arquitetônico de toda estação, uma vez que foi informado pelo IPHAN que, os documentos que constavam esse levantamento formam perdidos durante o encerramento das atividades Great Western, a qual foi liquidada e substituída pela estatal Rede Ferroviária do Nordeste (RFN).
- Tendo o levantamento arquitetônico em mãos, torna-se possível realizar um projeto arquitetônico, cujo objetivo é dar um novo uso a Estação Ferroviária de Carpina/PE, de maneira a manter suas principais características preservadas.

REFERÊNCIAS

ABDALLA, Sharon. **Anita dos lambrequins**: a avenida que guarda resquícios de uma Curitiba de madeira. *Gazeta do Povo*, 2018. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/arquitetura/anita-dos-lambrequins/>. Acesso em: 14 nov. 2023.

ALETEIA. **A imponente escultura dentro da Basílica de São Pedro é como um livro cheio de significados ocultos**. Aleteia, 2021. Disponível em: <https://pt.aleteia.org/2021/02/12/uma-visita-aos-simbolos-do-baldaquino-de-sao-pedro/>. Acesso em: 14 nov. 2023.

ALMEIDA, Luiz Cesar. **Auto de Linha**. Amantes da ferrovia, 2020. Disponível em: <https://amantesdaferrovia.com.br/@cesaralmeida30>. Acesso em: 17 out. 2023.

AMORIM, Elizabeth. **Lambrequim de Curitiba**. Memória Urbana, 2019. Disponível em: <https://www.memoriaurbana.com.br/lambrequim-de-curitiba/>. Acesso em: 14 nov. 2023.

ANZOLCH, Roni. **Geometria dos estilos** - Genealogia da noção de estilo na arquitetura. Tese (Doutorado em Arquitetura) Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Porto Alegre, 2009. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/16933/000707376.pdf?...1>. Acesso em: 18 jun. 2023.

ARCHDAILY, Brasil. **A obra de Victor Horta, arquiteto do Art Nouveau**. ArchDaily, 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/897478/a-obra-de-victor-horta-arquiteto-do-art-nouveau>. Acesso em: 22 set. 2023.

ARGAN, Giulio Carlo. **Imagem e persuasão**: ensaios sobre o barroco. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

ARQUITETURA DO SAGRADO. **Viagem à Ravena**. Origem da arquitetura bizantina paleocristã. *Arquitetura do Sagrado*, 2017. Disponível em: <http://arquiteturadosagrado.blogspot.com/2017/04/viagem-ravena-origem-da-arquitetura.html>. Acesso em: 22 set. 2023.

AS DISTÂNCIAS. **TEMPLO-DE-CONCORDIA-AGRIGENTO-2**. As Distâncias, 2016. Disponível em: <https://asdistancias.com/2016/11/16/agrigo/temple-de-concordia-agrigo-2/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

AZEVEDO, Alan Lucas de. **Ferrovias em Pernambuco**: surgimento, glória, abandono e memória - ramal Recife a Limoeiro – Estação Carpina-PE. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso. (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade Damas da Instrução Cristã, Recife, 2020. Disponível em: <https://revistas.faculdaadedamas.edu.br/index.php/academico/article/view/1919>. Acesso em: 5 abr. 2023.

BARRÓN, Ignacio. **History of stations**. UIC Communications, 200?. Disponível em: https://www.uic.org/com/?page=eslider_iframe&id_article=4015. Acesso em: 21 set. 2023.

BOAVENTURA, Carolina Rodrigues. **Aldo Rossi: razão e poesia - Tipo, símbolo e tempo na arquitetura.** Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: [https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-22112019-172250/pt-](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-22112019-172250/pt-br.php#:~:text=Na%20Autobiografia%2C%20Rossi%20se%20aproxima,fundamentais%20para%20a%20idea%C3%A7%C3%A3o%20edificat%C3%B3ria)

[br.php#:~:text=Na%20Autobiografia%2C%20Rossi%20se%20aproxima,fundamentais%20para%20a%20idea%C3%A7%C3%A3o%20edificat%C3%B3ria](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-22112019-172250/pt-br.php#:~:text=Na%20Autobiografia%2C%20Rossi%20se%20aproxima,fundamentais%20para%20a%20idea%C3%A7%C3%A3o%20edificat%C3%B3ria). Acesso em: 17 jun. 2023.

BURDEN, Ernest. **Dicionário Ilustrado de Arquitetura.** 2. ed. São Paulo: Bookman, 2006.

CLAGUE ARCHITECTS. **Battle Railway Station.** Clague Architects, 2015. Disponível em: [view-source: https://www.clague.co.uk/our-projects/battle-railway-station/](https://www.clague.co.uk/our-projects/battle-railway-station/). Acesso em: 22 set. 2023.

CÂMARA DE CARPINA. **História de Carpina.** Câmara de Carpina, 200?. Disponível em: <https://camaradecarpina.pe.gov.br/historia-de-carpina/>. Acesso em: 5 abr. 2023.

CARDOSO, André. **Estação Ferroviária de Carpina.** Memória Ferroviária de Pernambuco, 2012. Disponível em: <http://memoriaferroviariadepe.blogspot.com/2012/08/estacao-ferroviaria-de-carpina.html>. Acesso em: 17 out. 2023.

CATEDRAIS MEDIEVAIS. **A catedral de Nossa Senhora de REIMS.** Catedrais Medievais, 2021. Disponível em: <https://catedraismedievais.blogspot.com/2010/06/catedral-de-nossa-senhora-de-reims.html>. Acesso em: 22 set. 2023.

COLIN, Silvio. **Uma Introdução à Arquitetura.** 3 ed. Rio de Janeiro: Uapê, 2006. Disponível em: <https://dokumen.tips/documents/uma-introducao-a-arquitetura-silvio-colinpdf.html?page=28>. Acesso em: 11 jun. 2023.

COISAS DA ARQUITETURA. **Morfologia da igreja barroca no Brasil – I.** Coisas da Arquitetura, 2011. Disponível em: <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2011/09/22/morfologia-da-igreja-barroca-no-brasil-i/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos. **Dicionário da Arquitetura Brasileira.** 2 ed. São Paulo: Romano Guerra, 2017.

COSTA, Glauber Carvalho. **5ª Expedição Edição Especial (Carpina/PE – Paudalho/PE).** Trilha nos Trilhos, 2016. Disponível em: <https://trilhanostrilhos.wixsite.com/trilhanostrilhos/copia-4a-expedicao-itabaiana-pb-i>. Acesso em: 17 out. 2023.

CUTIERU, Andreea. **Conheça os doze escritórios finalistas do concurso para reformar a Estação Ferroviária Nyugati em Budapeste.** ArchDaily, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/975173/conheca-os-doze-escritorios-finalistas-do-concurso-para-reformar-a-estacao-ferroviaria-nyugati-em-budapeste>. Acesso: 22 set. 2023.

DEMUTRANT - DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO – CARPINA PE. **140 Anos da Inauguração da Estação Ferroviária de Carpina 1882.** DEMUTRAN – Carpina

PE, 2022. Disponível em: <https://demutant.carpina.pe.gov.br/2022/02/22/140-anos-da-inauguracao-da-estacao-ferroviaria-de-carpina-1882/>. Acesso em: 5 abr. 2023.

VORNDRAN, Daniel. **Palais Bourbon**. Wikimedia, 2014. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Palais_Bourbon,_Paris_7e,_NW_View_140402_1.jpg#/media/File:Palais_Bourbon,_Paris_7e,_NW_View_140402_1.jpg. Acesso em: 22 set. 2023.

MANCHA, Marcello. **Entre a Floresta Dos Leões e a Capital da Mata Norte**. Direção: Marcello Mancha. Acesso Produções. Brasil: Usina Petribu S/A, 2012. 1 DVD.

ESTILOS ARQUITETÔNICOS. **Arquitetura Moderna**. Estilos Arquitetônicos, 2022. Disponível em: <https://www.estilosarquiteticos.com.br/arquitetura-modernista/>. Acesso em: 22 set. 2023.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/15345/1/2013_AnaElizaFinger.pdf. Acesso em: 5 abr. 2023.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Estações Ferroviárias, 2023. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcp_pe/carpina.htm. Acesso em 04 out. 2023.

GOLDENCOR TINTAS. **Decoração: tenha duas cores em uma única parede**. Goldencor Tintas, 2021. Disponível em: <https://goldencor.com.br/blog/decoracao-tenha-duas-cores-em-uma-unica-parede#:~:text=Uma%20abordagem%20mais%20tradicional%20%C3%A0,claro%2C%20na%20parte%20de%20cima>. Acesso em: 14 nov. 2023.

HERITAGERAIL, **Road Trip Part 3: The Ford Museum And Other Distractions**. HeritageRail, 2018. Disponível em: <https://heritagerail.org/2018/08/road-trip-part-3-the-ford-museum-and-other-distractions/>. Acesso em: 22 set. 2023.

HOLANDA, Renan. **Caminhada cobra reativação de via férrea na Mata Norte de Pernambuco**. G1 Globo, 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/07/caminhada-cobra-reativacao-de-ferrea-na-mata-norte-de-pernambuco.html>. Acesso em: 27 out. 2023.

HOPKINS, Owen. **Arquitetura - Guia visual de estilos arquitetônicos ocidentais do período clássico até o século XXI**. São Paulo: Publifolha, 2017.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados - Carpina**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pe/carpina.html>. Acesso em: 5 abr. 2023.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). **Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. IPHAN, 2009.

KOCH, Wilfried. **Dicionário dos Estilos Arquitetônicos**. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2019.

LAART. **Arquitetura eclética**: o que é, características e exemplos de obras. Laart, 2020. Disponível em: <https://laart.art.br/blog/arquitetura-eclética/>. Acesso em: 22 set. 2023.

LIMA, B. O.; SILVEIRA, A. V. **A estrada de ferro sul do Espírito Santo e a tipologia de suas estações**. IPHAN, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_estrada_ferro_es.pdf. Acesso em: 22 set. 2023.

LUCAS, Cristiane Gonçalves. **Arquitetura ferroviária**: Materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do século XIX no Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Universidade federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/21/teses/737206.pdf>. Acesso em: 21 set. 2023.

LULA CERDA. **Igreja mais antiga de Paraty vai ser reformada depois do empenho de moradores**. Lula Cerda, 2022. Disponível em: <https://lulacerda.ig.com.br/igreja-mais-antiga-de-paraty-vai-ser-reformada-depois-do-empenho-de-moradores/>. Acesso em: 19 jun. 2023.

MARTINO, Giovana. **História do patrimônio ferroviário brasileiro**. ArchDaily Brasil. 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/973895/historia-do-patrimonio-ferroviario-brasileiro>. Acesso 21 set. 2023.

MAYRINK, Amarildo. **ESTAÇÃO PARADA GENERAL** - Belíssimos cenários na Serra de Carangola para Caiana, o "Caminho da Luz". O Trem Expresso, 2023. Disponível em: <http://otremexpresso.blogspot.com/2019/05/estacao-parada-general-belissimos.html>. Acesso em 22 set. 2023.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial**: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora [1875-1930]. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-10092007-133334/publico/01.pdf>. Acesso em: 21 set. 2023.

MORI, Victor Hugo. **Palazzo Rucellai em Firenze**. Vitruvius, 2017. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/11.125/6639>. Acesso em: 22 set. 2023.

MORI, Victor Hugo. **Igreja de Gesù em Roma, Itália**. Vitruvius, 2021. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquiteturismo/15.172/8209>. Acesso em: 22 set. 2023.

MUNDO AO MINUTO. **Basílica de São Pedro reabre segunda-feira**. Mundo ao Minuto, 2020. Disponível em: <https://www.noticiasominuto.com.br/mundo/1443839/basilica-de-sao-pedro-reabre-segunda-feira>. Acesso em: 19 jun. 2023.

MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID. **Museo del Ferrocarril de Madrid**. Museo del Ferrocarril de Madrid, 2023. Disponível em:

https://www.museodelferrocarril.org/archivoybiblioteca/miradas_delicias.asp. Acesso em: 22 set. 2023.

NOTÍCIAS UOL. **Parte do teto da Basílica de São Pedro cai em missa do Papa**. Notícias Uol, 2019. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/ansa/2019/10/04/parte-do-teto-da-basilica-de-sao-pedro-cai-em-missa-do-papa.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PALACIOS DE EUROPA. **Palácio de Nymphenburg**. Palacios de Europa, 200?. Disponível em: <http://www.palaciosdeeuropa.com/nymphenburg/index.htm#>. Acesso em: 22 set. 2023.

PEREIRA, Renata Baesso. **Quatremère de Quincy e a ideia de Tipo**. Revista de História da Arte e Arqueologia, v. 13, p. 55-77, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.unicamp.br/chaa/rhaa/downloads/Revista%2013%20-%20artigo%204.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2023.

PESTANA, Lily. **Pernambuco: Rural Tur Por Paudalho E Gravatá**. Apaixonados por Viagens, 2018. Disponível em: <https://www.blogapaixonadosporviagens.com.br/2018/01/pernambuco-rural-tur-por-paudalho-e.html>. Acesso em 14 nov. 2023.

PORTO VIA ENGENHARIA. **Mapa PE**. Porto Via Engenharia, 2017. Disponível em: <https://portoviaengenharia.com.br/portovia-engenharia/mapa-pe/>. Acesso em 10 de abr. 2023.

PROJETOU. **Arquitetura Clássica: Guia Completo**. Projetou, 200?. Disponível em: <https://www.projetou.com.br/posts/arquitetura-classica/#:~:text=O%20que%20se%20compreende%20como,geometria%20e%20cria%C3%A7%C3%A3o%20de%20perspectiva>. Acesso em: 19 jun. 2023.

ROMEIRO, Adriana. **Estilo chão: arquitetura**. História da Arte Brasileira, 2009. Disponível em: <http://historiaartebrasileira.blogspot.com/2009/08/estilo-chao-arquitetura.html>. Acesso em: 14 nov. 2023.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001. Disponível em: https://www.academia.edu/42457257/A_Arquitetura_da_Cidade_Aldo_Rossi. Acesso em: 11 jun. 2023.

SANTOS, Sílvia dos. **Transporte Ferroviário: história e técnicas**/ Sílvia dos Santos. - - 2. Ed. – Florianópolis, SC: Ed. do Autor, 2021. ISBN 978-65-00-35702-8 1. Disponível em: <https://www.sie.sc.gov.br/webdocs/sie/doc-tecnicos/livros-e-publicacoes/Transporte%20Ferrovi%C3%A1rio%20Hist%C3%B3ria%20e%20T%C3%A9cnicas%20-%202022%20-%20%202%20AA%20Edi%C3%A7%C3%A3o%20S%C3%ADlvio%20dos%20Santos.pdf>. Acesso em: 21 set. 2023

SCIENCE MUSEUM GROUP. **Entrance Portico, Euston Grove Station**. Science Museum Group, 200?. Disponível em: <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/objects/co226437/entrance-portico-euston-grove-station-wash-drawing>. Acesso em: 22 set. 2023.

SENSES ATLA. **Jean-Nicolas-Louis Durand, Systematization and Composition.** Senses Atlas, 2021. Disponível em: <https://www.sensesatlas.com/territory/jean-nicolas-louis-durand/>. Acesso em: 18 jun. de 2023.

STRUCTURAE. **Abbaye-aux-Dames.** Structurae, 2015. Disponível em: <https://structurae.net/en/structures/abbaye-aux-dames>. Acesso em 2 out. 2023.

STRUCTURAE. **Gare de l'Est.** Structurae, 2022. Disponível em: <https://structurae.net/en/structures/gare-de-l-est>. Acesso em: 22 set 2023.

USINAGEM BRASIL. **Empretec produz maior auto de linha já fabricado no país.** Usinagem Brasil, 2016. Disponível em: <https://www.usinagem-brasil.com.br/11212-empretec-produz-maior-auto-de-linha-ja-fabricado-no-pais/>. Acesso em: 17 out. 2023.

VALADARES, Pedro. **Inventário arquitetônico das fachadas das igrejas de Olinda.** Funcultura, 2022. Disponível em: <https://www.pvaladares.com/funcultura#:~:text=O%20Invent%C3%A1rio%20Arquitet%C3%B4nico%20das%20Fachadas,com%20o%20objetivo%20de%20estudar%2C>. Acesso em: 7 abr. 2023.

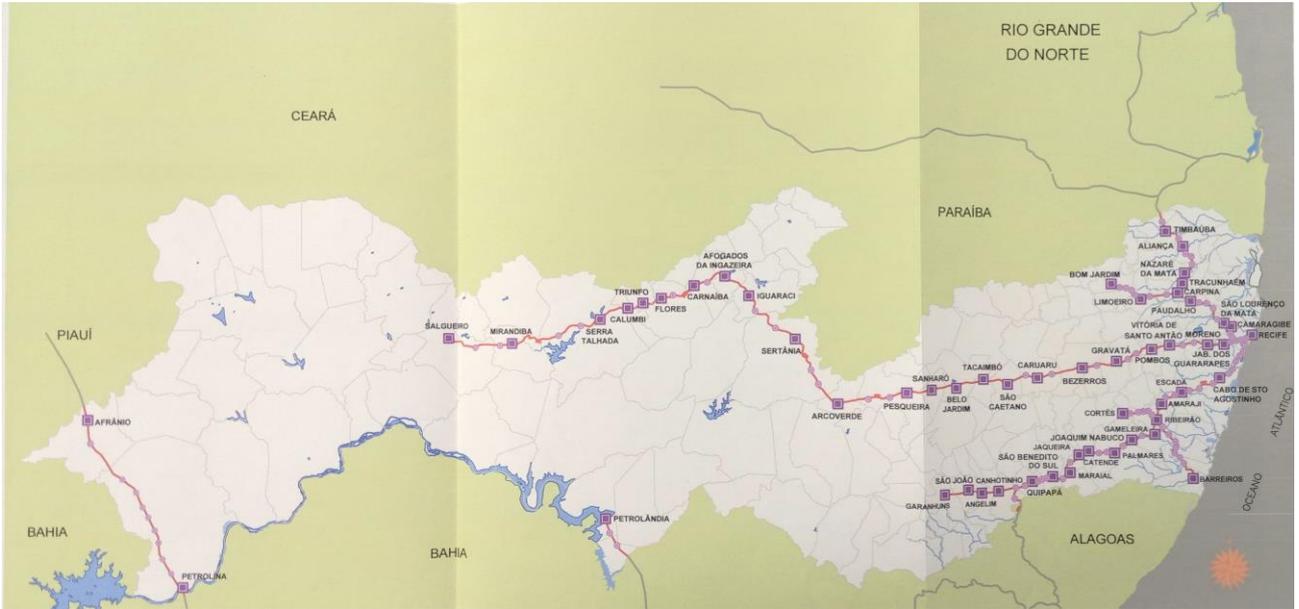
VENTURA, Larissa. **Primeira ferrovia do país ganha mostra permanente em Petrópolis.** Diário do Rio, 2023. Disponível em: <https://diariodorio.com/primeira-ferrovia-do-pais-ganha-mostra-permanente-em-petropolis/>. Acesso em: 22 set. 2023.

VIVA DECORA. **Panteão Roma: Conheça o Tesouro da Antiguidade Romana +8 Curiosidades Viva Decora,** 2021. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/panteao-roma/>. Acesso em: 01 dez. 2023.

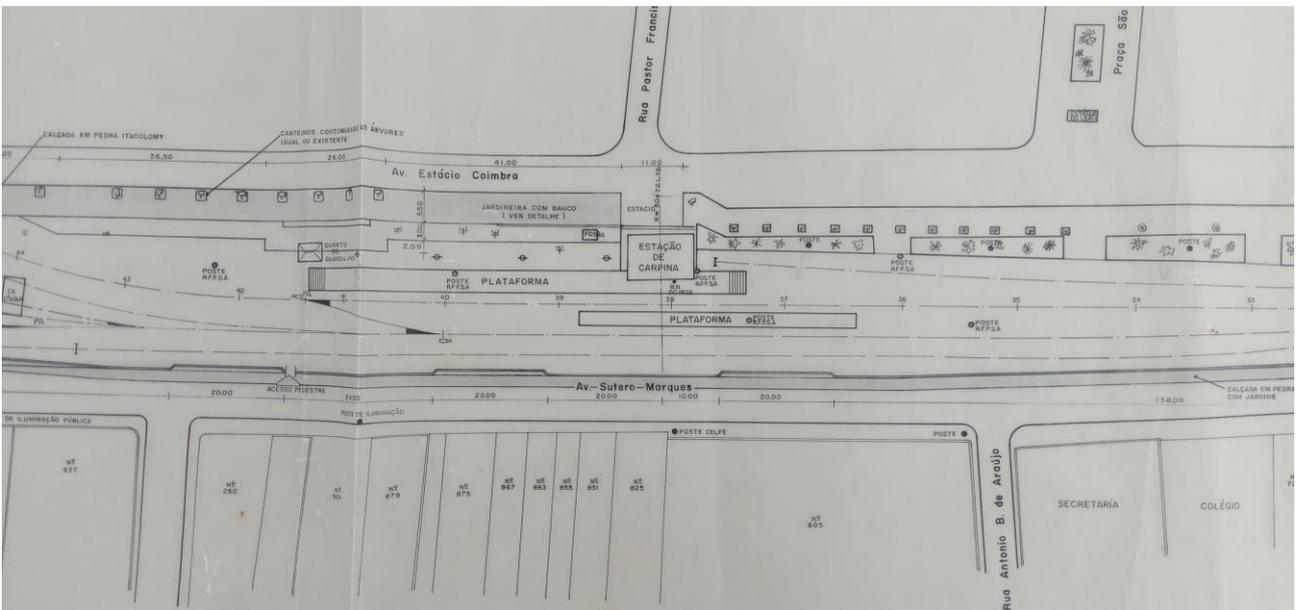
VIVA DECORA. **O Que é Pórtico? Para Que Serve + Exemplos na Arquitetura.** Viva Decora, 2022. Disponível em: <https://www.vivadecora.com.br/pro/portico/>. Acesso em: 01 dez. 2023.

WILKINSON, Tom. **Typology: train station.** The Architectural Review. 2022. Disponível em: <https://www.architectural-review.com/essays/typology/typology-train-station>. Acesso em: 21 set. 2023.

ANEXO A – FERROVIAS EM PERNAMBUCO



ANEXO B – PLANTA DE SITUAÇÃO DA ESTAÇÃO



ANEXO C – MATERIAIS DA ESTAÇÃO

INVENTÁRIO DE CONHECIMENTO | Pernambuco
11 Ficha Individual dos Bens Imóveis

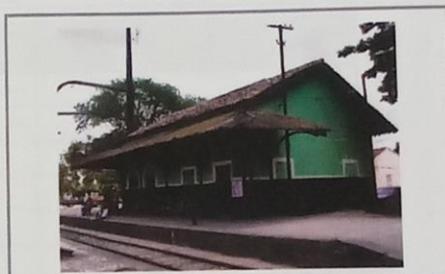


Ministério
da Cultura



01. LINHA: LTN - Linha Tronco Norte	02. MUNICÍPIO: Carpina	03. DISTRITO: Sede	04. ESPLANADA: Estação de Carpina	05. IMÓVEL: Estação
---	----------------------------------	------------------------------	---	-------------------------------

06. CÓDIGO IPHAN: 5105001511	09. ENDEREÇO: Avenida Estácio Coimbra, Centro
07. N° TOMBO RFFSA: 1242046	10. COORDENADAS: Datum SAD 69 - UTM
08. INAUGURAÇÃO: 1881	11. ALTITUDE (m): 90
LATITUDE: 0251161	LONGITUDE: 9132184
12. KILOMETRAGEM: 59,06	



13. USO ATUAL: Residencial	14. USUÁRIO / POSSE / CONCESSÃO/ PROP. ATUAL: Benedito dos Santos
15. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:	EXTERNO: <input type="checkbox"/> original <input type="checkbox"/> modificado <input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado
16. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:	INTERNO: <input type="checkbox"/> original <input type="checkbox"/> modificado <input checked="" type="checkbox"/> descaracterizado
	EXTERNO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
	INTERNO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas

17. CARACTERIZAÇÃO DO IMÓVEL:

ESTRUTURA/MATERIAIS:
O edifício da estação tem planta retangular distribuída em um único nível, apresenta sistema construtivo em alvenaria portante, revestimento em reboco e tinta e barramento texturizado a meia altura ao longo das suas quatro fachadas.
A cobertura apresenta duas águas, estrutura em madeira, caibros roliços, recobrimento em telha canal e lambrequins. Sobre a plataforma de embarque a cobertura é independente daquela principal e se estende sobre as duas empenas laterais apresentando estrutura em madeira sustentada por mãos francesas de ferro e telhas amianto.
Os vãos das aberturas variam entre vergas retas e arcos plenos, porém a maioria foi modificada ou vedada completamente com alvenaria. As esquadrias originais foram substituídas por outras novas em madeira e também por elementos vazados, usados maciçamente na fachada posterior.
O piso na plataforma de embarque é em cimentado, enquanto no interior da estação é em placas cerâmicas.

COBERTURA:	TELHAMENTO: <input type="checkbox"/> telha francesa <input checked="" type="checkbox"/> telha canal <input type="checkbox"/> ardósia <input checked="" type="checkbox"/> amianto <input type="checkbox"/> metálica <input type="checkbox"/> vidro <input type="checkbox"/> outro:	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> bom <input checked="" type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
PAREDES:	ESTRUTURA: <input checked="" type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> metálica <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> outro: <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria <input type="checkbox"/> pedra <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> taipa <input type="checkbox"/> metálico <input type="checkbox"/> outro:	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
ESQUADRIAS:	<input checked="" type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> vidro <input type="checkbox"/> metálica <input checked="" type="checkbox"/> outro: cobogós	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
PISO PREDOMINANTE:	<input checked="" type="checkbox"/> cerâmico <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> tábuas corridas <input type="checkbox"/> ladrilho <input checked="" type="checkbox"/> cimentado <input type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> metálico <input type="checkbox"/> outro:	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
COMPONENTE ESTRUTURAL (da edificação):	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria portante <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> metálico <input type="checkbox"/> outro:	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
REVESTIMENTO:	<input checked="" type="checkbox"/> reboco e tinta <input type="checkbox"/> pedra aparente <input type="checkbox"/> tijolo aparente <input type="checkbox"/> cerâmica <input type="checkbox"/> outro:	ESTADO DE CONSERVAÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas
18. COMPÕE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	<input checked="" type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> bem isolado	19. LINHA/RAMAL/SUB-RAMAL EM OPERAÇÃO:
20. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	<input checked="" type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não	21. N° DA FICHA DE ARROLAMENTO: 015/1
22. NÍVEL DE PROTEÇÃO DO IMÓVEL:	<input type="checkbox"/> municipal <input type="checkbox"/> estadual <input type="checkbox"/> federal <input checked="" type="checkbox"/> nenhum	23. POSSUI VIGILÂNCIA? <input checked="" type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não

24. ASPECTOS HISTÓRICOS DO IMÓVEL (INTERVENÇÕES ARQUITETÔNICAS):
Internamente a edificação foi bastante alterada tendo sido trocados os acabamentos de piso e novas paredes. Externamente as alterações mais contundentes estão na vedação de alguns vãos de aberturas e troca de esquadrias e na introdução de novos elementos como o cobogó, por exemplo.

25. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO IMÓVEL? <input checked="" type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não	26. NOME DO ÓRGÃO/ INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE: Sociedade civil	27. QUE TIPO DE USO? Uso Cultural
28. CONTATO LOCAL (nome, endereço e telefone de contato): Benedito dos Santos (ex-ferroviário morador da estação) - (81) 3621-2440		

29. OBSERVAÇÕES: ---	30. DATA: 24/10/2008
--------------------------------	--------------------------------