

A Ferrovia e Curitiba

O transporte ferroviário foi um dos principais símbolos de progresso e desenvolvimento no Brasil durante a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX.

Como aconteceu com muitas outras cidades, a chegada da ferrovia permitiu que Curitiba se desenvolvesse substancialmente por conta da possibilidade de escoamento da erva mate e da madeira trazidas do interior do estado.

A partir da década de 1960, a política nacional de investimentos deixou de favorecer o modal ferroviário e o trem passou a representar o atraso diante da modernidade do transporte rodoviário



Planos e projetos existentes

Um levantamento dos projetos elaborados pelos órgãos de planejamento para as áreas ferroviárias de Curitiba identificou diversas propostas fragmentadas, pontuais e sem conexão entre si, que envolvem, dentre outras:

- Construção de desvio ferroviário e remoção dos trilhos do ramal Rio Branco do Sul para criação de um binário com a av. Anita Garibaldi;
- Eliminação da passagem de trens pela Rodoviária, transformando-a em terminal de ônibus metropolitanos;
- Transformação dos galpões da Oficina de Locomotivas e do Instituto Brasileiro do Café em centros gastronômicos;

A falta de uma política de preservação que estabeleça diretrizes a partir de uma abordagem sistêmica enfraquece essas propostas, que acabam por não se efetivar.



Unidades de paisagem

Na análise das áreas atendidas pelos ramais ferroviários que passam por Curitiba, identificou-se que, em função de suas implantações no território, das relações com o tecido urbano e das iminentes ameaças de descaracterização, os ramais Curitiba - Paranaguá, Curitiba - Rio Branco do Sul e Curitiba - Araucária (este, desativado há mais de duas décadas) possuíam prioridade para o desenvolvimento de diretrizes de preservação do patrimônio cultural ferroviário a eles associado.

A região atravessada por esses três ramais ferroviários possui grande variedade de paisagens e ocupações. Embora o trabalho busque propor diretrizes para intervenções futuras a partir de uma compreensão do conjunto de elementos que compõe o patrimônio ferroviário como uma unidade coesa, a diversidade da área de intervenção tornou necessária uma metodologia de interpretação do espaço que abarcasse essa diversidade.

A partir dos métodos de interpretação das áreas de intervenção utilizados em trabalhos anteriores e nos referenciais analisados na monografia, foram identificadas vinte unidades de paisagem que compõem o itinerário cultural ferroviário de Curitiba.

Esta proposta de análise foi elaborada a partir de parâmetros de permanência do uso ferroviário, localização e interação com a malha urbana do entorno, percepção simbólica, sobreposição de processos históricos de ocupação da área, cruzamentos significativos, hidrografia e relevo.

Para categorização das informações do levantamento e das diretrizes, as vinte unidades de paisagem foram agrupadas conforme o ramal ferroviário a que pertenciam, sendo que as unidades que correspondiam simultaneamente a mais de um ramal foram agrupadas em um quarto grupo, identificado como Conjunto Central.

Pela lei 11.483/2007, todos bens de valor artístico, histórico e cultural da extinta RFFSA são de responsabilidade do IPHAN. Essa grande diversidade e quantidade de bens móveis e imóveis inviabiliza uma abordagem individualizada tradicional.

Apesar do valor cultural, histórico, artístico, paisagístico e ambiental dos conjuntos ferroviários, este patrimônio ainda carece de ações de reconhecimento e proteção mais abrangentes e que superem a visão pontual corrente, concentrada no tombamento de edifícios e estações singulares.

A ferrovia e seus bens associados por definição constituem-se em um sistema de redes, no qual a interação entre os diferentes elementos componentes é o que efetivamente dá significado cultural ao bem. Por conta dessa dinâmica, muito mais do que pensar na preservação isolada de objetos, a preservação da memória ferroviária precisa ser pensada e proposta do ponto de vista de itinerários culturais.

O caráter integrador e o estabelecimento de relações entre as dimensões material e imaterial, cultural e natural, entre outras, são aspectos que valorizam e enriquecem a abordagem do patrimônio a partir de itinerários culturais.

Referenciais adotados

Recentemente, o conceito de patrimônio cultural tem se ampliado, deixando de restringir-se apenas a monumentos e cidades históricas, sendo compreendido a partir de uma noção mais ampla, iniciando-se abordagens de proteção a partir de novos conceitos, tais como paisagem cultural, itinerários e territórios culturais e espírito dos lugares.

No Brasil, os conceitos de território cultural e itinerário cultural ainda não constituem formas institucionalizadas de preservação ou gestão do patrimônio.

Por se tratar de um conceito bastante recente em nível mundial, ainda são poucos os itinerários culturais protegidos sob esta titulação, sendo que desta lista restrita, ainda não há nenhum itinerário de origem ferroviária. Para subsidiar a elaboração de diretrizes para o itinerário cultural ferroviário de Curitiba foi necessário extrapolar o conceito de itinerário cultural e situar-se diante do estado da arte das intervenções espaciais em antigas áreas ferroviárias, sejam elas operacionais ou não.

Os referenciais adotados foram organizados em quatro categorias, saber, soluções urbanísticas, soluções paisagísticas, preservação do patrimônio através de itinerários culturais e uma iniciativa local de preservação.

Embora sejam bastante diferentes entre si, cada uma das referências adotadas possui características que as aproximam do objeto de estudo deste trabalho, quer seja pela temática abordada, pela área de intervenção ou pela metodologia de abordagem.

	Extensão	Aproximação do tema
	2,7 km	Promoção da multifuncionalidade Inserção de equipamentos culturais
	10,5 km	Parcerias com a iniciativa privada Uso dos instrumentos urbanísticos
	4,5 km	Integração com equipamentos já existentes Setores com usos diversificados
	2,5 km	Espaços de lazer e recreação Calendário de eventos
	40 km	Análise setorial de potencialidades Sugestões de grande diversidade de novos usos
	817 km	Itinerário cultural reconhecido Plano de gestão e desenvolvimento
	750 km	Valorização dos aspectos simbólicos e materiais do patrimônio Plano de prioridades
	58,6 km	Informação como incentivo à preservação Unidades de paisagem categorizadas Valorização dos potenciais naturais
	4,2 km	Resgatar transporte sobre trilhos Promoção cultural

Objetivo

Neste trabalho aborda-se a questão da preservação do patrimônio ferroviário em Curitiba, não através da tradicional abordagem de restauração de bens edificados isolados, mas sob uma abordagem sistêmica a partir do conceito de itinerário cultural.

Busca-se favorecer a consolidação, preservação e desenvolvimento de áreas influenciadas diretamente pelas ferrovias pela proposição de diretrizes de preservação gerais e específicas em diferentes escalas de leitura da realidade.

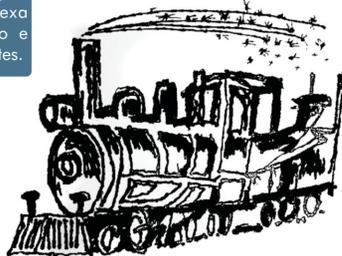
Itinerário Cultural

Itinerário cultural é uma via de comunicação terrestre, aquática ou mista, determinada materialmente, que possui uma dinâmica e funções históricas próprias para atender a um objetivo determinado e concreto.

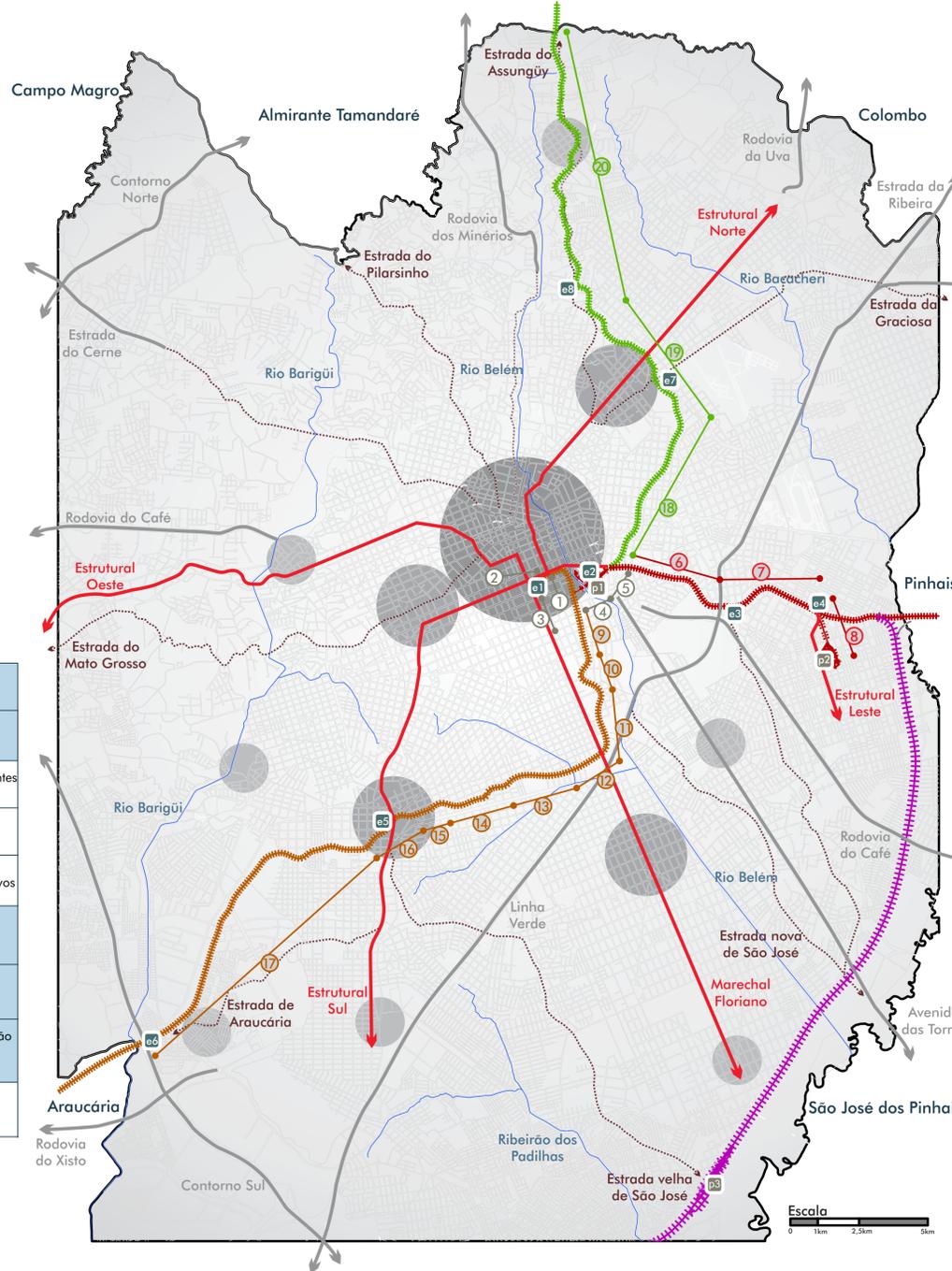
Para que se caracterize como tal, é necessário que o caminho seja resultado e reflexo da movimentação interativa de pessoas e de bens, realizando trocas contínuas e recíprocas de materiais, ideias, conhecimentos e valores por períodos significativos entre povos.

ICOMOS, 2008

O itinerário cultural é uma via histórica de comunicação, testemunho da complexa relação de comunicação e trocas entre grupos distantes.



Serigrafia de Polyguara Lazarotto, artista curitibano filho de ferroviário.



Itinerário Cultural Ferroviário DE CURITIBA

Curitiba: macroanálise urbana

- Eixos estruturais - BRTs
- Hidrografia principal
- Rodovias
- Caminho histórico
- Centro metropolitano
- Subcentros intermunicipais
- Centralidades locais

Ferrovias em Curitiba

- Estações Ferroviárias
- e1 | Estação de Curitiba
- e2 | Rodoviária de Curitiba
- e3 | Parada Cajuru
- e4 | Parada Stresser
- e5 | Estação Portão
- e6 | Estação Barigüi
- e7 | Vila Argelina
- e8 | Estribo Ahú

- Pátios de manobra
- p1 | Pátio de manobras Km 108
- p2 | Vila Oficinas
- p3 | Pátio Iguazú

- Ramais ferroviários
- Ramal Curitiba - Paranaguá | 1885
- Ramal Curitiba - Araucária (desativado) | 1891-1991
- Ramal Curitiba - Rio Branco do Sul | 1909
- Ramal Pinhais - Engenheiro Bley | 1977

Unidades de paisagem ferroviária

- Conjunto Central
- 1 | Conjunto Central
- 2 | Praça Eufrásio Correia
- 3 | Desvios particulares
- 4 | Pátio de manobras Km 108
- 5 | Sociedade Ferroviária

- Ramal Curitiba - Paranaguá
- 6 | Capanema
- 7 | Parada Cajuru - Parada Stresser
- 8 | Vila Oficinas

- Ramal Curitiba - Araucária
- 9 | Parque Linear - Teatro Paoli
- 10 | Vazio da Linha 1
- 11 | Autolândia
- 12 | Ferrovia 1
- 13 | Ocupações irregulares 1
- 14 | Ferrovia 2
- 15 | Vazio da Linha 2
- 16 | Portão
- 17 | Ocupações irregulares 2

- Ramal Curitiba - Rio Branco do Sul
- 18 | Cristo Rei - Alto da XV
- 19 | Vila Argelina
- 20 | Anita Garibaldi

Procedimentos Metodológicos | Itinerário Cultural

Fundamentação teórica

sobre a preservação do patrimônio cultural, a situação do patrimônio ferroviário no Brasil e as novas formas de preservação em discussão no mundo, como o itinerário cultural.



Estudos de caso

fornecendo subsídios para a elaboração de uma metodologia de trabalho a partir da compilação de soluções locais, urbanísticas, paisagísticas e de preservação de itinerários.



Levantamento

físico, simbólico e histórico sobre a ocupação urbana de Curitiba, principalmente a partir da influência da implantação das ferrovias.



Elaboração de PRINCÍPIOS para nortear a elaboração do itinerário cultural ferroviário

- Permanência dos usos originais;
- Integrar espaços e equipamentos;
- Estimular a apropriação comunitária;
- Estabelecer um padrão de intervenção;
- Consolidar rastros históricos da ferrovia;
- Estimular parcerias com a iniciativa privada;
- Valorizar os potenciais naturais e paisagísticos;
- Propor melhorias para acessibilidade e mobilidade;
- Preservar áreas ferroviárias como espaço livre na cidade;
- Compatibilizar propostas com projetos dos órgãos públicos;
- Propor equipamentos que favoreçam a requalificação urbana;

Identificação de VALORES a serem preservados no patrimônio ferroviário

Aspectos imateriais para se preservar a partir de intervenções sobre substratos materiais.

- Lugar dos trilhos
- Memória dos trilhos
- Linearidade dos trilhos
- Cruzamento com os trilhos
- Conexão pelos trilhos
- Espaço livre dos trilhos

DIRETRIZES para o desenvolvimento das intervenções em áreas ferroviárias, de modo a garantir a preservação dos VALORES

Diretrizes envolvem questões ambientais, urbanísticas, paisagísticas, sociais, de preservação da memória e de desenvolvimento integrado para sustentar intervenções consistentes que promovam a requalificação do conjunto de espaços que compõem o itinerário ferroviário. Utiliza-se da transição de escalas para apresentar uma proposta coerente com as dimensões urbana e local.



Desenvolvimento dos valores de preservação nas diretrizes de intervenções a partir de ramificações e detalhamento em diferentes escalas.

A proposição de diretrizes gerais é essencial para garantir a coerência e unidade do itinerário cultural ferroviário, fornecendo parâmetros que permitam que as propostas para as áreas ferroviárias favoreçam a consolidação dos objetivos propostos para o itinerário.

As diretrizes específicas buscam reconhecer e valorizar as particularidades dos diferentes trechos do itinerário, integrando o conjunto aos contextos locais.

Etapas posteriores:

Elaboração de um PLANO DE GESTÃO

do itinerário que relacione ações cuja implantação é prioritária, identifique responsáveis pela execução e estabeleça indicadores de avaliação.

DETALHAMENTO

dos projetos de urbanismo, paisagismo e arquitetura para cada trecho do itinerário

IMPLANTAÇÃO

dos projetos, avaliação da apropriação simbólica do itinerário e revisão do plano

Nós

Pontos do itinerário onde há concentração de valores de interesse, com prioridade para receber projetos de requalificação multiplicadores.



6 VALORES

do patrimônio ferroviário curitibano a serem preservados pelo Itinerário Cultural

Lugar dos trilhos

Os ramais ferroviários de Curitiba foram implantados anteriormente à expansão da malha urbana da cidade. Por conta disso, o traçado das ferrovias seguiu a mesma lógica de implantação dos caminhos históricos de colonização da cidade, se relacionando de forma bastante harmônica com o relevo da região.

Estas vias utilizavam-se dos pontos mais altos do terreno, geralmente espigões divisores de bacias hidrográficas, de modo a ficarem em áreas mais secas e evitarem os cruzamentos com corpos d'água. Porém, com a densificação e verticalização da ocupação urbana da cidade, a percepção das curvas do relevo original de Curitiba ficou bastante prejudicada.

Vistas panorâmicas:

Fruto dessa implantação particular, as visuais são a essência da paisagem ferroviária, com pontos de visibilidade aberta para locais significativos da cidade.

Cruzamento com os trilhos

Os cruzamentos são a sobreposição de usos do espaço físico. A presença de pessoas e veículos de diversas dimensões cruzando a linha do trem cria pontos de tensão e interação.

Os conflitos viários resultantes destes cruzamentos são constantes e decorrentes de deficiências de sinalização e infra estruturas de acessibilidade. A aproximação do trem se nota pelo apito, que aponta a fragilidade da relação da cidade com o trem e a necessidade de planejamento para o deslocamento intermodal.

Além dos conflitos viários, o excesso de cruzamentos gera a descaracterização do traçado linear da ferrovia pela sua sucessiva fragmentação. A interação das composições com outros elementos da cidade, porém, fortalece sua lembrança como componente ativa na construção da cidade e na definição do desenho da malha urbana.

Memória dos trilhos

Reconhecer e resgatar a importância das ferrovias para o desenvolvimento urbano de Curitiba durante o final do século XIX e início do século XX é primordial para garantir a preservação desse patrimônio.

A memória dos trilhos, porém, não está apenas nas edificações de uso ferroviário, embora a continuidade do uso original destas seja elemento chave da preservação. Além dos elementos imateriais como os sons do apito e das locomotivas ou o cheiro de graxa, outros elementos carregam a imagem e a memória dos trens. Antigas indústrias e os embriões de povoamento adjacentes à ferrovia também ajudam a compor as peças dessa memória, bem como as infra estruturas operacionais de transporte, como as pontes, viadutos e até os próprios trilhos.

Rastro histórico:

Com o tempo, o trem perdeu seu protagonismo no desenvolvimento da cidade. Em alguns lugares onde o trem não passa mais, ainda podem ser encontradas marcas da paisagem que foi sendo deixada para trás.

Linearidade dos trilhos

Uma característica de distribuição espacial fundamental do patrimônio ferroviário que o diferencia de outros conjuntos de interesse de preservação é o papel dos trilhos como elemento linear de aglutinação e unidade do itinerário.

A linearidade dos trilhos está presente, por exemplo, na sequência de dormentes, as filas de vagões nas composições e nas vias marginais aos ramais.

As intervenções realizadas sobre esta área ou suas adjacências precisam considerar esta particularidade, evitando a fragmentação e a descaracterização da linha. O parcelamento do solo através de loteamentos do trecho ou da abertura de muitas vias que interrompem o traçado da linha são exemplos de intervenções já realizadas nos ramais curitibanos.

Alguns dos trechos onde a faixa de domínio da ferrovia foi loteada sofrem com a fragmentação e a dificuldade de leitura da memória do espaço urbano, sendo necessário controlar esta fragmentação.

Os novos programas funcionais a serem inseridos nos espaços livres disponíveis devem considerar a linearidade dos trilhos. O modal cicloviário é especialmente interessante pois o traçado da ferrovia evita grandes aclives e declives do terreno, tornando o uso da via ideal para os ciclistas.

Espaço dos trilhos

Lotear o espaço ferroviário ou inserir demasiados equipamentos prejudica a continuidade e desperdiça o potencial deste espaço livre remanescente dentro da conurbação metropolitana. As numerosas áreas verdes, sejam ruas arborizadas de baixo tráfego, jardins ou gramados, são espaços de conforto ao longo do itinerário que propiciam bem estar.

Além do valor do patrimônio edificado, as estruturas ambientais têm grande valor que precisa ser reconhecido, preservado e incorporado à proposta de intervenção. Além das potencialidades da flora preservada, a hidrografia e o relevo contribuem para a diversificação dos espaços. Especialmente nos bairros residenciais do Alto da XV, Cristo Rei e Capão da Imbuia, o espaço da ferrovia precisa ser valorizado como eixo de amenização e não como barreira de fragmentação da malha urbana.

Conexão pelos trilhos

Dentro do contexto urbano, nenhum espaço é completamente isolado. Pelo contrário, os melhores exemplos de inserção urbana são daqueles edifícios ou espaços livres que estabelecem relações adequadas com seu entorno imediato e próximo. Uma boa integração urbana pode propiciar qualidade ao projeto.

Historicamente, a ferrovia funcionou para ligar de forma rápida e eficiente localidades distantes e isoladas física-mente umas das outras. O caso das vilas Nossa Senhora da Luz e Oficinas é bastante ilustrativo neste sentido.

Ao projetar um espaço que atravessa a cidade, é essencial reconhecer o potencial de integração entre os diversos espaços livres e equipamentos localizados próximos à área de intervenção.

Dentre estes equipamentos, destacam-se parques, bosques e praças, espaços culturais, hospitais, escolas e universidades, quartéis e terminais de ônibus.



Valores

- Lugar dos trilhos
- Linearidade dos trilhos
- Cruzamento com os trilhos
- Espaço livre dos trilhos
- Memória dos trilhos
- Conexão pelos trilhos

Diretrizes gerais

- Preservar cones de visibilidade em locais com vistas panorâmicas.
- Preferir programas que favoreçam a linearidade.
- Criar nós em pontos de concentração de valores de interesse.
- Promover participação comunitária e sociabilização ferroviárias a partir de espaços públicos arborizados e acessíveis.
- Valorizar os rastros históricos dos diferentes períodos de ocupação das áreas ferroviárias.
- Propor integração de usos entre as áreas ferroviárias e equipamentos públicos adjacentes.

Diretrizes para áreas com trilhos em operação

- Garantir a permanência dos trilhos em seus traçados originais
- Evitar o parcelamento das áreas ferroviárias.
- Implantar infraestrutura de acessibilidade e sinalização visual
- Preservar áreas ferroviárias prioritariamente como espaços livres públicos.
- Manter usos ferroviários originais dos edifícios e reativar o transporte metropolitano de passageiros nos ramais em uso.
- Localizar paradas das linhas de passageiros em função de grandes equipamentos públicos.

Diretrizes para áreas com trilhos desativados

- Resgatar e identificar o lugar tradicional dos trilhos de trem.
- Consolidar e integrar áreas fragmentadas.
- Valorizar ciclistas e pedestres. Simbolizar os extintos elementos de cruzamento.
- Implantar praças e parques lineares nos espaços livres ferroviários remanescentes.
- Consolidar rastros históricos dentro de seus contextos originais.
- Estabelecer roteiros temáticos que interliguem os grandes equipamentos próximos à ferrovia.

Diretrizes para o Conjunto Central

- Apropriar-se do alto reconhecimento simbólico dos elementos da área com a ferrovia pela população.
- Estabelecer conexões físicas entre as diferentes unidades de paisagem do conjunto.
- Explorar o valor simbólico dos viadutos ferroviários para Curitiba.
- Garantir qualidade e apropriação pela população dos espaços livres já existentes.
- Incentivar atividades de pesquisa e extensão para preservação do patrimônio ferroviário junto às instituições de ensino da região.
- Área com grande concentração de interesses imobiliários. Estabelecer parcerias, mas priorizando os valores definidos.

1. Conjunto Central

- Preservar trecho remanescente do traçado original dos trilhos de acesso à Estação.
- Elaborar projeto de paisagismo ligando a antiga Estação à Rodoferrviária.
- Conscientizar população da importância da preservação da Ponte Preta.
- Favorecer integração física da antiga Estação com a praça Eufrázio Correia.
- Restringir novas intervenções no alinhamento predial.
- Estabelecer parceria com o shopping para manutenção da praça.

2. Praça Eufrázio Correia

- Identificar e sinalizar traçado das antigas linhas de bonde que começavam ali.
- Elaboração de projeto de requalificação e melhoria de segurança da praça.
- Incentivar a construção de lofts e hostels no entorno da praça.
- Integrar edifícios do entorno e o próprio paisagismo da praça ao Setor Especial de Preservação da rua Barão do Rio Branco.

3. Desvios particulares

- Identificar e sinalizar traçado dos desvios ferroviários para as indústrias do Rebouças.
- Requalificar passeios e iluminação das ruas em torno da Fundação Cultural de Curitiba.
- Preservar vasta arborização característica das avenidas do bairro Rebouças.
- Identificar, preservar e divulgar o conjunto de edifícios industriais que compõe a memória fabril da cidade.
- Estabelecer parcerias de uso e conservação das antigas indústrias com universidades e órgãos institucionais.

4. Pátio de manobras Km 108

- Sinalizar dimensões originais do pátio de manobras e os desvios desativados.
- Tornar viadutos em pontos de contemplação do patrimônio ferroviário e industrial.
- Transformar trecho em desuso do pátio de manobras em praça arborizada integrada ao parque linear.
- Incluir área do pátio de manobras e edifícios do conjunto no Setor Especial de Preservação da Memória ferroviária.
- Realizar feiras gastronômicas de culinária típica em parceria com o Mercado Municipal.

5. Sociedade ferroviária

- Instalar redutores de velocidade no início do ramal Rio Branco do Sul
- Aproveitar potencial natural ao redor da Vila Capanema como área de lazer e convívio.
- Regularizar usos habitacionais nas casas da RVPS; Sinalizar edificações e relacionar usos tradicionais relacionados à rotina ferroviária.
- Incorporar e recuperar uso do Vagão do Armistício ao conjunto preservado por seu significativo valor simbólico.



Caracterização do Conjunto Central
 Ponto de entroncamento entre os três ramais ferroviários de Curitiba, o conjunto de edifícios e espaços livres ao redor da Estação costumava compor um conjunto harmonioso de galpões, pátios de manobras, indústrias com desvios ferroviários particulares e vilas operárias.
 Hoje, a região do Rebouças destaca-se pela diversidade de usos resultante da especulação imobiliária e dos planos de requalificação do bairro. Apesar disso, elementos da memória fabril e ferroviária ainda podem ser identificados em rastros históricos e edificações antigas do bairro.

Caracterização das unidades de paisagem do conjunto CONJUNTO CENTRAL E PRAÇA EUFRÁSIO CORREIA:
 Embora tenham perdido as funções originais, os edifícios da área ainda mantêm um forte valor simbólico ligado aos trens.
PÁTIO DE MANOBRAS KM 108:
 Conjunto arquitetonicamente importante que ainda mantém seu uso original com o transporte turístico de passageiros.
DESVIOS PARTICULARES E SOCIEDADE FERROVIÁRIA:
 Áreas de interesse imobiliário em crescente processo de descaracterização nas últimas décadas.

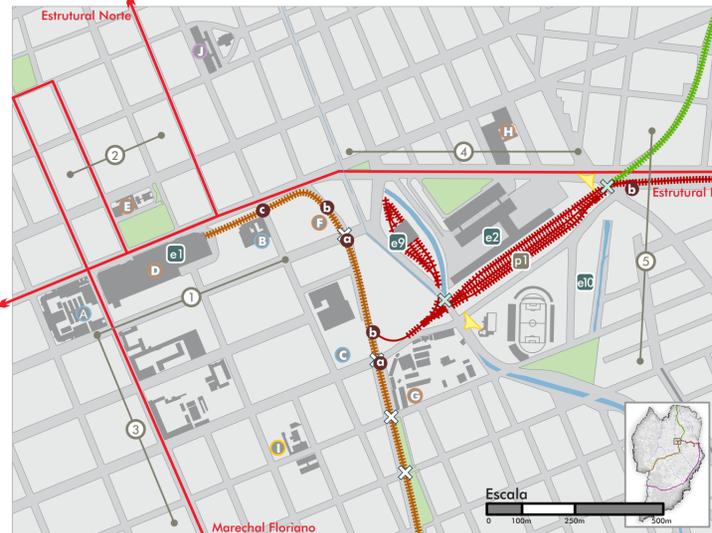
Edifícios com forte valor simbólico no Conjunto Central



Edifício Teixeira Soares (Sede Administrativa da RVPS)



Garagem de Litorinas (Antiga oficina de automotriz)



Viaduto Colorado
 Vista panorâmica potencial
Phosphoros Paraná
 Fábrica ainda em operação
 Trecho do pátio de manobras fora de operação
 Possível prolongamento do parque linear.
Fábrica Matte Real
 Patrimônio industrial que passará a ser ocupado pelo IFPR.
Rua Dário Lopes dos Santos
 Extensão original do pátio de manobras do Km 108.



- Unidades de paisagem ferroviária**
- Conjunto Central
 - 1 | Conjunto Central
 - 2 | Praça Eufrázio Correia
 - 3 | Desvios particulares
 - 4 | Pátio de manobras Km 108
 - 5 | Sociedade Ferroviária

- Realidade ferroviária**
- Edificações ferroviárias**
- e1 | Antiga Estação ferroviária de Curitiba
 - e2 | Estação Rodoferrviária de Curitiba
 - e9 | Garagem de Litorinas
 - e10 | Vila Capanema
 - p1 | Pátio de manobras Km 108
- Levantamento físico**
- ▲ Vista panorâmica
 - Rastro histórico: trilhos
 - Rastro histórico: desvio ferroviário
 - Rastro histórico: ponte ferroviária
 - ⊗ Cruzamento de veículos em nível
 - ⊗ Cruzamento de veículos fora de nível
- Equipamentos existentes**
- A UTFPR - Campus central
 - B Edifício Teixeira Soares: UFPR - Campus Rebouças
 - C Mate Real: IFPR
 - D Shopping Estação
 - E Câmara Municipal de Curitiba
 - F 5º Batalhão de Suprimentos do Exército
 - G Sanepar
 - H Mercado Público Municipal
 - I Moinho Rebouças: Fundação Cultural de Curitiba
 - J Terminal metropolitano Guadalupe



Diretrizes para o ramal Curitiba - Paranaguá

Valorizar horizontalidade dos bairros residenciais, preservando vista para edifícios de destaque.	Implantar modal cicloviário marginal à ferrovia, locando pontos de apoio e assistência nos nós.	Melhorar acessibilidade nas transposições da ferrovia por pedestres e ciclistas.	Melhorar arborização e paisagismo ao longo da faixa de domínio da ferrovia.	Valorizar a identidade cultural dos bairros a partir da preservação de conjuntos de pequenas residências	Sinalizar e facilitar acesso a partir da ferrovia e propor atividades de integração entre os equipamentos públicos.
---	---	--	---	--	---

6. Capanema

Criar espaços de permanência nos pontos com vistas panorâmicas para elementos ao sul da ferrovia, p. ex. Jardim Botânico.	Requalificar ciclovia e pista de caminhada paralelas à canaleta do ônibus e à ferrovia.	Melhorar acessibilidade nas transposições do talude entre a Av. Afonso Camargo e a ferrovia.	Propor arborização e paisagismo na faixa de domínio da ferrovia integrado aos largos adjacentes.	Identificar casas de madeira próximas à ferrovia e orientar moradores sobre o potencial e a importância da preservação.	Criar fácil acesso cicloviário ao Jardim Botânico, Velódromo e Campus Botânico da UFPR.
---	---	--	--	---	---

7. Parada Cajuru - Parada Stresser

Recuperar e sinalizar posição dos trilhos do desvio do IBC.	Implantar ciclovia paralela aos trilhos, com estações ciclísticas junto às casas de turma e nós.	Criar núcleo de convivência (nó) no cruzamento da rua Prof. Nivaldo Braga com a linha férrea.	Pavimentar cruzamentos de pedestres para adequar acessibilidade e propor paisagismo na faixa de domínio.	Consolidar usos habitacionais nas casas da RVSPC; Sinalizar edificações e desvios ferroviários.	Integrar Museu de História Natural e IBC à nova rua da Cidadania do Cajuru e Terminal Capão da Imbuia.
---	--	---	--	---	--

8. Vila Oficinas

Limitar gabarito das edificações para preservar vistas para a Serra do mar e a visibilidade dos galpões das Oficinas.	Projeto de paisagismo para as ruas comerciais Luis França e Roraima.	Melhorar acessibilidade do cruzamento de pedestres na rua Raymundo Nina Rodrigues com o desvio ferroviário para as Oficinas.	Conter construção de equipamentos públicos nas poucas praças do bairro.	Preservar os usos originais das oficinas; Preservar casas da RVSPC; Preservar relação de cheios e vazios do loteamento da COHAB.
---	--	--	---	--



Rede cicloviária marginal à ferrovia e integrações com equipamentos e ciclovias existentes.

Estação ciclística Parada Cajuru, entre a ciclovia marginal à ferrovia e os acessos à UFPR e Linha Verde, junto ao conjunto de casas de turma de mesmo nome.



Núcleo de convivência Capão da Imbuia
 Estação ciclística Theodoro Stresser
 novo Terminal do Capão da Imbuia
 nova Rua da Cidadania do Cajuru
 Binário nas ruas prof. Nivaldo Braga e prof.ª Olga Blaster
 Parque linear ao longo da faixa de domínio da ferrovia



Antigos galpões do Instituto Brasileiro do Café (IBC)

Nova Rua da Cidadania do Cajuru e novo Terminal Capão da Imbuia

Caracterização do ramal Curitiba - Paranaguá

Primeiro trecho da rede ferroviária paranaense, foi inaugurado em fevereiro de 1885, permitindo a transposição da Serra do Mar e a ligação da cidade de Curitiba com o porto de Paranaguá.

Em Curitiba, o ramal inicia-se no cruzamento com o rio Atuba e segue paralelo à antiga Avenida do Capanema até a Rodoferroviária atravessando bairros predominantemente residenciais de baixa densidade com poucas passagens de nível e diversos cruzamentos de pedestres ao longo do trajeto.

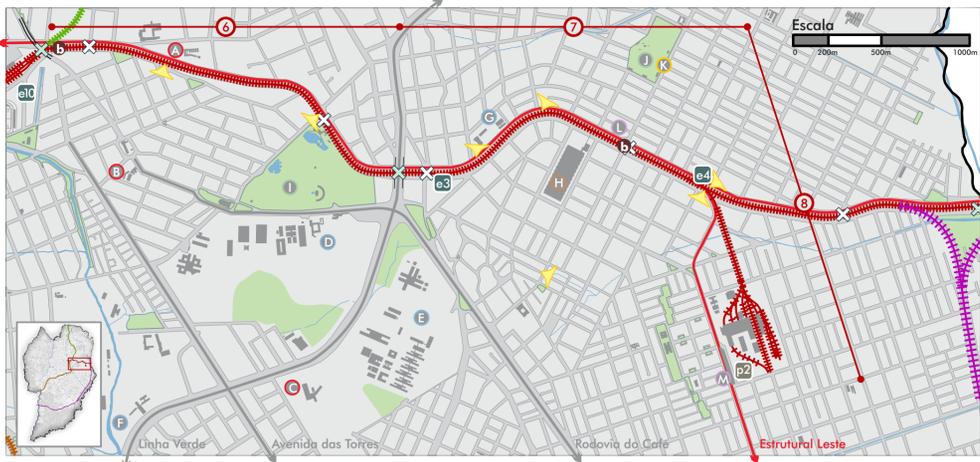
Único trecho da ferrovia em que ainda existe um transporte regular de passageiros, mesmo que com fins turísticos.

Caracterização das unidades de paisagem do ramal CAPANEMA:

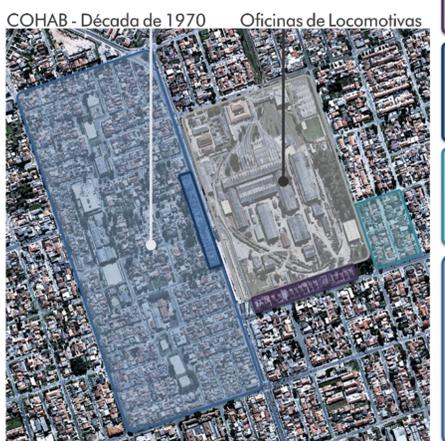
Paisagem heterogênea, com grandes empreendimentos ao norte da ferrovia e antigas casas térreas no lado sul da linha.

PARADA CAJURU - PARADA STRESSER: Trecho predominantemente residencial, com destaque para os dois conjuntos de casas de turma e os desvios ferroviários para os galpões do IBC e para as garagens e oficinas da ALL.

VILA OFICINAS: Conjunto habitacional popular construído em diferentes etapas nas proximidades das oficinas de locomotivas.



Identificação das tipologias de ocupação existentes na Vila Oficinas para preservação da volumetria e relação de cheios e vazios



Casas construídas pela RVSPC em 1953. 15 unidades na rua dos Ferroviários



Casas construídas pelo Instituto de Aposentados e Pensionistas Ferroviários de São Paulo (IAPFSP) na década de 1950. 7 unidades na rua Eng. Costa Barros.



Casas construídas pelo IAPFSP na década de 1960. 96 unidades na rua Maceió.



Unidades de paisagem ferroviária

- Ramal Curitiba - Paranaguá
- 6 | Capanema
- 7 | Parada Cajuru - Parada Stresser
- 8 | Vila Oficinas

Realidade ferroviária

- Edificações ferroviárias
 - e3 | Casas de turma: Parada Cajuru
 - e4 | Casas de turma: Parada Theodoro Stresser
 - e10 | Vila Capanema
 - p2 | Oficinas de Locomotivas de Curitiba
- Levantamento
 - Vista panorâmica
 - Rastro histórico: trilhos
 - Rastro histórico: desvio ferroviário
 - Rastro histórico: ponte ferroviária
 - Cruzamento de veículos em nível
 - Cruzamento de veículos fora de nível

- Equipamentos existentes
 - A Hospital dos Ferroviários: Hospital do Cajuru
 - B Hospital da Polícia Militar do Paraná
 - C Hospital Erasto Gaertner
 - D UFPR - Campus Botânico
 - E UFPR - Campus Centro Politécnico
 - F Hipódromo do Guabirotuba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná
 - G Escolas estaduais
 - H Instituto Brasileiro do Café: Armazém da Família
 - I Jardim Botânico Francisca Maria Garfunkel Richbieter
 - J Bosque Capão da Imbuia
 - K Museu de História Natural Capão da Imbuia
 - L Terminal Capão da Imbuia
 - M Terminal Vila Oficinas



Valores

--	--	--	--	--	--

Diretrizes para o ramal Curitiba - Araucária

Recuperar e sinalizar lugar ocupado pelos trilhos.	Complementar e consolidar programas já existentes, como parques lineares.	Estabelecer nós em cruzamentos que priorizam o pedestre.	Resgatar espaços livres remanescentes e transformá-los em pequenas áreas de convivência.	Preservar todas as camadas históricas de ocupação da área, priorizando as mais antigas.	Valorizar a diversidade cultural dos bairros pela interação com equipamentos locais.
--	---	--	--	---	--

9. Parque linear - Teatro Paiol

Sinalizar traçado original da ferrovia e desvio para o antigo paiol a partir da ponte metálica sobre o rio Água Verde.	Evitar a fragmentação do parque com a abertura de novos cruzamentos.	Favorecer passagem de pedestres sobre os automóveis no sentido do parque linear.	Consolidar Eixo de Animação como espaço livre de lazer e convivência relevante para o bairro.	Favorecer a apropriação comunitária do espaço a partir do seu valor e significado histórico-cultural para o bairro.	Desenvolver atividades culturais ao ar livre em parceria com o Portão Cultural.
--	--	--	---	---	---

10. Vazio da Linha 1

Preservar ponto com vista panorâmica para o Prado Velho próximo ao TRE.	Implantar ciclovia e pista de caminhada, integrando-as à malha existente.	Criar núcleo de convivência (nó) com Estação ciclística no cruzamento com a rua Comendador Roseira.	Complementar parque linear ferroviário pela desocupação de áreas irregulares, potencializando as vistas panorâmicas para o bairro.	Favorecer a apropriação comunitária do espaço a partir do seu valor e significado histórico-cultural para o bairro.	Desenvolver atividades experimentais no parque linear em parceria com universidades do entorno.
---	---	---	--	---	---

11. Autolândia

Identificar e sinalizar desvios ferroviários para indústrias da antiga da Zona Oleosa.	Implantar ciclovia e pista de caminhada, integrando-as à malha existente.	Criar núcleo de convivência (nó) com Estação ciclística no cruzamento com a av. Mal. Floriano.	Recuperar áreas ocupadas ilegalmente para prolongar o parque linear ferroviário até o cruzamento com a av. Mal. Floriano.	Avaliar pertinência da preservação de antigos galpões desocupados como patrimônio industrial.	Estabelecer parcerias com concessionárias para manutenção de trechos do parque.
--	---	--	---	---	---

12. Ferrovia 1

Padronizar pintura externa de todos os blocos do conjunto habitacional.	Criar núcleo de convivência (nó) com Estação ciclística no cruzamento com a av. Mal. Floriano.	Transformar trecho não ocupado pelo conjunto habitacional em praça.	Consolidar conjuntos habitacionais como memória do resultado de um complexo processo social.		
---	--	---	--	--	--

13. Ocupações irregulares 1

Distinguir as antigas áreas ferroviárias dentro da conurbação de ocupações irregulares com paisagismo característico.	Controlar abertura de vias e aumento da fragmentação do trecho.	Valorização das pequenas ruas transversais como espaço de convívio e lazer comunitário.	Consolidar as ocupações irregulares como memória do resultado de um complexo processo social.	Incentivar atividades de extensão na comunidade em parceria com universidades do entorno.	
---	---	---	---	---	--

14. Ferrovia 2

Restringir o gabarito das construções nas quadras em frente aos edifícios do conjunto habitacional.	Padronizar pintura externa de todos os blocos do conjunto habitacional.	Criar núcleo de convivência (nó) com Estação ciclística no cruzamento com a rua Santa Catarina.	Transformar trechos não ocupados pelo conjunto habitacional em largos e jardins.	Consolidar e complementar os conjuntos habitacionais como memória do resultado de um complexo processo social.	
---	---	---	--	--	--

15. Vazio da Linha 2

Restringir o gabarito das construções nas quadras em frente ao parque para preservar vistas do skyline da cidade.	Implantar ciclovia e pista de caminhada, integrando-as à malha existente.	Favorecer passagem de pedestres sobre os automóveis no sentido do parque linear.	Implantar parque linear integrado ao sistema de espaços livres do bairro;	Identificar e sinalizar fragmentos da passagem dos trilhos.	Vincular a manutenção de trechos do parque aos grandes empreendimentos comerciais de seu entorno.
---	---	--	---	---	---

16. Portão

Recuperar e sinalizar posição dos trilhos do desvio para as fábricas e para o quartel do Portão.		Implantar trincheira na av. Pres. Kennedy, favorecendo o tráfego de pedestres na av. República Argentina.	Consolidar um sistema de espaços livres do subcentro do Portão que integre as praças próximas ao Terminal, à igreja e à antiga estação.	Consolidar usos institucionais nas casas da RVPSC; Sinalizar edificações, desvios e cruzamento com o caminho histórico.	Desenvolver atividades culturais ao ar livre em parceria com o Portão Cultural.
--	--	---	---	---	---

17. Ocupações irregulares 2

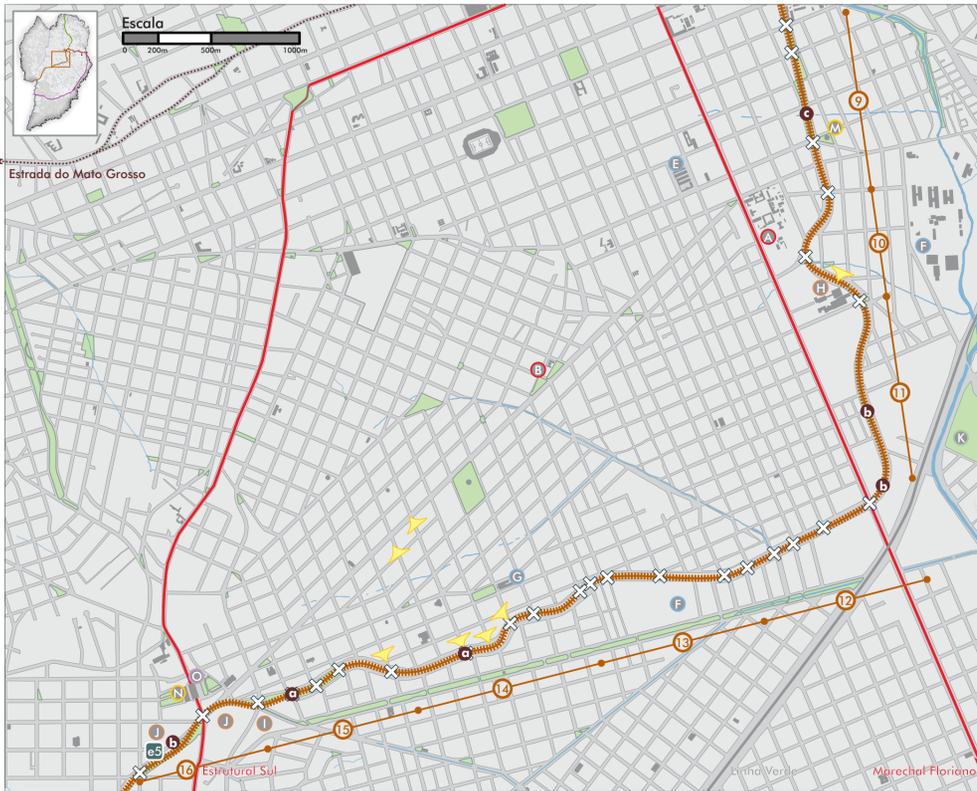
Identificar e sinalizar fragmentos da passagem dos trilhos.	Distinguir as antigas áreas ferroviárias dentro da conurbação de ocupações irregulares com paisagismo característico.	Controlar abertura de vias e aumento da fragmentação do trecho.	Valorização das pequenas ruas transversais como espaço de convívio e lazer comunitário.	Consolidar ocupações irregulares como memória de um processo social; Preservar a relação de cheios e vazios do loteamento da COHAB.	Desenvolver ligação cultural entre MuMA e Terminais Portão e CIC
---	---	---	---	---	--

Caracterização do ramal Curitiba - Araucária

A Estrada de Ferro do Paraná começou a ser prolongada na direção de Araucária até Ponta Grossa em 1891. Com a expansão urbana, foi construído em 1977 o desvio ferroviário Pinhais - Engenheiro Bley ao sul da cidade. No início da década de 1990, esta linha foi definitivamente desativada e os trilhos foram removidos. Embora houvesse projetos de requalificação propostos pelo IPPUC, boa parte do antigo leito ferroviário foi ocupado irregularmente em 1991, sendo parcialmente desocupado pela prefeitura em 1995.

Caracterização das unidades de paisagem do ramal

PARQUE LINEAR - TEATRO PAIOL: Único trecho implantado do parque linear proposto pelo IPPUC que deveria ocupar os ramais Araucária e Rio Branco do Sul.
VAZIOS DA LINHA E OCUPAÇÕES IRREGULARES: Falta de propostas públicas permite ações particulares que geram muita fragmentação e perda da paisagem ferroviária.
FERROVIAS: Conjuntos habitacionais populares lineares que retratam a sobreposição de processos econômicos, sociais e históricos.



DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO DO
Itinerário Cultural Ferroviário
 DE CURITIBA

Unidades de paisagem ferroviária

- Ramal Curitiba - Araucária
- 9 | Parque Linear - Teatro Paiol
 - 10 | Vazio da Linha 1
 - 11 | Autolândia
 - 12 | Ferrovia 1
 - 13 | Ocupações irregulares 1
 - 14 | Ferrovia 2
 - 15 | Vazio da Linha 2
 - 16 | Portão
 - 17 | Ocupações irregulares 2

Realidade ferroviária

- Edificações ferroviárias**
- e5 | Estação Portão
 - e6 | Estação Barigüi
- Levantamento**
- ▲ Vista panorâmica
 - ⓐ Rastro histórico: trilhos
 - ⓑ Rastro histórico: desvio ferroviário
 - ⓒ Rastro histórico: ponte ferroviária
 - ⓧ Cruzamento de veículos em nível
 - ⓧ Cruzamento de veículos fora de nível
- Equipamentos existentes**
- A Hospital Psiquiátrico Nossa Senhora da Luz dos Pinhais
 - B Maternidade Curitiba
 - C Hospital do Trabalhador
 - D Hospital Vitória
 - E Centro Universitário Curitiba
 - F Hipódromo do Guabirotuba: Pontifícia Universidade Católica do Paraná
 - G Escolas estaduais
 - H Tribunal Regional Eleitoral
 - I Supermercado Muffato
 - J Shopping centers
 - K Horto Municipal
 - L Bosque do Trabalhador
 - M Teatro Paiol
 - N Museu Municipal de Arte Portão Cultural
 - O Terminal do Portão
 - P Terminal Capão Raso
 - Q Terminal Pinheirinho
 - R Terminal CIC

Valores

- Lugar dos trilhos
- Linearidade dos trilhos
- Cruzamento com os trilhos
- Espaço livre dos trilhos
- Memória dos trilhos
- Conexão pelos trilhos

Diretrizes para o ramal Curitiba - Rio Branco do Sul

- Aproveitar os potenciais de relevo do ramal norte e dos bairros de seu entorno.
- Aproveitar traçado da ferrovia como opção alternativa de trânsito e passeio.
- Valorizar cruzamentos como pontos de interação com a memória ferroviária ao invés de área de conflito iminente.
- Aproveitar os potenciais naturais do ramal norte e dos bairros de seu entorno.
- Reconhecer, junto à população dos bairros, o valor cultural de residências e pequenas edificações históricas próximas à ferrovia.
- Estabelecer temáticas de integração com a ferrovia em funções das necessidades e potencialidades de cada unidade de paisagem.

18. Cristo Rei - Alto da XV

- Projeto de paisagem e iluminação específico para a rua Flávio Dallegrave.
- Instalar sinalização semaforizada e redutores de velocidade nas vias de grande fluxo.
- Delimitar perímetro de parque linear que incorpore praças, largos e faixa de domínio da ferrovia.
- Identificar casas de madeira próximas à ferrovia e orientar moradores sobre o potencial e a importância da preservação.
- Instalar quiosques de alimentação ao longo do parque linear para atender à população que trabalha no bairro.

19. Vila Argelina

- Recuperar e sinalizar posição dos trilhos do desvio para os quarteis do Bacacheri.
- Estabelecer nó de identidade cultural do bairro no cruzamento com o antigo traçado da Estrada da Graciosa.
- Conter sufocamento da Vila Argelina pela restrição de construções altas ao sul da ferrovia.
- Regularizar usos habitacionais nas casas da RVPC; Sinalizar edificações, desvios ferroviários e cruzamento com o caminho histórico.
- Desenvolver atividades experimentais na faixa de domínio da ferrovia em parceria com universidades.

20. Anita Garibaldi

- Restringir o gabarito das construções nas quadras em frente à ferrovia para preservar vistas da Serra do Mar e do skyline da cidade.
- Consolidar ciclovia e pista de caminhada, integrando-as aos parques próximos ao ramal.
- Criar nós temáticos nos cruzamentos da ferrovia com a av. Anita Garibaldi em função do entorno: cultural, comunitário e ambiental.
- Preservar a rica arborização nativa ao longo da faixa de domínio da ferrovia.
- Identificar casas de madeira próximas à ferrovia e orientar moradores sobre o potencial e a importância da preservação.
- Implantar sinalização de acesso cicloviário aos parques próximos à ferrovia.



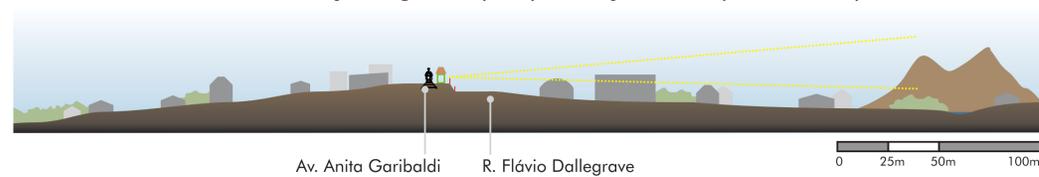
Proposta preliminar de sistema de parques e espaços de lazer interligados por vias históricas e pelo ramal ferroviário.

Projetos de paisagem para os caminhos aproveitam os potenciais naturais, como a rica vegetação nativa da faixa de domínio da ferrovia, para conectar os parques, bosques e outros equipamentos por alamedas e parques lineares.

Por conta de sua implantação precoce no território, as vias utilizadas possuem inclinações reduzidas, sendo apropriadas para o tráfego de bicicletas e pedestres.



Restrição do gabarito para preservação de vista panorâmica a partir do Estribo Ahú



Caracterização do ramal Curitiba - Rio Branco do Sul

A Estrada de Ferro Norte do Paraná deveria ligar Curitiba à colônia de imigrantes de Assungüy para o transporte de gêneros alimentícios, mas em 1909, após a inauguração do primeiro trecho da linha, o projeto foi abandonado. Com a desativação do serviço de transporte de passageiros em 1991, o ramal tem sido utilizado quase exclusivamente para o transporte de cimento produzido em Rio Branco do Sul, sendo aquele que suscita maiores polêmicas. Com diversos cruzamentos ao longo de seu trajeto, o ramal é alvo de críticas constantes, principalmente pelos diversos acidentes com automóveis e pelo barulho das composições.

Caracterização das unidades de paisagem do ramal

CRISTO REI - ALTO DA XV: Embora cruze bairros residenciais, este trecho possui diversos cruzamentos com vias de grande fluxo.

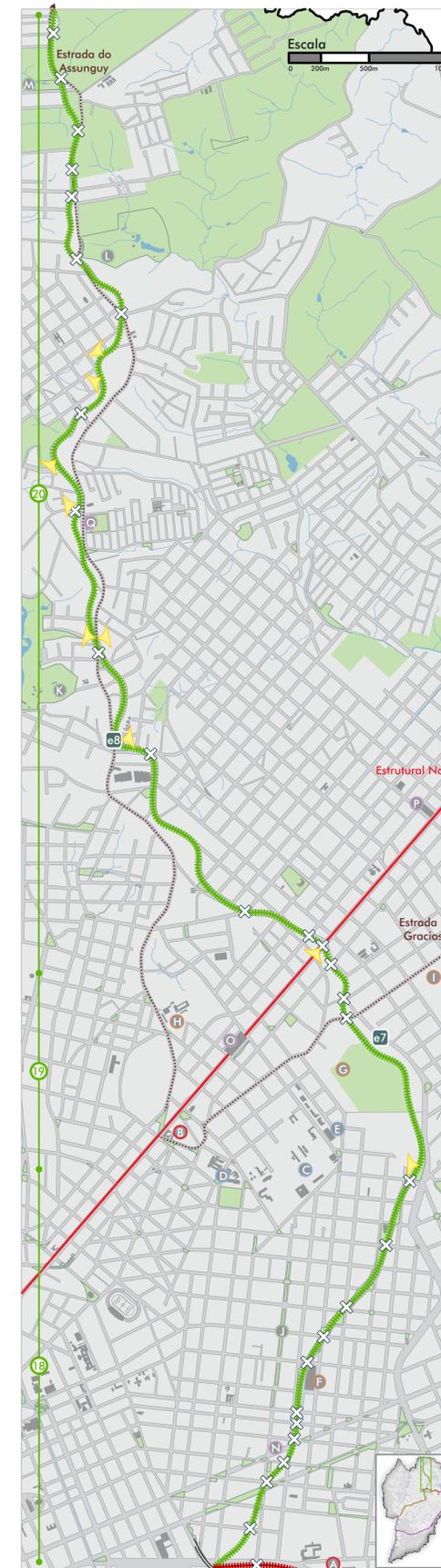
VILA ARGELINA: Conjunto de casas de turma próximas ao cruzamento com a Estrada da Graciosa, onde havia um desvio para o quartel.

ANITA GARIBALDI: A ferrovia acompanha a Av. Anita Garibaldi por áreas arborizadas e com vistas panorâmicas para a cidade por conta do relevo, com destaque para o Estribo do Ahú.

Implantado sobre o divisor de águas das bacias hidrográficas dos rios Belém e Bacacheri, o ramal Curitiba - Rio Branco do Sul (ou Estrada de Ferro Norte do Paraná) segue no sentido Sul - Norte, começando no entroncamento com o ramal Curitiba - Paranaguá, na Rodoferroviária, até o bairro Cachoeira, na divisa com o município de Almirante Tamandaré. Devido à posição geográfica em que a ferrovia foi implantada, em diversos pontos ao longo do traçado do ramal foram identificadas vistas panorâmicas tanto para a Serra do Mar, a leste, quanto para o centro da cidade, a sudoeste.

A ferrovia é margeada pela rua Flávio Dallegrave em toda sua extensão. A partir do Estribo do Ahú, a av. Anita Garibaldi (antiga estrada para a colônia de Assungüy) também passa a margear os trilhos, cruzando-os sucessivas vezes.

A faixa de domínio da ferrovia é bastante arborizada ao longo de praticamente todo o ramal, sendo marcada por diversas praças e largos. Destaca-se, também, a proximidade do traçado dos trilhos com diversos espaços públicos de lazer da região norte da cidade, como os parques Nascente do Rio Belém, Barreirinha e São Lourenço.



Unidades de paisagem ferroviária

- Ramal Curitiba - Rio Branco do Sul
- 18| Cristo Rei - Alto da XV
 - 19| Vila Argelina
 - 20| Anita Garibaldi

Realidade ferroviária

- Edificações ferroviárias
- e7| Casas de turma: Parada Vila Argelina
 - e8| Estribo do Ahú
- Levantamento
- Vista panorâmica
 - Rastro histórico: trilhos
 - Rastro histórico: desvio ferroviário
 - Rastro histórico: ponte ferroviária
 - Cruzamento de veículos em nível
 - Cruzamento de veículos fora de nível

- Equipamentos existentes
- A Hospital Ferroviário: Hospital do Cajuru
 - B Hospital São Lucas
 - C UFPR: Campus Agrárias
 - D UFPR: Campus Cabral
 - E Faculdade de Artes do Paraná
 - F Poloshop Alto da XV
 - G Graciosa Country Club
 - H Presídio do Ahú: Centro Judiciário de Curitiba
 - I Complexo militar do Bacacheri - 20º Batalhão de Infantaria Blindada
 - J Jardim Ambiental - Rua Schiller
 - K Parque São Lourenço
 - L Parque Barreirinha
 - M Parque Nascentes do Rio Belém
 - N Terminal SITES
 - O Terminal Cabral
 - P Terminal Boa Vista
 - Q Terminal Barreirinha