



**Ministério da Educação
Universidade Federal do Paraná
Setor de Tecnologia
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



GABRIEL RUIZ DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA

CURITIBA
2013

GABRIEL RUIZ DE OLIVEIRA

DIRETRIZES PARA PRESERVAÇÃO DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA

Trabalho Final de Graduação, apresentado à disciplina de Orientação de Pesquisa, do Curso Superior de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná – UFPR, como requisito parcial para obtenção do título de Arquiteto e Urbanista.

ORIENTADORA:

Prof^a. Dr^a. Juliana Harumi Suzuki

CURITIBA
2013

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientadora: Prof^a. Dra. Juliana Harumi Suzuki

Examinador: Prof. Msc. Artur Renato Ortega

Examinadora: Prof^a. Dr^a. Andrea Berriel Mercadante Stinghen

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, 20 de março de 2013.

Àquele que é o mesmo ontem, hoje e sempre.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, de coração. Papai, obrigado por me incentivar a voar. O senhor ainda é o meu herói. Mamãe, obrigado por colocar meus pezinhos de volta no chão. Ah, e obrigado pelas frutas! Só eu sei o quão essenciais elas foram!

Agradeço também aos meus melhores amigos, André e Suelen. Obrigado por estarem ao meu lado mesmo quando eu não pude estar ao lado de vocês. Além do tumultuado período da(s) monografia(s), vocês foram meus apoios durante todos esses anos.

Muito mais do que uma mera formalidade, agradeço a minha professora orientadora, Juliana Harumi Suzuki, que com o carinho que uma mãe tem pelo filho, acreditou e confiou em mim quando nem eu mesmo acreditei.

Por fim, agradeço a minha "dupla" no desenvolvimento deste trabalho. Fran, muito obrigado por me lembrar que não era pela minha própria força que eu conseguiria.

*Eu quero viajar num trem que me leve ao céu,
um céu de paz*

*Sair por aí levando amor ao Brasil,
amor de Deus.*

"Trem de Luz"

Dimar Vana e Romero Fonseca, 1999.

RESUMO

OLIVEIRA, Gabriel R. **Diretrizes para preservação do itinerário cultural ferroviário de Curitiba.** 2013. 108 p. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013.

Este trabalho apresenta a fundamentação teórica e metodológica para o desenvolvimento de um itinerário cultural ferroviário na cidade de Curitiba, PR. Tem como objetivo pesquisar o patrimônio ferroviário curitibano, compreendendo a aplicação do conceito de itinerário cultural como ferramenta de preservação desse patrimônio. Foi desenvolvido a partir de revisão bibliográfica sobre os conceitos fundamentais de preservação do patrimônio e de itinerário cultural aplicados à situação do patrimônio ferroviário no país. Apresenta-se um panorama do estado da arte das intervenções em áreas ferroviárias de modo a subsidiar os procedimentos metodológicos adotados no trabalho. Em seguida analisa-se o patrimônio ferroviário curitibano dentro de seu contexto de desenvolvimento histórico a partir de unidades de paisagem. Por fim, apresentam-se diretrizes para o desenvolvimento de propostas práticas de intervenção.

Palavras chave: Patrimônio Cultural. Patrimônio ferroviário. Itinerário Cultural. Curitiba.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Gabriel R. **Guidelines for Curitiba's railway cultural route preservation.** 2013. 108 p. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013.

This study presents theoretical and methodological concepts that support the development of a railway cultural route in the city of Curitiba, PR. Its purpose is to research the city's rail heritage, comprising the application of the cultural route concept as a tool to preserve this heritage. It was developed based on a literature review about the fundamental concepts of heritage preservation and cultural routes related to the rail heritage situation on the country. It presents a panorama of the state of art in interventions on rail areas in order to subsidize the adopted methodological procedures. Then, the rail heritage of Curitiba is analyzed from its historical development context through the use of landscape units. In the end, it presents guidelines for the development of practical intervention proposals.

Keywords: Cultural Heritage. Rail heritage. Cultural route. Curitiba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - PROPOSTAS DO IPPUC E DNIT PARA OS DESVIOS FERROVIÁRIOS DE CURITIBA.....	14
FIGURA 2 - IMPLANTAÇÃO GERAL DOS BAIRROS DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO PARIS RIVE GAUCHE.....	31
FIGURA 3 - VISTA ATUAL DOS BAIRROS QUE COMPÕEM A OPERAÇÃO.....	32
FIGURA 4 - PANORAMA GERAL DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY.....	34
FIGURA 5 - MAPA DA PROMENADE PLANTÉE COM DIFERENTES TRECHOS DO CAMINHO	36
FIGURA 6 - FERROVIA EM FUNCIONAMENTO, VIADUCT DES ARTS E PROMENADE PLANTÉE	37
FIGURA 7 - PASSARELA SOBRE O JARDIM DE REULLY, ALAMEDA VIVALDI E TRECHO EM TRINCHEIRA.....	37
FIGURA 8 - EVOLUÇÃO DA HIGH LINE: LINHA EM OPERAÇÃO, ABANDONADA E APÓS A IMPLANTAÇÃO DO PARQUE	38
FIGURA 9 – PLANTA DOS DOIS TRECHOS DO HIGH LINE PARK JÁ IMPLANTADOS.....	39
FIGURA 10 - LOCALIZAÇÃO DO LEITO FERROVIÁRIO E DE PONTOS DE REFERÊNCIA	41
FIGURA 11 - CAMINHO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (SÉC XII).	44
FIGURA 12 - TRAÇADO DA FERROVIA HIJAZ EM 1908, COM PROJETO DE EXTENÇÃO.....	46
FIGURA 13 - LOCALIZAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS PRÓXIMOS À FERROVIA PROCEDENTE DE MADRID	48
FIGURA 14 - UNIDADES DE PAISAGEM IDENTIFICADAS AO LONGO DA FERROVIA	49
FIGURA 15 - PROPOSTAS DE REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA PARA A FERROVIA DO MEDITERRÂNEO NA PROVÍNCIA DE ALICANTE.....	51
FIGURA 16 - ITINERÁRIO DA LINHA DO BONDE TURÍSTICO	53
FIGURA 17 - ILUSTRAÇÃO CONCEITUAL MOSTRANDO O BONDE TURÍSTICO NO CENTRO HISTÓRICO REVITALIZADO DE CURITIBA.....	54
FIGURA 18 - ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ EM 1898	60
FIGURA 19 - ESTRADAS DE FERRO ESTATIZADAS QUE PASSARAM A SER ADMINISTRADAS PELA RVPSC EM 1937	62
FIGURA 20 - ESTRADAS DE FERRO QUE PASSARAM A ADMINISTRADAS PELA RFFSA APÓS A EXTINÇÃO DA RVPSC, 1970.....	64
FIGURA 21 - DISTRIBUIÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO ADMINISTRADAS PELA RFFSA/SR5 NO PERÍODO DA PRIVATIZAÇÃO, 1984.....	66

FIGURA 22 - RAMAIS FERROVIÁRIOS E PONTOS DE DESTAQUE NA REDE FERROVIÁRIA DE CURITIBA, PR	68
FIGURA 23 - UNIDADES DE PAISAGEM DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA.....	70
FIGURA 24 - PAISAGEM 1: CONJUNTO CENTRAL	71
FIGURA 25 - PAISAGEM 2: EUFRÁSIO CORREIA	72
FIGURA 26 - PAISAGEM 3: DESVIOS PARTICULARES.....	73
FIGURA 27 - PAISAGEM 4: PÁTIO KM 108.....	74
FIGURA 28 - PAISAGEM 5: SOCIEDADE FERROVIÁRIA.....	76
FIGURA 29 - ÁREA DO PÁTIO KM 108 E ARREDORES, COM CASAS DA VILA CAPANEMA EM DESTAQUE, 1979.	76
FIGURA 30 - CONSTRUÇÃO DO ESTÁDIO DURIVAL BRITTO E SILVA, DÉCADA DE 1940	77
FIGURA 31 - PAISAGEM 6: CAPANEMA.....	78
FIGURA 32 - PAISAGEM 7: PARADA STRESSER - PARADA CAJURU.....	79
FIGURA 33 - CASAS DE TURMA: (A) PARADA CAJURU; (B) PARADA THEODORO STRESSER	79
FIGURA 34 - PAISAGEM 8: VILA OFICINAS	80
FIGURA 35 - PERSPECTIVA DAS NOVAS OFICINAS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA.....	81
FIGURA 36 - ILUSTRAÇÕES DA PROPOSTA PARA O PARQUE CACHOEIRA-BARIGÜI.....	82
FIGURA 37 - PAISAGEM 9: PARQUE LINEAR - TEATRO PAIOL.....	82
FIGURA 38 - PAISAGEM 10: VAZIO DA LINHA 1	83
FIGURA 39 - PAISAGEM 11: AUTOLÂNDIA	84
FIGURA 40 - PAISAGEM 12: FERROVILA 1.....	85
FIGURA 41 - PAISAGEM 13: OCUPAÇÕES IRREGULARES 1.....	86
FIGURA 42 - PAISAGEM 14: FERROVILA 2.....	87
FIGURA 43 - PAISAGEM 15: VAZIO DA LINHA 2.....	88
FIGURA 44 - PAISAGEM 16: PORTÃO.....	88
FIGURA 45 - PAISAGEM 17: OCUPAÇÕES IRREGULARES 2.....	89
FIGURA 46 - LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO E DA PONTE SOBRE O RIO BARIGÜI, DIVISA ENTRE OS MUNICÍPIOS DE CURITIBA E ARAUCÁRIA	90
FIGURA 47 - PAISAGEM 18: CRISTO REI - ALTO DA XV	91
FIGURA 48 - PAISAGEM 19: VILA ARGELINA	91
FIGURA 49 - MANOBRA MILITAR NA VILA ARGELINA, DÉCADA DE 1980	92
FIGURA 50 - PAISAGEM 20: ANITA GARIBALDI	93

FIGURA 51 - ESTRIBO AHÚ	93
FIGURA 52 - ESPACIALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES	98

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - DIFERENÇAS CONCEITUAIS ENTRE AS ABORDAGENS DE PAISAGEM CULTURAL E ITINERÁRIO CULTURAL	23
QUADRO 2 - SÍNTESE DA ANÁLISE DOS ESTUDOS DE CASO	57

LISTA DE SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
ALL	América Latina Logística
CIIC	Comitê Internacional de Itinerários Culturais
COHAB	Companhia de Habitação Popular de Curitiba
IAURIF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile-de-France
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
PRESERFE	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
RFFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RVPSA	Rede Viária Paraná Santa Catarina
SEMAPA	Société d'Économie Mixte d'Amanégement de Paris
WHC	UNESCO's World Heritage Convention

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	PATRIMÔNIO CULTURAL	16
2.1	SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO	17
2.2	NOVOS CONCEITOS	19
2.2.1	Itinerários culturais.....	21
2.3	A SITUAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL	24
3	PANORAMA DO ESTADO DA ARTE	28
3.1	SOLUÇÕES URBANÍSTICAS	29
3.1.1	<i>Seine Rive Gauche, Paris</i>	29
3.1.1	Eixo Tamanduatehy, Santo André-SP	33
3.2	SOLUÇÕES PAISAGÍSTICAS	35
3.2.1	<i>Promenade Plantée, Paris</i>	35
3.2.1	<i>High Line Park, New York City</i>	38
3.2.2	<i>Green Corridor, Singapore</i>	40
3.3	ITINERÁRIOS CULTURAIS	42
3.3.1	<i>Camino de Santiago de Compostela, España</i>	42
3.3.1	<i>Hijaz Railway, Arábia Saudita</i>	45
3.3.1	<i>Ruta del ferrocarril al Mediterráneo, España</i>	47
3.4	CASO LOCAL.....	52
3.4.1	Bondinho turístico, Curitiba-PR	52
3.5	CONSIDERAÇÕES SOBRE OS CASOS ANALISADOS	54
4	INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE FERROVIÁRIA	58
4.1	A FERROVIA NO PARANÁ.....	58
4.2	FERROVIA EM CURITIBA	67
4.2.1	Caracterização das áreas de intervenção	69
4.2.2	Conjunto Central.....	71

4.2.3	Praça Eufrásio Correia	72
4.2.4	Desvios particulares	73
4.2.5	Pátio de Manobras Km 108	74
4.2.6	Sociedade Ferroviária.....	75
4.2.7	Capanema	78
4.2.8	Parada Stresser – Parada Cajuru.....	79
4.2.9	Vila Oficinas.....	80
4.2.10	Parque Linear – Teatro Paiol.....	81
4.2.11	Vazio da Linha 1	83
4.2.12	Autolândia.....	84
4.2.13	Ferrovila 1.....	85
4.2.14	Ocupações Irregulares 1	86
4.2.15	Ferrovila 2.....	86
4.2.16	Vazio da Linha 2.....	87
4.2.17	Portão	88
4.2.18	Ocupações Irregulares 2	89
4.2.19	Cristo Rei – Alto da XV	90
4.2.20	Vila Argelina	91
4.2.21	Anita Garibaldi	92
5	DIRETRIZES GERAIS.....	94
5.1	DEFINIÇÃO DAS DIRETRIZES.....	94
5.2	SEQUÊNCIA DE ATIVIDADES	99
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
6.1	SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.....	101
	REFERÊNCIAS.....	103

1 INTRODUÇÃO

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. Inúmeras cidades surgiram ao redor das pequenas estações construídas ao longo da linha férrea e outras tantas, como Curitiba, desenvolveram-se substancialmente em função da disponibilidade deste transporte. Em determinado momento, 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 (CÓRDOVA *et al*, 2010).

Durante o período em que foi hegemônico, o transporte ferroviário foi o responsável pelo surgimento de uma cultura própria que pode ser observada em edifícios lindeiros à estrada de ferro e também no som do apito dos trens. As diferentes manifestações dessa cultura ferroviária representam um período de significativo desenvolvimento e evolução urbana, particularmente para a capital paranaense. Por conta da percepção deste valor, afirma-se que:

“As paisagens ferroviárias importam enquanto patrimônio histórico e cultural porque suas linhas ajudaram a delinear os contornos das identidades urbanas e sociais da cidade que crescia à sua volta.”
(CORDOVA *et al*, 2010, p.137).

Esta valorização da cultura ferroviária como patrimônio, porém, é recente e durante as últimas décadas os trens permaneceram à margem do planejamento de Curitiba. De fato, as linhas férreas em Curitiba têm sido consideradas pelos órgãos de planejamento municipais e metropolitanos como obstáculos e elementos segregadores do território. A diversidade de estudos sobre a retirada destas estruturas do tecido urbano, porém, não costumam apresentar propostas consistentes para a requalificação das áreas desocupadas.

O recente Plano Diretor de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado desenvolvido pelo IPPUC, por exemplo, contempla o modal ferroviário apenas para o transporte de cargas. O plano busca exclusivamente a minimização do impacto deste transporte sobre o perímetro urbano e de seus conflitos com o tráfego de

automóveis através da criação de traçados alternativos para as ferrovias (CURITIBA, 2008; IPPUC, 2008).

Os primeiros estudos para a construção de um desvio ferroviário que substituísse o ramal Curitiba - Rio Branco do Sul datam do início da década de 1980. Nos últimos anos, esta proposta tem voltado à pauta de discussões reforçada por estudos que também preveem a desativação do ramal Curitiba - Paranaguá no trecho que corta a capital, como mostra a Figura 1 (GAZETA DO POVO, 1981; CABRAL, 2009).

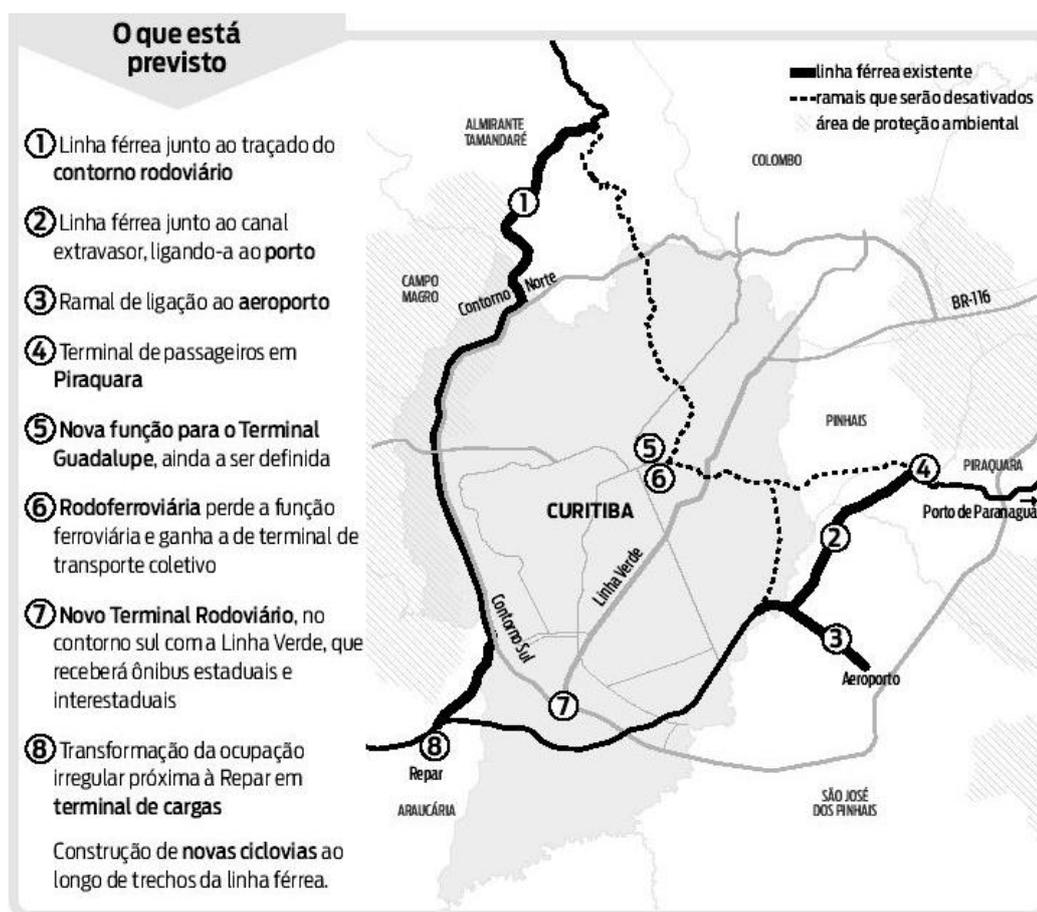


FIGURA 1 - PROPOSTAS DO IPPUC E DNIT PARA OS DESVIOS FERROVIÁRIOS DE CURITIBA
 Fonte: Cabral, 2009.

Esta postura, que já permitiu perdas irreparáveis à memória ferroviária, necessita ser revista para garantir a efetiva preservação deste rico conjunto patrimonial. Mais do que obstáculos, as infraestruturas ferroviárias precisam ser entendidas como potencialidades no planejamento das regiões por elas atravessadas, tanto pelo testemunho da história e memória da cidade que oferecem quanto pela solução alternativa eficiente que podem representar para a mobilidade urbana.

De fato, a história recente da preservação do patrimônio cultural curitibano tem apresentado exemplos preocupantes. A demolição da fábrica da Matte Leão, do Hospital Bom Retiro e de mais uma dezena de casarões centenários da região do Batel para dar lugar a novos empreendimentos imobiliários (FERNANDES, 2013) ilustram a necessidade de um posicionamento ativo por parte do poder público para garantir a preservação dos testemunhos edificados da história da cidade.

Paralelamente, em nível mundial as organizações como a Convenção do Patrimônio Mundial (WHC) da UNESCO têm proposto a ampliação do conceito de patrimônio, antes limitado a monumentos e cidades históricas, para abranger aspectos mais amplos como paisagem, itinerários e territórios culturais. No Brasil, o IPHAN tem buscado se alinhar às preocupações mundiais. O lançamento da chancela de Paisagem Cultural Brasileira em 2009 é um exemplo dessa iniciativa (IPHAN, 2011).

Diante desse contexto, este trabalho de graduação tem por objetivo pesquisar sobre o patrimônio ferroviário curitibano e compreender a aplicação do conceito de itinerário cultural como ferramenta de preservação deste patrimônio.

De forma específica, procura-se discutir a importância da preservação do patrimônio cultural na cidade contemporânea diante dos novos conceitos de preservação, identificar o papel do patrimônio ferroviário no desenvolvimento de Curitiba e estabelecer diretrizes para subsidiar o desenvolvimento de um itinerário cultural ferroviário para Curitiba.

O capítulo 2 apresenta os conceitos teóricos que fundamentam esta discussão, abrangendo a importância da preservação do patrimônio, a situação do patrimônio ferroviário no Brasil e os conceitos de paisagem e itinerário cultural como ferramentas de preservação. O capítulo 3 fornece subsídios práticos e metodológicos para a intervenção em áreas ferroviárias através da análise de diversas propostas de requalificação de preservação destas áreas, seja por um viés urbanístico, paisagístico ou como patrimônio institucionalizado. O capítulo 4 descreve a situação do patrimônio ferroviário curitibano dentro do seu contexto de evolução e desenvolvimento histórico a partir de unidades de paisagem. O capítulo 5, por fim, apresenta as diretrizes para o desenvolvimento da proposta prática e estabelece um plano de ação para as próximas atividades a serem desenvolvidas.

2 PATRIMÔNIO CULTURAL

Todo o meio ambiente alterado por uma comunidade para atender a suas necessidades de vivência pode ser compreendido como o patrimônio cultural deste grupo. Esta definição, bastante abrangente, envolve não apenas as realizações de uma determinada sociedade, mas também o meio ambiente que a cerca e os recursos naturais de que dispõe (COELHO, 1992).

Deste conceito geral de patrimônio cultural, pode-se especificar uma parcela de bens móveis e imóveis cuja conservação é de interesse social devido a um vínculo com determinado fato histórico memorável ou por seu excepcional valor artístico, arqueológico, ambiental, bibliográfico ou etnográfico.

Estes bens representam um determinado processo cultural que é resultado de uma combinação única da mistura entre condições ambientais e sociais características e próprias de cada povo. Ao se compreender a singularidade deste processo e de suas materializações como definidores da identidade de um determinado grupo de pessoas, afirma-se que:

“Devemos, então, de qualquer maneira, garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro de nosso vasto repertório de elementos componentes do Patrimônio Cultural. Essa é a justificativa do “por que preservar”.” (LEMOS, 1985, p.29)

Este conjunto de bens de interesse de preservação pode ser classificado de diferentes formas. Lemos (1985) propõe três categorias: bens naturais, bens intangíveis e bens culturais. Para este último grupo, Coelho (1992) propõe uma outra subdivisão: os bens móveis, os monumentos, geralmente isolados, e os sítios ou conjuntos, que podem ter caráter natural, histórico, científico ou urbano.

Atualmente esses conceitos têm sido revistos. Novas classificações têm sido propostas e a atuação dos órgãos de proteção do patrimônio tem amadurecido. Neste capítulo são descritos conceitos fundamentais para preservação do patrimônio e apresentadas algumas das novas ferramentas e metodologias para abordar esta preservação, com destaque para os itinerários culturais. Finalmente, expõe-se um panorama sobre a situação do patrimônio ferroviário no Brasil.

2.1 SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

A proteção a bens culturais não deve representar apenas uma documentação histórica e científica para fins de erudição. Pelo contrário, a compreensão de que a preservação do patrimônio cultural está atrelada à valorização do acervo cultural e da memória coletiva é mais apropriada. Nessa abordagem, diferentes manifestações culturais de uma sociedade, como um sítio histórico ou uma ferramenta antiga, irão compor o patrimônio cultural desta sociedade, que:

"...deverá ser entendida como valiosa engrenagem de uma máquina fabulosamente rica em criação, que só poderá funcionar com eficácia se todos os seus componentes estiverem devidamente ajustados" (COELHO, 1992, p. 37).

A preservação do patrimônio deve buscar o reconhecimento e a valorização da memória social e da produção cultural significativa de uma determinada comunidade. Neste contexto, o conjunto de bens culturais decorrentes do fenômeno de urbanização de uma cidade também é digno de preservação, embora precise ser compreendido de forma mais ampla uma vez que, diferente dos artefatos isolados, a preservação de conjuntos urbanos deve identificar as funções orientadoras de seu desenvolvimento e compreender a multiplicidade de relações e atividades que se desenvolvem neste ambiente e que constituem parte desse patrimônio cultural.

Para Lemos (1985), preservar não se restringe a guardar objetos ou documentos, mas identificar costumes, técnicas e lugares; registrar informações que não têm garantia de permanência; e manter vivas as particularidades que distinguem cada bem cultural.

Etimologicamente, a preservação tem origem no latim "*præservare*", que significa observar previamente. A partir dessa definição torna-se possível compreender o sentido de guardar ou conservar um determinado bem para os próximos tempos (CASTELNOU NETO, 1992).

Lyra (2000) afirma ainda que a preservação apropriada do bem, ou seja, aquela que efetivamente impede seu arruinamento e garante sua permanência no tempo, é aquela que, além de restaurar materialmente o bem cultural, propõe a

inserção de um uso que revitalize os espaços e recupere, além da memória física, os aspectos sociais e intangíveis do bem.

Lemos (1985) complementa esta ideia ao propor que o valor digno de preservação de um conjunto de artefatos, entendida por ele como a “personalidade” do objeto, se esvai com a separação das partes e com a perda de suas funções. Por isso, o mesmo autor estabelece que:

“... a primeira norma de conduta ligada ao “como preservar” é manter o bem cultural, especialmente o edifício, em uso constante e sempre que possível satisfazendo a programas originais” (LEMOS, 1985, p.69).

Àquilo que Lemos denominou personalidade, Castelnou (1992) e Lyra (2000) identificam como o caráter do edifício, fruto das ideias, intenções, preocupações e significações que o arquiteto ou semelhante priorizou em sua obra. Este caráter retrata o valor do bem cultural uma vez que é resultado do espírito de sua época e dos valores da sociedade que o concebeu.

E é na identificação da excepcionalidade (ou da exemplaridade) do valor do bem cultural que se sustentam as justificativas de preservação. Importante, porém, ressaltar que esta atribuição de valor não é independente das pré-concepções e paradigmas de seu avaliador. Lemos (1985) faz menção a este fato ao denunciar o descaso com que por muitos anos foi tratado, por exemplo, o patrimônio arquitetônico vernacular no Brasil.

Constata-se assim a importância da definição de critérios tão objetivos quanto possíveis para subsidiar metodologicamente a pesquisa, proteção e intervenção no patrimônio cultural.

A intervenção, particularmente, estabelece um processo dialético entre o resgate do edifício com seu valor de uso presente e a preservação do edifício com seu valor de memória do passado. Critérios podem e devem ser estabelecidos para subsidiar ações desta natureza, porém, é a partir de uma postura de humildade do arquiteto diante do seu objeto de intervenção, postura esta que se propõe a conhecer e valorizar o bem cultural dentro de seus próprios valores, que reside o sucesso de um projeto de intervenção (LYRA, 2000).

Diante disso, entende-se que a preservação não é a manutenção de uma paisagem urbana inalterada, uma vez que nada é perpétuo e imutável. O entendimento apropriado do passado, portanto, envolve não apenas o conhecimento histórico, mas também a incorporação deste passado às necessidades presentes e futuras (CASTELNOU NETO, 1992).

2.2 NOVOS CONCEITOS

Embora bastante complexas, as discussões sobre a preservação do patrimônio cultural no Brasil são bastante recentes. É na década de 1920, dentro de um contexto de "coleccionismo, avidez, orgulho nacionalista e provincianismo, por parte dos governantes, do clero e da sociedade em geral" (PINHEIRO, 2011, p. 259) que começam a surgir as primeiras iniciativas de institucionalização da defesa do patrimônio histórico e artístico no país.

O amadurecimento destas iniciativas levou o ministro do recém-criado Ministério da Educação e Saúde Pública, Gustavo Capanema, a solicitar do intelectual Mário de Andrade a elaboração de um programa de proteção para o patrimônio cultural brasileiro. Bastante entusiasmado com esta possibilidade, Mário de Andrade apresentou um anteprojeto de lei que posteriormente seria o embrião da criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em novembro de 1937 (PINHEIRO, 2011).

Em seu texto, Mário de Andrade apresenta uma proposta bastante inovadora para os padrões da época, preocupando-se em abranger todas as manifestações culturais brasileiras, tanto materiais quanto imateriais. Sua compreensão de patrimônio excedia ao conceito de "artefatos de excepcional valor" e incorporava:

"todas as obras de arte pura ou de arte aplicada, popular ou erudita, nacional ou estrangeira, pertencentes aos poderes públicos, e a organismos sociais e a particulares nacionais, a particulares estrangeiros residentes no Brasil" (ANDRADE, 1981, in LEMOS, 1985, p. 38).

Devido a uma série de empecilhos de diversas ordens (especialmente jurídicas e financeiras), quando o SPHAN oficialmente foi criado, sua abrangência de atuação foi prudentemente reduzida. Aos poucos, a concepção original de múltiplos enfoques na preservação do patrimônio prevista por Mário de Andrade foi sendo preterida em favor de uma abordagem moderada e focada em monumentos e sítios de excepcional valor (LEMOS, 1985).

É dentro desta visão conservadora e restritiva que são elaboradas as classificações clássicas para os bens de interesse de preservação apresentadas na abertura deste capítulo. Esta forma de abordagem se manteve até 2009, quando foi instituída a chancela da Paisagem Cultural Brasileira pelo IPHAN.

Interessante notar que, embora não aborde explicitamente cidades como bens culturais em sua integridade, a proposta de Mário de Andrade para o SPHAN já previa a preservação de um conceito preliminar de paisagens culturais como "lugares agenciados de forma definitiva pela indústria popular, como vilarejos lacustres vivos na Amazônia, tal morro do Rio de Janeiro¹" (ANDRADE, 1981, *in* LEMOS, 1985, p. 45).

Esta nova compreensão do patrimônio cultural pelo IPHAN que levou à criação da chancela de Paisagem Cultural faz parte de um esforço mundial de repensar e ampliar os conceitos e a importância do patrimônio. Além do conceito de paisagem, também fazem parte dessa iniciativa os conceitos de itinerário cultural e território cultural, estas últimas ainda não regulamentadas no Brasil (IPHAN, 2011).

Souza (2011), após ampla discussão sobre o conceito e significado de paisagem e de paisagem cultural, defende que esta última consiste na interação entre componentes naturais e humanos que se relacionam e desenvolvem aspectos característicos tangíveis e intangíveis. Ou seja, o modo de vida resultante do objeto (ou conjunto de objetos) de estudo deve ser parte integrante da responsabilidade de preservação da paisagem cultural.

A mesma autora corrobora sua opinião ao apresentar a definição de paisagem cultural estabelecida pelo IPHAN (2007, v. 1, p. 264) como "uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem

¹ Em julho de 2012, o Rio de Janeiro foi a primeira cidade a ser reconhecida como patrimônio cultural da humanidade na categoria de Paisagem Cultural.

com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”.

De acordo com a Carta de Itinerários Culturais (CIIC - ICOMOS, 2008), um 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 um itinerário cultural 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, países, regiões ou continentes.

Também é necessário que o caminho tenha influenciado mutuamente, no tempo e no espaço, as culturas envolvidas, de modo que isso se manifeste tanto no seu patrimônio tangível como intangível. Além das influências, o caminho precisa ter integrado um sistema dinâmico de relações históricas e culturais associadas à sua existência.

2.2.1 Itinerários culturais

Ao longo da história, agrupamentos humanos expandiram-se por diferentes partes do mundo, conectando-se e misturando-se com outros grupos. Quer por necessidade de expansão, por motivos comerciais ou econômicos, ou até mesmo para espalhar suas crenças religiosas, esses grupos viajaram para diversos lugares e deixaram marcas materiais e espirituais por onde passavam, enquanto adquiriam novos bens, produtos e valores. Estes fatos analisados cientificamente permitem compreender os resultados tangíveis e intangíveis desse processo, desde influências que marcaram a cultura mundial até valores comuns compartilhados ao longo da história (CARREÑO, 2003).

A aceitação dos itinerários culturais como uma categoria de preservação patrimonial é perfeitamente compatível com outras categorias e classificações de patrimônio cultural como monumentos, cidades históricas, paisagens culturais e patrimônios industriais (CIIC-ICOMOS, 2008).

Os itinerários culturais podem ser classificados de acordo com sua dimensão territorial, que pode ser local, nacional, regional, continental ou intercontinental; segundo sua dimensão cultural, compreendido em uma região cultural ou ao longo de diversas zonas que partilham influências recíprocas na evolução de seus valores naturais; pela sua função, seja ela social, econômica, política, cultural ou uma mistura dessas opções; pela sua duração temporal, sendo possível que ainda seja utilizada ou não; pela sua configuração estrutural e pelo seu enquadramento natural, terrestre, aquático, misto ou de outra natureza física (CIIC-ICOMOS, 2008).

Os itinerários culturais incluem paisagens naturais e culturais, porém estas não devem ser confundidas com elementos ou componentes dos itinerários. As diferentes paisagens que apresentam características específicas e distintas conforme suas diferentes regiões favorecem a caracterização de diferentes trechos do conjunto do itinerário, contribuindo com a sua diversidade.

O Quadro 1 apresenta algumas diferenças conceituais entre paisagens culturais e itinerários culturais.

	Paisagem Cultural	Itinerário Cultural
Pela sua origem	O trabalho humano é determinado por um meio ambiente natural que influencia suas características básicas.	O itinerário cultural é claramente trabalho humano projetado como meio de comunicação e transporte.
Pela sua essência	Revela (e é resultado de) um relacionamento entre o homem e um determinado meio ambiente natural.	É o meio e o testemunho da complexa relação de comunicação e trocas entre grupos culturais distantes.
Pela sua função	Explica o funcionamento ecológico e cultural de determinado ambiente no qual até o componente humano é compreendido em termos do grau do grau de seu impacto no ambiente natural.	O itinerário cultural é uma via histórica de comunicação.
Pela sua extensão	Mesmo no caso de elementos lineares, as paisagens culturais são entendidas dentro do contexto de um ecossistema.	A extensão do itinerário cultural é definida pelos limites historicamente determinados, os quais independem de fronteiras naturais.
Pela sua estrutura	Deve ser entendida como um modelo, tal como a proposta "Mancha-corredor-matriz" propõe, abrangendo o elemento cultural. No caso de paisagem linear ou corredor, conectividade natural é essencial.	A estrutura dos itinerários culturais está de acordo com múltiplos desenhos de rotas de comunicação. O conjunto de bens patrimoniais de natureza diversa que forma os itinerários culturais foi criado por interações e intensas relações, que produziram itinerários com diferentes configurações estruturais, tal como lineares, circulares, cruzamentos, redes, etc.

Continua na próxima página

Pela sua importância	Embora ambos os conceitos tenham importância equivalente, a paisagem cultural é ideal para explicar a relação entre o homem e a natureza.	Itinerários culturais são importantes para compreender as relações, trocas e influências entre dois ou mais grupos culturais ligados por um itinerário estabelecido. Do ponto de vista da compreensão do patrimônio cultural que compartilha raízes e influências, é um conceito fundamental.
Pelos elementos que lhes constituem	O elemento chave é um meio ambiente natural determinado ecologicamente.	O elemento fundamental é a própria rota de comunicação. Outras manifestações de patrimônio relacionadas ao caminho e às suas funções podem ser encontradas ao longo da rota: pousadas, armazéns, portos, edificações de defesa, centros urbanos, paisagens culturais, etc.
Pelo seu estudo	Os conceitos chaves para se compreender a paisagem cultural são suas características ecológicas e seus graus de intervenção humana. Elementos importantes incluem trabalhos de irrigação, construções, centros ritualísticos relacionados aos valores do local, etc; em especial, elementos relacionados ao uso, proteção e transformação do meio ambiente	Os conceitos chaves para compreender um itinerário cultural são o próprio caminho físico e aspectos relacionados a sua função, manifestações de patrimônio tangíveis e intangíveis ligadas ao processo de comunicação e diálogo entre as pessoas envolvidas, etc.
Pelos indicadores aplicados	Indicadores fundamentais irão incluir elementos como biodiversidade, presença de espécies ameaçadas, correntes bióticas e abióticas e suas mudanças, o impacto humano nessas mudanças, o impacto da criação de animais domésticos, padrões tradicionais de uso da terra, atividades tradicionais, materiais de construção e edificações tradicionais, gestão da água, etc.	Indicadores fundamentais irão incluir: estrutura da rede de caminhos e seu substrato material, informações históricas de seu uso, existência de manifestações culturais de origem comum ao longo (ou em pontos específicos) do caminho, construções associadas à função da rota, costumes linguísticos ou culinários comuns, etc., influências cruzadas em atividades como música, elementos de comunicação.
Pela sua dinâmica	A dinâmica específica da paisagem cultural deve ser entendida em termos de equações de vida que ocorrem dentro de um ecossistema com determinada matriz. As ações humanas têm impacto nestas equações. Quando os elementos da matriz deixam de ser predominantes no território, o ecossistema encontra seus limites. Obedece às leis naturais e à influência humana sobre elas.	A dinâmica de um itinerário cultural é dada pela circulação de pessoas e bens ao longo de sua extensão. É determinada e delimitada pelo aprofundamento histórico neste processo. Mesmo quando as condições ambientais têm significativa influência em certo itinerário (p.ex. rotas de navegação marítima), a dinâmica do itinerário não segue regras naturais, mas claros processos e interesses humanos que podem ser entendidos como fenômenos culturais.

QUADRO 1 - DIFERENÇAS CONCEITUAIS ENTRE AS ABORDAGENS DE PAISAGEM CULTURAL E ITINERÁRIO CULTURAL

Fonte: Carreño, 2003, traduzido pelo autor.

Influenciado pelo fortalecimento das discussões sobre itinerários culturais em nível mundial, em 2009, o IPHAN realizou o primeiro encontro sobre Caminhos

Históricos. Neste evento foi enfatizada a necessidade de estruturação de estudos mais aprofundados sobre o tema e de mecanismos que possibilitem a preservação e promoção de caminhos e itinerários relacionados com processos históricos de desenvolvimento do Brasil. Procura-se assim, consolidar um quadro abrangente sobre o patrimônio cultural brasileiro (IPHAN, 2011).

Fazem parte do leque de temas pesquisados e propostos para preservação sob este conceito de Itinerário Cultural, o Caminho das Tropas, a Estrada Real, o Caminho do Peabiru, a Coluna Prestes, a Comissão Rondon e o Caminho das Missões, este último abrangendo o Mercosul, para citar alguns exemplos.

2.3 A SITUAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO BRASIL

A preocupação com a preservação do patrimônio ferroviário no Brasil iniciou-se em 1980, ainda sob a administração da RFFSA. Neste período, antigas construções ferroviárias pelo país foram adaptadas para abrigarem os recém-criados Centros de Preservação da História Ferroviária, que deveriam abrigar todo o acervo histórico da Rede. O Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná, que posteriormente se tornaria o Museu Ferroviário de Curitiba, foi inaugurado dentro deste contexto, em outubro de 1982 (PRESERFE, 2004).

Em 1986 foi criado o PRESERFE, Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, então subordinado à Superintendência de Patrimônio da RFFSA. Este setor era composto por uma equipe de arquitetos e museólogos responsáveis por orientar as ações de preservação da empresa.

Bastante inovador para a época, o manual de preservação do PRESERFE recomendava que as preocupações com as intervenções nos bens culturais não deveria limitar-se aos prédios tombados por órgãos oficiais, mas a todos os edifícios representativos da implantação da ferrovia no país.

As diversas edificações ferroviárias distribuídas por diversos pontos do Brasil foram estudadas e classificadas de acordo com suas funções. As categorias propostas são: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casas de turma, casas para funcionários, casas de máquinas e casas de

força, podendo existir soluções diversas dentro de cada categoria (PRESERFE, 2004).

O patrimônio cultural ferroviário, dentro do âmbito do patrimônio industrial, tem sido estudado e pesquisado pelo IPHAN há pouco mais de uma década. Com a concessão da operação das ferrovias e a liquidação da RFFSA a partir de 1999, o IPHAN assumiu atribuições específicas sobre a preservação da memória ferroviária.

De acordo com a Lei 11.483 de 2007, é de responsabilidade do IPHAN "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção" (IPHAN, 2012, p. 8). Assim, a definição dos critérios de valoração para os bens do Patrimônio Cultural Ferroviário é de responsabilidade legal do IPHAN.

Embora esta vigente legislação de preservação dos bens ferroviários preveja a atribuição de valor² a bens isolados, 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.

Isso significa dizer que, muito embora uma casa de ferroviário possa não representar um objeto de grande valor arquitetônico, histórico ou cultural, a implantação desta mesma casa dentro de uma vila operária ou ao longo de uma ferrovia traz significado e justifica a preservação do 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.

A adoção deste conceito visa possibilitar a superação de alguns limites existentes nas abordagens tradicionais das políticas de preservação. 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. Em função disso, Córdova

² A Lei federal n.º 11.483/2007 destinada à proteção de bens do Patrimônio Cultural Ferroviário oriundos da extinta RFFSA estabelece o instrumento de Atribuição de Valor, que difere do instrumento de tombamento instituído pelo Decreto-Lei 25/1937. A Atribuição de Valor carece de manifestação administrativa fundamentada através de Parecer Técnico que declare o valor histórico, artístico e cultural do bem e, embora seja independente do ato administrativo de tombamento, ambos os instrumentos podem se sobrepor para garantir a proteção de um mesmo bem (IPHAN, 2012).

(2010) afirma que os ramais ferroviários, os armazéns, as casas simples e os núcleos urbanos que se desenvolveram a partir das estações ferroviárias adequam-se bem a estes novos conceitos de proteção do patrimônio.

As ferrovias, como objeto de interesse de preservação, são caracterizadas por complexos conjuntos de elementos que envolvem, não apenas o patrimônio material arquitetônico a elas diretamente vinculado, mas também o próprio leito dessa ferrovia, bem como seu entorno imediato. A qualidade das construções, testemunhos do uso adequado de técnicas construtivas muitas vezes inovadoras para seu tempo, a composição e a implantação dos conjuntos (que conformou o desenvolvimento urbano de diversas localidades ao longo de seu traçado) denotam a relevância histórica, memorial e simbólica das estradas de ferro (KÜHL, 2012; SANTOS, 2009_a).

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. Esta prática frequentemente separa o objeto de preservação de seu contexto, descaracterizando particularidades do bem ou até isolando a documentação e tecnologia que se pretende preservar de seu suporte material.

Diante disso, Kühl (2012, p.15) tem verificado frequentemente nas intervenções realizadas sobre o patrimônio ferroviário "o fato de não se procurar entender e respeitar aquilo que distingue e caracteriza o edifício ou o conjunto arquitetônico". A autora cita como exemplo a falta de critérios na inserção de elementos em grandes espaços, fragmentando, atravancando e obstruindo a conformação original dos espaços e a noção de proporção entre os edifícios originais. Por outro lado, edifícios administrativos que já possuem uma disposição de salas e escritórios são descaracterizados para a obtenção de outra configuração espacial mais livre. De forma geral, as iniciativas de intervenção e supostamente preservação do patrimônio ferroviário têm apresentado propostas que sugerem configurações e características extremamente opostas àquelas presentes nos edifícios e conjuntos que se deseja preservar.

Assim, pesquisas multidisciplinares que identifiquem esses bens dentro de seus conjuntos, elucidando as inter-relações entre os diversos elementos históricos,

artísticos e ambientais do conjunto, são necessárias para a preservação adequada do patrimônio ferroviário. Esta postura consciente, embasada em critérios fundamentados em análises decorrentes de diversos campos científicos deve orientar as ações propositivas do presente histórico diante da preservação dos bens culturais. Uma vez que a preservação indistinta de todo bem é impossível e até indesejável, estes estudos são necessários para garantir que as escolhas de preservação sejam conscientes e não aleatórias (KÜHL, 2012).

3 PANORAMA DO ESTADO DA ARTE

Recentemente as organizações de proteção do patrimônio ao redor do mundo têm se dedicado à ampliação do conceito de patrimônio cultural, que deixou de restringir-se apenas a monumentos e cidades históricas, sendo compreendido a partir de uma noção territorial mais ampla. Entidades como a UNESCO e o ICOMOS têm iniciado abordagens de proteção a partir de novos conceitos como paisagem cultural, itinerários e territórios culturais e espírito dos lugares.

No Brasil, o lançamento da chancela de Paisagem Cultural Brasileira é uma iniciativa do IPHAN nesta direção. Os conceitos de território cultural e itinerário cultural, embora não constituam formas institucionalizadas de preservação ou gestão do patrimônio, auxiliam no estabelecimento de novas estratégias e ações com este objetivo (IPHAN, 2011).

Por se tratar de um conceito bastante recente, tanto em nível mundial quanto nacional, 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, portanto, 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.

Neste capítulo é apresentado um apanhado das preocupações contemporâneas sobre áreas ferroviárias ou sobre a preservação de itinerários, descrevendo de forma sucinta alguns dos principais projetos e ações que estabelecem relações com a intervenção proposta neste trabalho. Estes projetos foram classificados em quatro categorias, de acordo com a principal forma de abordagem de ordenamento territorial utilizada na proposta.

A primeira categoria engloba as soluções urbanísticas em que se procurou requalificar áreas ferroviárias e industriais de maior escala através de diferentes instrumentos de planejamento urbano. A segunda categoria apresenta algumas soluções paisagísticas de transformação de antigos trechos de ferrovias em parques lineares. A terceira categoria ilustra como a preservação do patrimônio através de itinerários culturais tem se desenvolvido e implementado, com destaque para as

propostas para rotas ferroviárias. Por fim, a quarta categoria trás uma tentativa local de preservação da memória cultural através do estabelecimento de um itinerário turístico.

Em certo aspecto, cada uma das propostas apresentadas a seguir 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. Deste modo, a construção deste panorama possibilita a identificação de diversos conceitos e exemplos que se complementam como subsídios para as etapas posteriores da pesquisa.

3.1 SOLUÇÕES URBANÍSTICAS

Esta seção apresenta dois exemplos de soluções de requalificação urbanística para antigas áreas industriais marcadas por grandes estruturas ferroviárias. O primeiro caso é um reconhecido exemplo internacional de transformação de um setor pós-industrial em bairros com usos diversificados à margem esquerda do rio Sena, em Paris. O segundo caso Eixo Tamanduateí, em Santo André é um dos principais exemplos nacionais de transformação urbana através da adoção dos instrumentos urbanísticos de regulação e transformação do território previstos na legislação brasileira.

3.1.1 *Seine Rive Gauche, Paris*

Em Paris, uma grande área industrial decadente à margem esquerda do rio Sena entre a *gare* de Austerlitz e o limite do município foi objeto de um dos maiores planos de reestruturação urbana desde a remodelagem feita por Haussmann no século XIX. A SEMAPA, *Société d'Économie Mixte d'Amanégement de Paris*, uma empresa de economia mista, foi criada em 1985 com o objetivo de viabilizar a transformação dos galpões, usinas e armazéns abandonados em uma área

dinâmica com múltiplos usos e empreendimentos culturais (DITTMAR, 2006; SEMAPA, 2013).

O estudo deste plano justifica-se por intervir em uma área industrial cujo desenvolvimento, no século XIX, teve origem no transporte ferroviário. A preocupação com a preservação do patrimônio industrial e a permanência do uso ferroviário, porém sob uma nova abordagem contemporânea, são fatores de aproximação deste estudo de caso com o objeto de estudo desta pesquisa. Além destes fatores, a escala urbana da intervenção e a preocupação do projeto em beneficiar uma região que excede a área estudada são fatores significativos para a análise deste projeto.

O plano de estruturação *Rive Gauche* abrange uma área de 130 ha, dos quais 26 ha eram ocupados por linhas férreas que saíam da Gare d'Austerlitz. Diversas propostas de transformação desta região industrial decadente de 2,7 km de extensão à margem esquerda foram apresentadas desde a década de 1970. A transferência da gare para os subúrbios de Paris foi uma destas propostas. Em 1989 foi proposta a cobertura dos trilhos por uma malha artificial de quadras construídas nove metros acima do solo (LECROART, 2006).

Ao longo dos anos, o plano recebeu diversas alterações devido à participação popular, mas manteve seu objetivo principal de dinamizar a área a partir da instalação de empreendimentos culturais e da construção de edifícios de múltiplos usos até o ano 2015. Para garantir esta dinamização, previu-se o desenvolvimento de várias funções urbanas integradas à cidade, o aumento de espaços livres e arborizados, a melhoria da circulação e do transporte coletivo e a consolidação da área como polo de diversidade de usos (SEMAPA, 2013).

O plano de ação dividiu a área em quatro bairros que se articulam individualmente a partir de núcleos de estímulo (Figura 2). Estes núcleos correspondem aos equipamentos públicos ou às obras de infraestrutura realizadas em cada um dos bairros. Estes bairros foram subdivididos em setores que estão recebendo propostas de ocupação elaboradas por diversos arquitetos e urbanistas, assessorados por consultores internacionais.

Austerlitz (Figura 3A) é o bairro localizado mais próximo ao centro histórico. Neste bairro está localizada a estação ferroviária, que estava saturada e foi

transformada em um terminal multimodal. Além da modernização deste equipamento e das obras de infraestrutura interligando as quadras separadas pelo pátio ferroviário, foram implantados na área edifícios de escritórios, áreas comerciais e habitação social. Em 2008, as antigas docas à margem do rio Sena foram transformadas na Cidade da Moda e do Design (LECROART, 2006; SEMAPA, 2013).



FIGURA 2 - IMPLANTAÇÃO GERAL DOS BAIRROS DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO PARIS RIVE GAUCHE

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de SEMAPA (2013) e GOOGLE MAPS (2013).

No bairro Tolbiac (Figura 3B) foram instalados grandes equipamentos culturais para estimular a transformação da área. A Biblioteca Nacional da França e a Cidade da Imagem e do Som (complexo de cinemas MK2) foram construídas no bairro com o propósito de servir não apenas os conjuntos de habitação social ali instalados, mas também a toda a região da *Île-de-France*. Uma passarela para

pedestres foi construída sobre o rio conectando a biblioteca ao *Parc de Bercy*, na margem oposta (LECROART, 2006; SEMAPA, 2013).

Masséna (Figura 3C) foi o bairro onde foram identificados os principais edifícios industriais de interesse de preservação para preservar a memória da área, de modo que no local há uma mescla de prédios antigos e contemporâneos com grande diversidade de funções. As instalações de um antigo moinho foram transformadas na sede da Universidade de Paris 7 - Diderot, reforçando a vocação universitária do plano *Rive Gauche*. Neste bairro foram construídos diversos jardins, praças e conjuntos habitacionais para estudantes (LECROART, 2006).



FIGURA 3 - VISTA ATUAL DOS BAIRROS QUE COMPÕEM A OPERAÇÃO

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de SEMAPA (2013).

Neste plano de reestruturação urbana, as etapas da obra foram divididas por setores e os equipamentos públicos, as residências e os edifícios de escritórios são inaugurados ao mesmo tempo para que os moradores possam trabalhar próximos de suas casas, desfrutando de equipamentos de qualidade (SEMAPA, 2013).

Neste estudo de caso, a ação é baseada na criação de novos equipamentos públicos de transporte, cultura e educação. Embora se procure tirar partido de alguns rastros históricos da área, a preocupação com a preservação patrimonial é

bastante restrita e limitada à manutenção material de alguns edifícios. Os usos originais se perderam e os próprios trilhos foram escondidos, sobrepostos pela construção da Avenida da França como novo elemento de estruturação viária entre os bairros.

3.1.1 Eixo Tamanduatehy, Santo André-SP

Um exemplo de nacional de requalificação urbana de área industrial e ferroviária é a Operação Eixo Tamanduateí, realizada no município de Santo André a partir de 1998. Este projeto foi analisado por exemplificar como podem ser estabelecidas parcerias entre o poder público e a iniciativa privada na renovação de uma área de interesse comum dentro do contexto e sob a legislação de regulamentação urbana brasileira. Além das parcerias, a operação recebe destaque por ser desenvolvida na região metropolitana industrial mais dinâmica da América Latina, com um processo de crescimento e distorções bastantes características e determinantes para a execução da proposta.

O distrito industrial de 12,8 km² localizado entre a várzea do rio Tamanduateí e o leito da ferrovia Santos-Jundiaí, em um trecho de 10,5 km, perdeu muitas de suas indústrias durante um processo de desconcentração econômica nos anos 1980. Baseado na experiência de Barcelona no início dos anos 1990, a prefeitura de Santo André, com consultoria urbanística dos arquitetos Jordi Borja e Raquel Rolnik, apresentou um plano estratégico que buscava promover o dinamismo econômico do município, tornando suas antigas áreas industriais em pontos de atração para novos empreendimentos (SANTORO, 2005; DITTMAR, 2006).

A metodologia adotada no instrumento, que é anterior à criação do Estatuto da Cidade³, previa que iniciativas de proprietários ou empreendedores fossem submetidas à aprovação da administração municipal através de legislação específica, a qual estabeleceria contrapartidas compensatórias. Esta tentativa de recuperação da mais-valia, embora não tivesse parâmetros precisos, buscava

³ O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal 10.257/2001, reúne os principais instrumentos de regulação da política urbana e tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (DITTMAR, 2006).

transferir para a coletividade a valorização fundiária decorrente das obras urbanas e das novas possibilidades de uso e ocupação do solo no Eixo (SANTORO, 2005).

Em sua concepção inicial, o projeto Eixo Tamanduatehy previa a transformação da região fragmentada pela ferrovia por meio de espaços públicos articuladores. Teixeira (2007), porém, denuncia que dentre as diversas operações e parcerias implantadas no eixo (Figura 4), apenas três efetivamente resultaram na produção de novos espaços públicos. Estes espaços, contudo, não foram apropriados pela população devido aos projetos de baixa qualidade e inserção urbana desconectada e dispersa.

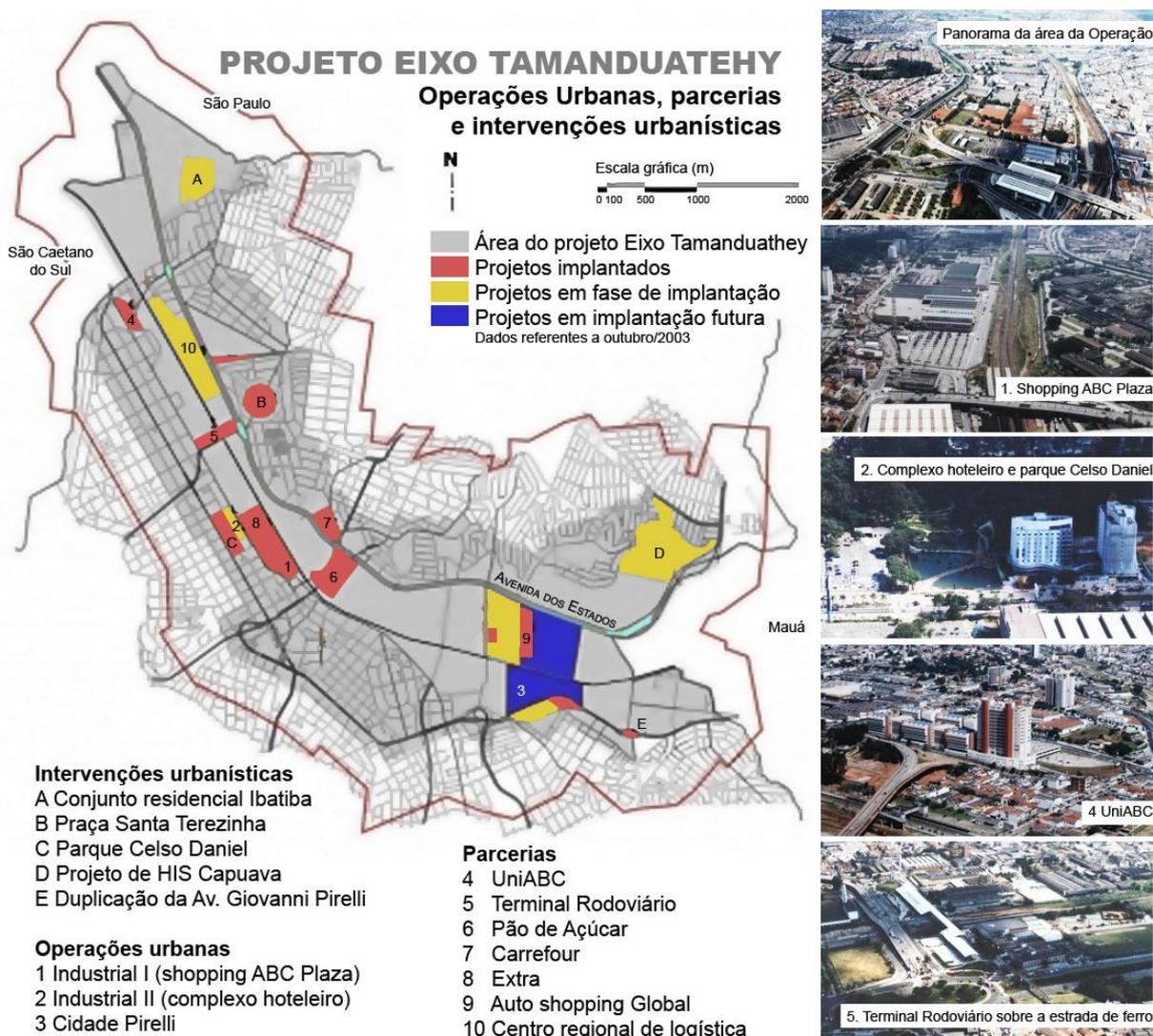


FIGURA 4 - PANORAMA GERAL DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY

Fonte: Adaptado de Teixeira, 2007.

Sob uma análise crítica, constata-se que o projeto Eixo Tamanduatehy efetivamente contribuiu para a instalação de grandes empreendimentos comerciais na antiga área industrial, diversificando os usos e estimulando a economia

municipal. Todavia, a falta de participação popular nas etapas de elaboração e execução do plano o tornou bastante frágil às exigências do mercado imobiliário (TEIXEIRA, 2007). Além desta centralização, a desarticulação do projeto com outras demandas sociais da cidade, principalmente em relação à política habitacional e à preservação ambiental, e a ausência da preocupação com a preservação do patrimônio industrial são identificadas como as principais deficiências da operação.

3.2 SOLUÇÕES PAISAGÍSTICAS

Nesta seção são apresentados três exemplos de transformação de antigos ramais ferroviários em parques lineares. Os dois primeiros casos, *Promenade Plantée* em Paris e *High Line Park* em Nova York, são exemplos de projetos paisagísticos bastante reconhecidos em nível mundial que serviram de inspiração para diversas outras intervenções em áreas ferroviárias ao redor do mundo. O terceiro caso, em Cingapura, ainda está em etapa de desenvolvimento da proposta. Também tem como referência os dois primeiros casos, mas propõe uma intervenção em uma área significativamente maior que os projetos antecessores, pautado por diretrizes e inserido em um contexto que o assemelham mais ao caso curitibano.

3.2.1 *Promenade Plantée*, Paris

Construído em 1859, este ramal ferroviário começava na *gare* da praça da Bastilha e seguia por 4,5 km até os limites de Paris. Em 1969 a estação foi desativada e posteriormente transformada em ópera. Por anos, o ramal inutilizado contribuiu para a desvalorização desta região da cidade até o fim da década de 1980, quando uma parceria inovadora entre a prefeitura e uma sociedade de economia mista propôs a transformação do ramal na *Promenade Plantée* e no *Viaduct des Arts* (LE VIADUCT DES ARTS, 2013).



FIGURA 6 - FERROVIA EM FUNCIONAMENTO, VIADUCT DES ARTS E PROMENADE PLANTÉE

Fonte: Viaduct des Arts (2013); Localnomad (2013).

Ao encontrar o *Jardin de Reully*, a *Promenade* torna-se uma passarela metálica e mirante sobre o gramado bastante frequentado do jardim (Figura 7). Dali ao *Jardin de la Gare de Reully*, a *Promenade* acompanha a Alameda Vivaldi, avenida comercial onde começa a ciclovia. O trecho final de 1,5 km da *Promenade Plantée*, constantemente ladeado por altos muros cobertos por folhagens, atravessa dois antigos túneis ferroviários até encontrar o Bosque de Vincennes. Ao todo, a *Promenade Plantée* ocupa 3,7 ha que, somados aos 3,3 ha dos jardins adjacentes, consolida o parque como importante opção de lazer na capital francesa (PARIS, 2013; PÉPÈRE, 2002)



FIGURA 7 - PASSARELA SOBRE O JARDIM DE REULLY, ALAMEDA VIVALDI E TRECHO EM TRINCHEIRA

Fonte: Pépère, 2002; URA, 2011.

O estudo da *Promenade Plantée* identificou a importância da participação popular no reconhecimento e valorização do patrimônio edificado. A preocupação de integrar o parque linear aos equipamentos (praças, jardins e edifícios) preexistentes qualifica o projeto e dá nova identidade às estruturas ferroviárias preservadas. A inserção de usos diversificados para revitalizar o bairro degradado e o desenvolvimento de atividades artísticas, de lazer, gastronômicas e esportivas desenvolvidas ao longo do parque dinamiza e integra o espaço público às diferentes funções da cidade.

3.2.1 High Line Park, New York City

A transformação de uma antiga ferrovia elevada em um parque linear na região oeste da ilha de Manhattan é considerada um dos melhores exemplos de requalificação de áreas ferroviárias devido às benéficas consequências trazidas por este projeto. Além do processo de renovação urbana e da renda gerada pelo turismo atraído por este parque bastante visitado, o *High Line* tem inspirado projetos similares em diversas outras cidades dos Estados Unidos e ao redor do mundo, como Chicago, Rotterdam e Cingapura (QUIRK, 2012).

Um antigo elevado ferroviário foi construído no início da década de 1930 para atender à demanda de um distrito industrial de Manhattan. Parcialmente demolido na década de 1960, os 2,5 km remanescentes foram completamente desativados em 1980. Contrapondo-se aos pedidos de demolição do trecho restante do elevado, em 1999 é criada a associação *Friends of the High Line*. Após obter o apoio do poder público municipal em 2002, a associação promoveu um concurso que selecionou o projeto de James Corner e Diller Scofidio para a transformação do elevado no *High Line Park* (Figura 8). As obras tiveram início em 2006 e os dois primeiros trechos foram inaugurados em 2009 e 2011 (FRIENDS OF THE HIGH LINE, 2013).



FIGURA 8 - EVOLUÇÃO DA HIGH LINE: LINHA EM OPERAÇÃO, ABANDONADA E APÓS A IMPLANTAÇÃO DO PARQUE

Fonte: Friends Of the High Line, 2013.

O parque representa um importante espaço público no bairro onde se insere. O acesso da rua ao elevado pode ser feito em diversos pontos do trajeto, onde foram projetados pontos de atração (Figura 9) como fontes d'água, áreas gramadas para piqueniques e decks com vistas para a cidade. Buscou-se a permanência dos usuários no parque, desfrutando da tranquilidade que se contrapõe às ruas movimentadas logo abaixo. A presença destes espaços de contemplação e lazer

atraíram diversos novos empreendimentos imobiliários que proporcionaram o rejuvenescimento da região (CILENTO, 2009).

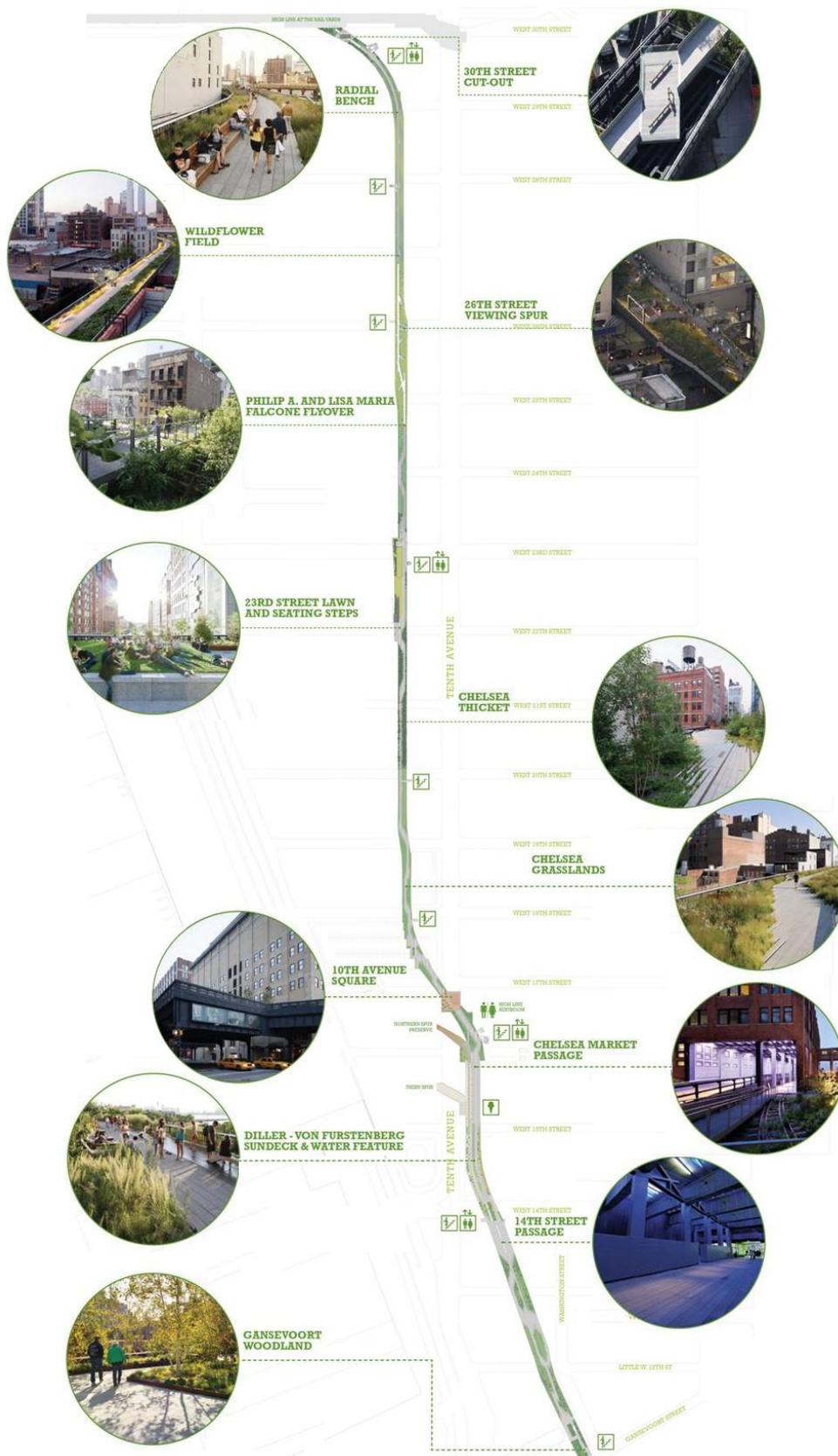


FIGURA 9 – PLANTA DOS DOIS TRECHOS DO HIGH LINE PARK JÁ IMPLANTADOS
 Fonte: Friends Of the High Line, 2013.

Destaca-se na proposta, além da criação de áreas arborizadas e de espaços de lazer e recreação em um bairro carente destas amenidades, a preocupação com a preservação da memória ferroviária através da renovação do uso: o corredor ferroviário industrial deu lugar a um corredor de lazer pós-industrial. Favorece o argumento em favor da renovação do uso, o movimentado calendário de eventos gastronômicos, artísticos e comunitários que ocorrem durante o ano nos diversos espaços de uso múltiplo ao longo do parque.

3.2.2 *Green Corridor, Singapore*

Em 2011, uma área de 173,7 ha ao longo de 40 km da antiga ferrovia de Cingapura foi repassada à administração local pela autoridade ferroviária malaia. Devido a suas inúmeras possibilidades de aproveitamento e utilização, o futuro destino destas terras ferroviárias despertou interesses de diversos agentes (PENG, 2010; URA, 2011).

Embora a apresentação do projeto preliminar esteja prevista para 2013, as diretrizes que pautam a elaboração deste projeto alinham-se com aquelas previstas para o objeto de estudo desta pesquisa. Dentre estas diretrizes, destacam-se melhorar a acessibilidade regional através de modais alternativos de transporte, integrar diversos espaços naturais e áreas de lazer, oferecendo uma nova opção de recreação ao ar livre e garantir a preservação do patrimônio ferroviário e industrial do país (PENG, 2010).

A ferrovia atravessa o país de lado a lado no sentido Norte - Sul (Figura 10), ladeando estruturas de preservação ambiental, sítios históricos da II Guerra Mundial e áreas amplamente urbanizadas. O leito ferroviário e sua faixa de influência são compostos por uma vasta floresta tropical secundária pontuada por algumas estruturas de interesse de preservação, como as antigas pontes ferroviárias e as estações de trem.

Destaca-se neste projeto a intensa participação social em todas as etapas do processo. Um concurso de ideias foi realizado em 2011 e propostas para o uso do corredor podem ser enviadas ao órgão nacional de planejamento através do sítio do

projeto. Por entender a área como estratégica e bastante importante para o desenvolvimento da cidade, as propostas e ações públicas no espaço da antiga ferrovia estão sendo referendadas por diversas audiências e consultas públicas (URA, 2011).



FIGURA 10 - LOCALIZAÇÃO DO LEITO FERROVIÁRIO E DE PONTOS DE REFERÊNCIA

Fonte: PENG, 2010.

O concurso de ideias denominado Jornada de Possibilidades desafiava os participantes a desenvolver ideias que respondessem aos seguintes desafios: biodiversidade e desenvolvimento sensível; inclusão, acessibilidade e resolução de conflitos; pertencimento comunitário, orgulho e sensação de bem estar; preservação do patrimônio; e ideias extraordinárias e inovadoras para grandes espaços públicos.

Analisando algumas das propostas premiadas, nota-se que, devido às dimensões da área, a análise setorial das potencialidades foi uma metodologia

bastante comum. Esta divisão fez-se ora pela largura da faixa de domínio, ora pelo perfil da população que ocupa seu entorno, ora pelas estruturas pré existentes no contexto de inserção do programa, sejam elas ambientais ou edificações (URA, 2011).

Em todos os casos, porém, a setorização como metodologia de intervenção possibilitou um melhor desenvolvimento das propostas. As propostas de ocupação para o leito ferroviário também merecem destaque nesta análise pela sua diversidade. Excedendo a preocupação de criar um novo espaço de lazer para a cidade, como os projetos de referência realizados em Paris e Nova York, o *Green Corridor* também incorpora preocupações com mobilidade urbana, preservação ambiental e desenvolvimento social.

3.3 ITINERÁRIOS CULTURAIS

Esta seção apresenta três iniciativas de preservação de antigos caminhos históricos através da abordagem de itinerários culturais. O primeiro caso, o caminho de peregrinação para Santiago de Compostela entre o sul da França e a região norte da Espanha, corresponde ao primeiro itinerário protegido sob esta abordagem no mundo. Os outros casos correspondem às duas únicas iniciativas atuais de proteção de antigos caminhos ferroviários protocoladas no ICOMOS-CIIC: a ferrovia Hijaz, ligando Damasco a Medina no Oriente Médio, e a ferrovia do Mediterrâneo, entre Madrid e Alicante na Espanha.

3.3.1 *Camino de Santiago de Compostela, España*

O caminho de peregrinação para Santiago de Compostela, na região norte da Espanha foi o primeiro itinerário cultural reconhecido pelo Conselho Europeu em 1987. O documento de avaliação de sua inscrição na lista de Patrimônio da Humanidade da UNESCO ressaltava sua singularidade ao afirmar que:

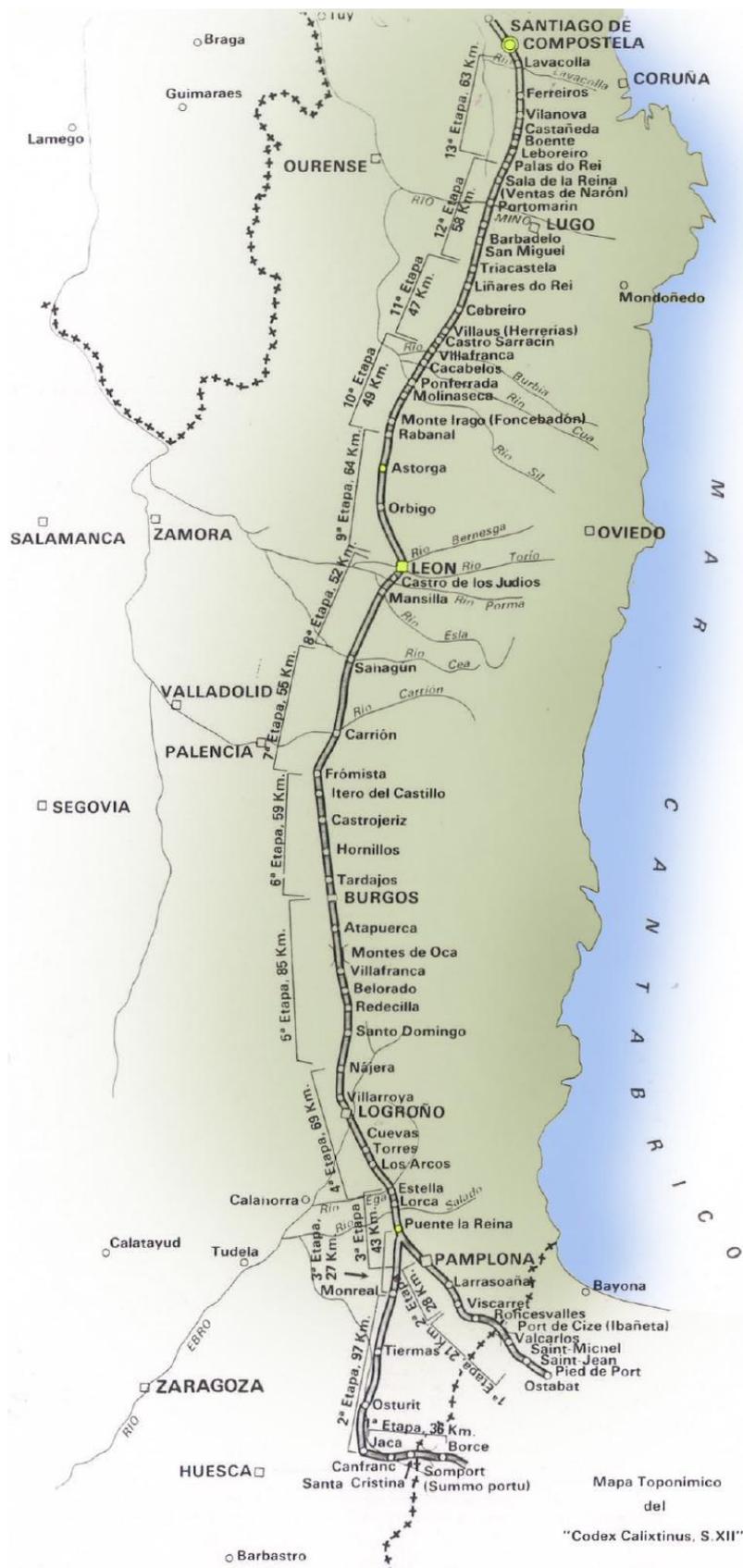
"Aqueles sítios e monumentos já inscritos na Lista de Patrimônio Mundial são monumentos individuais, conjuntos coesos ou grupos temáticos. Os conjuntos são mais nucleares do que lineares, como é o caso do Caminho. Os dois monumentos "lineares" já inscritos na lista (Grande Muralha da China e a Muralha de Adriano) são ambas estruturas militares contínuas com uma identidade clara. O Caminho de Santiago difere de todos os bens existentes na Lista por ser essencialmente uma rota de comunicação com a qual as estruturas e povoados se associam e, por isso, apresenta difícil avaliação de acordo com os critérios estabelecidos nas diretrizes operacionais da Convenção" (ICOMOS, 1993, p.62-63, tradução do autor).

A partir dessa constatação e do evidente valor cultural do Caminho de Santiago, o comitê responsável recomendou a revisão dos critérios de avaliação utilizadas pela WHC para que pudessem acomodar bens culturais desta natureza. A importância do Caminho de Santiago de Compostela para a preservação dos itinerários culturais é clara e seu estudo possibilita compreender como se efetiva a proteção de caminhos históricos através desta chancela de tombamento.

O itinerário em questão inicia-se na fronteira com a França e segue por 165 cidades e vilarejos até Santiago de Compostela, onde encontra-se o túmulo do apóstolo de mesmo nome (Figura 11). Sua importância espiritual qualifica-o como uma das principais rotas de peregrinação cristã, única em sua extensão e continuidade. Em termos históricos, ilustra uma grande diversidade de manifestações artísticas e arquitetônicas que datam desde o século XI (WHC, 2013).

O caminho original permanece muito bem preservado pois sua utilização foi contínua desde o período medieval. Apenas 10% do caminho original foi destruído e outros 10% foram sobrepostos por estradas modernas. Na etapa de levantamento deste patrimônio foram identificadas 1800 construções de interesse de preservação, tanto religiosas quanto seculares. Fazem parte dessa lista as catedrais, mosteiros, conventos, e palácios, mas também hospedarias, conjuntos de residências, pontes e eclusas (ICOMOS, 1993).

Inicialmente a proteção do caminho começou pelo tombamento de edifícios isolados a nível regional e nacional. Atualmente, delimitou-se uma faixa de proteção de trinta metros para cada lado do Caminho que se alarga ao encontrar cidades, povoados ou construções.



Santiago de Compostela



Astorga



Camino proximo a Leon



Puente la Reina

FIGURA 11 - CAMINHO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA (SÉC XII).
 Fonte: ICOMOS, 1993; WHC, 2013.

Uma vez que os elementos componentes deste itinerário cultural possuem diferentes proprietários, como o poder público, a Igreja e particulares, foi necessário estabelecer um plano de gestão para a área no qual estão previstas diferentes formas de preservação. Um conselho específico composto por autoridades administrativas de diferentes escalas é responsável pela preservação e desenvolvimento de cada um dos setores do itinerário (ICOMOS, 1993).

Destaca-se aí a importância de um plano de gestão para a preservação dos itinerários culturais. Uma vez que o destino de peregrinação de Santiago de Compostela mantém sua função original e é bastante visitado por peregrinos de todo o mundo, a inserção de novos usos que dinamizassem o espaço não tem sido considerada uma prioridade de intervenção do conselho administrativo.

3.3.1 *Hijaz Railway, Arábia Saudita*

Estes estudos de reconhecimento da ferrovia Hijaz como itinerário cultural, não foram aprofundados em uma proposta física de intervenção no espaço, possivelmente por conta da escala do objeto de estudo. Todavia, servem como importante subsídio para a metodologia de leitura simbólica e imaterial dos itinerários culturais, identificando condicionantes, potencialidades e deficiências da área e estabelecendo um plano de prioridades nas ações de modo a atender às necessidades do público alvo a que se propõem.

Construída pelo império otomano para levar peregrinos muçulmanos de Damasco para Medina, a ferrovia Hijaz (ou Hejaz) foi inaugurada em 1908 e popularizou-se por ser uma opção mais rápida, segura e confortável de peregrinação pelo deserto, originalmente feita com camelos em caravanas (ASSI, 2005).

A ferrovia possui ao todo 1.303 km de extensão dos quais 750 km estão na Arábia Saudita (Figura 12). As estações ferroviárias dividem-se em duas tipologias principais: nos principais centros urbanos foram construídos grandes terminais em estilo otomano ao redor da linha férrea; na região rural foram construídas pequenas estações paralelas aos trilhos, distantes aproximadamente 20 km entre si (ASSI, 2005; ORBASLI; WOODWARD, 2005).



FIGURA 12 - TRAÇADO DA FERROVIA HIJAZ EM 1908, COM PROJETO DE EXTENSÃO.

Fonte: Nabataea, 2013.

Os povoados ao longo da ferrovia se desenvolveram devido ao fluxo de peregrinos e comerciantes que passaram a utilizar a ferrovia. O exército otomano também utilizava a estrada de ferro como meio de transporte de suprimentos, material bélico e tropas. Por conta disso, trechos da ferrovia foram destruídos durante a Primeira Guerra Mundial por revoltosos árabes liderados por Lawrence da Arábia (ASSI, 2005).

Ao fim da guerra, houve diversas tentativas de reconstrução da ferrovia, porém as dificuldades de execução e o custo elevado inviabilizaram essa ação.

Oficialmente, os trilhos foram removidos em toda a sua extensão na Arábia Saudita, embora em alguns trechos o leito da ferrovia ainda possa ser identificado (ORBASLI; WOODWARD, 2005).

O valor material deste itinerário cultural está presente em diversas edificações construídas em função da ferrovia e de seus viajantes e também nos diversos caminhos que surgiram paralelos à estrada de ferro. Além das edificações ferroviárias, fazem parte deste grupo os hospitais, hospedarias, quartéis militares, monastérios e locais de devoção.

A ferrovia representou uma importante rota de informações entre as localidades por ela atendidas, de modo que é possível perceber o valor imaterial do itinerário através das influências e trocas culturais que se expressam nas feiras religiosas realizadas em diversas vilas durante muitos anos após a desativação da ferrovia. Destaca-se ainda o valor simbólico da ferrovia Hijaz como a rota de peregrinação identificada como um dos cinco pilares da fé islâmica (ASSI, 2005).

A escala destes estudos excede significativamente a referência do objeto de estudo deste trabalho, dificultando o aproveitamento direto de usos e programas funcionais para a elaboração das diretrizes. Apesar disso, a preocupação de leitura da realidade que excede a dimensão física dos aspectos históricos, ambientais e visuais enriquece a pesquisa e reforça o valor da dimensão imaterial do patrimônio na preservação dos itinerários culturais.

3.3.1 *Ruta del ferrocarril al Mediterráneo, España*

Embora seja um estudo teórico que não foi efetivamente implementado, a proposta de melhoria da paisagem ao longo do itinerário ferroviário do Mediterrâneo, na Espanha, desenvolvida pela arquiteta Maria Mestre Marti em 2008, apresenta uma metodologia de levantamento e interpretação da realidade que contribui significativamente para o desenvolvimento desta pesquisa. Destaca-se neste trabalho a preocupação com a proteção da paisagem natural associada à preservação da cultura ferroviária por meio da criação de um sistema de espaços livres de qualidade.

A primeira ferrovia espanhola foi inaugurada em 1858. Ligava a capital Madrid a um porto de Alicante no mar Mediterrâneo, distante 455 km. Por ocasião do sesquicentenário da estrada de ferro no país, foi proposto um estudo de viabilidade para o trecho final da ferrovia (Figura 13) que interligasse os locais com potenciais paisagísticos, culturais e ambientais através de rotas que favorecessem a preservação do patrimônio e estimulassem a prática de atividades desportivas e de apreciação da natureza (MARTI, 2008).

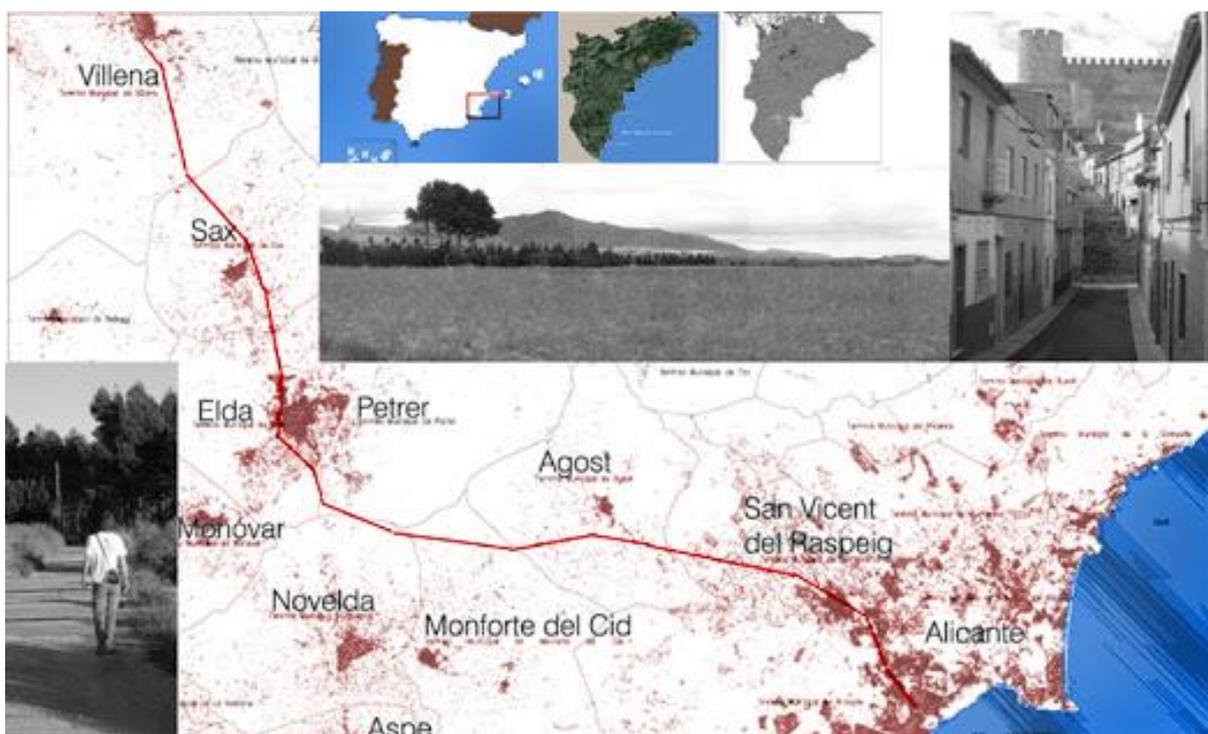


FIGURA 13 - LOCALIZAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS PRÓXIMOS À FERROVIA PROCEDENTE DE MADRID

Fonte: Marti, 2011.

A metodologia adotada no trabalho consistiu uma etapa inicial de levantamento de dados, na qual foram analisadas a história da ferrovia, seu traçado e a relação com outros caminhos históricos da região, a evolução urbana dos povoados próximos às estações de trem, bem como a cultura e as tradições destes locais. Após a etapa de coleta de dados e visita a campo, foi desenvolvida uma proposta paisagística que buscou valorizar o uso do patrimônio ferroviário alicantino.

Uma vez que a região atravessada pela ferrovia possui grande variedade de paisagens, foi proposta uma análise do itinerário em conjuntos de paisagem (Figura 14), cada qual com uma estrutura determinada que os diferencia das demais partes do caminho. Esta proposta de análise foi elaborada com base nas informações do

levantamento e pautou-se por parâmetros de localização geográfica, infraestrutura de transporte, acidentes marcantes de relevo, hidrografia e presença de estruturas ambientais destacadas (MARTI, 2011).

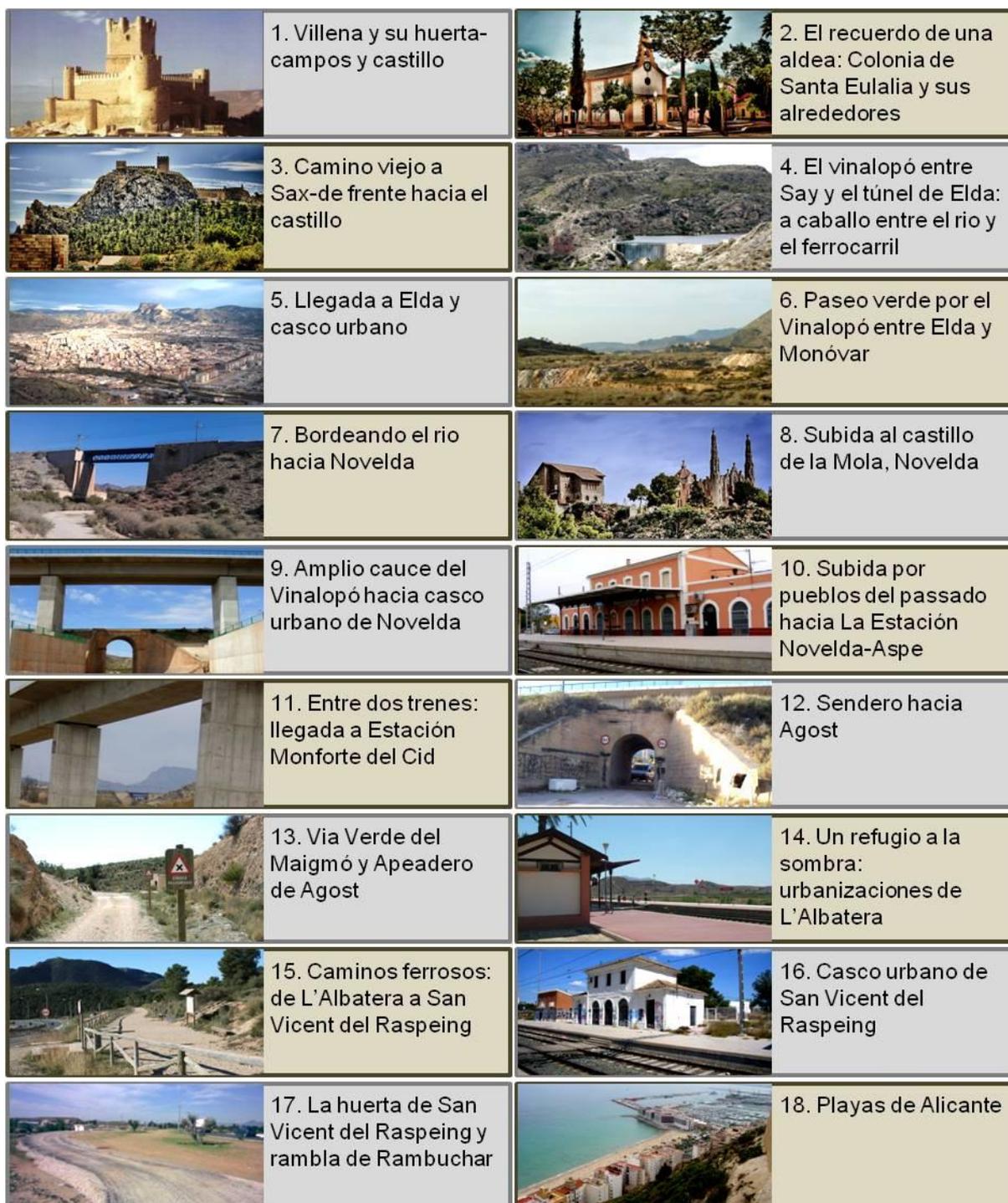


FIGURA 14 - UNIDADES DE PAISAGEM IDENTIFICADAS AO LONGO DA FERROVIA

Fonte: Marti, 2011.

A identificação de elementos de valor cultural, paisagístico e patrimonial levou à classificação das unidades de paisagem em paisagens urbanas, paisagens

ecológicas, paisagens visuais ou panorâmicas, e paisagens ferroviárias. O primeiro grupo corresponde aos antigos povoados atendidos pela ferrovia, o segundo, aos espaços naturais de alto valor ecológico que apresentem bom estado de conservação e o terceiro grupo refere-se aos locais de onde é possível se obter uma percepção ampla do território atendido pela ferrovia. A contínua conexão de todas as unidades de paisagem com a ferrovia é uma das potencialidades da rota. Todavia, em alguns trechos esta vinculação ferroviária se acentua, caracterizando estes locais como pertencentes à quarta categoria de paisagem.

Em termos de projeto, a proposta não procura ser agressiva ou invasiva na paisagem. Pelo contrário, busca apropriar-se de caminhos já existentes, ressignificando-os através do uso coerente de materiais que estabeleçam uma identidade para o conjunto. O uso de quatro diferentes tipos de pavimentação (Figura 15A), por exemplo, estabelece uma hierarquia entre os caminhos e define lugares históricos e de observação.

A preocupação com a reutilização dos edifícios ferroviários subutilizados ou abandonados estimula a instalação de novos usos que aproveitem o potencial turístico destas construções (Figura 15B). Centros de informação, pequenos museus e espaços para exposições ou oficinas com crianças são algumas das recomendações propostas para reocupar estes espaços. De modo similar, a integração do novo sistema de espaços públicos com aqueles já existentes nas cidades próximas é uma preocupação que incorpora discussões de mobilidade urbana, propondo o acesso ao itinerário ferroviário através de diferentes modais de transporte.

Além da preocupação com a organização do espaço, Marti (2008; 2011) discute bastante a importância da informação como elemento estimulante à preservação. Portanto, instalação de pontos de informação nos espaços de repouso ou de observação possibilita aos transeuntes compreender a importância do local onde se encontram para o conjunto da via férrea (Figura 15 C, D e E).



A. Diseño de la vía del Mediterráneo en las cercanías del río Vinalopó



B. Estación de San Vicent del Raspeig y posible rehabilitación



C. Zona con paneles informativos.

D. Mirador cerca del puente de La Algueña, en Villena.

E. Zona de sombra en las cercanías de Elda

FIGURA 15 - PROPOSTAS DE REQUALIFICAÇÃO PAISAGÍSTICA PARA A FERROVIA DO MEDITERRÂNEO NA PROVÍNCIA DE ALICANTE

Fonte: Marti, 2011.

Apesar de o projeto para este itinerário priorizar a proteção e preservação das paisagens naturais cortadas pela estrada de ferro, a relação da ferrovia com o espaço urbano dos povoados locais tornou-se insipiente. A inserção de novos espaços com usos diversificados que excedessem as propostas recorrentes de museus ou centros de cultura permitiriam a dinamização tanto do itinerário quanto das próprias cidades. Neste sentido, a incorporação de preocupações urbanísticas que estimulem o desenvolvimento urbano pode contribuir significativamente para a valorização e o reconhecimento do patrimônio como elemento benéfico à cidade.

3.4 CASO LOCAL

Nesta seção procurou-se situar a temática da preservação ferroviária dentro do contexto local de desenvolvimento desta pesquisa. Identificou-se uma proposta da prefeitura municipal que propõe estimular a preservação do patrimônio cultural de Curitiba através da criação de um itinerário turístico sobre um modal ferroviário.

3.4.1 Bondinho turístico, Curitiba-PR

O estudo preliminar para implantação do Bonde Turístico de Curitiba, desenvolvido pelo IPPUC em 2006, foi uma tentativa do poder público de estimular o desenvolvimento e a revitalização de um setor de interesse de preservação através de um itinerário ferroviário. Aproxima-se do objeto de estudo desta pesquisa pelo contexto urbano em que se insere (no caso, a cidade de Curitiba) e pela preocupação em resgatar e valorizar o patrimônio edificado através de um roteiro estruturador da memória local.

O projeto faz parte de um conjunto de ações do programa Marco Zero, que prevê a revitalização do entorno das praças Tiradentes e Generoso Marques, no centro de Curitiba. A proposta consiste em reintroduzir na paisagem urbana os antigos bondes⁴ que serviram como transporte coletivo até 1952, valorizando seus atrativos turísticos, culturais e de resgate da memória (PRESTES, 2009).

De acordo com o IPPUC (2006), idealizador do projeto, o Bonde Turístico tem por objetivo apropriar-se das potencialidades culturais e turísticas do Centro a fim de resgatar a memória histórica, incrementando atividades comerciais da região e induzindo a requalificação dos espaços de interesse de preservação próximos ao itinerário proposto, sejam eles públicos ou privados.

⁴ A proposta de colocar os antigos bondes em circulação através de um roteiro turístico pelo centro histórico da cidade foi inspirada no exemplo bem sucedido da cidade de Santos, SP, onde a linha turística funciona desde 2000. Devido ao sucesso do passeio, esta linha já foi ampliada duas vezes (de 1,7 km para 5 km) e a frota de bondes quadruplicada (SANTOS, 2009_b).

O itinerário inicial teria 4,2 km de extensão, ligando o Passeio Público à Estação Ferroviária pelas ruas Riachuelo e Barão do Rio Branco, com pequeno desvio na altura da praça Generoso Marques em direção ao largo da matriz. Posteriormente, previa-se a expansão da linha em direção à garagem das Litorinas e de lá, até o Teatro Paiol, passando pelo leito do antigo ramal ferroviário Curitiba-Araucária (Figura 16).



FIGURA 16 - ITINERÁRIO DA LINHA DO BONDE TURÍSTICO

Fonte: Prestes, 2009.

O bonde representaria um elemento dinâmico da paisagem histórica da cidade, valorizando a área central e estimulando as atividades comerciais e de serviços (Figura 17). Para a efetivação do projeto, além da colocação dos trilhos e das catenárias, seria necessário realizar a adequação do sistema viário e de sinalização indicativa. Os investimentos previstos chegavam a oito milhões de reais e por questões financeiras, este projeto não foi implantado (PRESTES, 2009).

O projeto do Bonde Turístico recebe destaque pela tentativa de resgatar o transporte sobre trilhos com um viés de promoção cultural e de preservação da memória. Fazem parte do trajeto alguns exemplares preservados da paisagem ferroviária de Curitiba como a antiga garagem de bondes, a estação ferroviária, a Ponte Preta e a garagem das Litorinas.



FIGURA 17 - ILUSTRAÇÃO CONCEITUAL MOSTRANDO O BONDE TURÍSTICO NO CENTRO HISTÓRICO REVITALIZADO DE CURITIBA

Fonte: IPPUC, 2006.

Por outro lado, apenas parte do itinerário do projeto resgata o traçado das antigas linhas de bonde, forçando um novo roteiro baseado na concentração de edifícios que se desejam preservar, ao invés de se apropriar do traçado das linhas de bonde (e do conseqüente processo de desenvolvimento da cidade ao longo destas linhas) como critério para a seleção de edifícios a serem preservados.

3.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS CASOS ANALISADOS

A análise do estado da arte das intervenções em áreas ferroviárias demonstra a variedade de opções de metodologias e objetivos no desenvolvimento destas intervenções. Embora alguns dos casos apresentados assemelhem-se em alguns aspectos, cada um deles corresponde a uma realidade específica, de modo que suas contribuições diferem entre si de acordo com as relações que estabelecem com a proposta deste trabalho.

No caso das soluções urbanísticas, reforça-se a importância da diversidade de usos como fator estimulante para a requalificação do espaço urbano degradado. A inserção destes novos usos, porém, não pode isentar-se da preocupação com a preservação do patrimônio. Pelo contrário, a proteção de edificações ou conjuntos se efetiva e viabiliza justamente na utilização, tal como apresentado no capítulo inicial.

As soluções paisagísticas de transformação das áreas ferroviárias, particularmente nos casos de Paris e Nova York, demonstram como a preservação do passado associada a projetos de modernização podem contribuir para tornar as cidades mais interessantes. A adequada mistura entre a memória e a invenção transformaram os antigos viadutos ferroviários em espaços bastante valorizados que estimularam a renovação dos bairros de seu entorno.

Procurou-se classificar os casos dentro de algumas categorias que correspondessem à principal preocupação abordada em cada caso. Essa categorização dos casos analisados, porém, não é restritiva como se pode observar no detalhamento dos correlatos. O *Green Corridor* em Cingapura, por exemplo, apresenta grandes preocupações urbanísticas, enquanto a *Ruta del ferrocarril al Mediterráneo* traz diversos aspectos que poderiam qualificá-la como uma requalificação paisagística.

Mais importante do que a classificação propriamente dita, são as lições que se pode obter da análise de cada uma dessas propostas. Para tanto, foi proposto um quadro (Quadro 2) que sintetiza as principais informações obtidas na avaliação de cada um dos estudos de caso deste capítulo.

Neste quadro aparecem como critério de comparação a extensão e a área de intervenção do projeto (quando disponível), para que se possa comparar a influência da escala na materialização da proposta. Além da caracterização do contexto da área e dos objetivos da proposta, foram descritos os aspectos que aproximam e que afastam o caso analisado da proposta deste trabalho. Ou seja, que aspectos foram considerados positivos e servirão para subsidiar as diretrizes do itinerário cultural ferroviário de Curitiba e quais os aspectos que serão evitados por não corresponder ao objetivo esperado para o trabalho.

		LOCAL	ÁREA	EXTENSÃO	CONTEXTO DA ÁREA	OBJETIVOS	AFASTAMENTO DO TEMA	APROXIMAÇÃO DO TEMA
SOLUÇÃO URBANÍSTICA	<i>Seine Rive Gauche</i>	Paris	130 ha	2,7 km	Antiga área industrial Tecido urbano fragmentado pelo rio e pela ferrovia Edifícios industriais	Recuperação de área degradada Dinamizar usos Inserir equipamentos culturais	Ferrovia foi sobreposta por uma avenida Preservação de poucos edifícios industriais	Promoção da multifuncionalidade Inserção de equipamentos culturais
	Eixo Tamanduatehy	Santo André	1.280 ha	10,5 km	Região metropolitana de São Paulo Tecido urbano fragmentado pelo rio e pela ferrovia	Dinamizar a economia inserindo novas atividades nas áreas industriais	Sem participação comunitária Preocupação patrimonial e ambiental fraca	Parcerias com a iniciativa privada Uso dos instrumentos urbanísticos
SOLUÇÃO PAISAGÍSTICA	<i>Promenade Plantée</i>	Paris	3,7 ha	4,5 km	Ramal ferroviário desativado Bairro desvalorizado	Criar um novo espaço turístico e de lazer Promover arte e cultura local	Escala	Integração com equipamentos já existentes Setores com usos diversificados
	<i>High Line Park</i>	New York	2,0 ha	2,5 km	Antigo bairro industrial Ramal ferroviário desativado	Criar um novo espaço de tranquilidade e permanência	Escala Intervenção limitada à própria linha férrea	Espaços de lazer e recreação Calendário de eventos
	<i>Green Corridor</i>	Singapore	173,7 ha	40 km	Ferrovia desativada que cruza a cidade Diversidade e abundância de espaços naturais	Melhorar mobilidade Integrar espaços de lazer Proteger áreas naturais Preservar patrimônio ferroviário	Sem proposta de intervenção consolidada	Análise setorial de potencialidades Sugestões de grande diversidade de novos usos

Continua na próxima página

		LOCAL	ÁREA	EXTENSÃO	CONTEXTO DA ÁREA	OBJETIVOS	AFASTAMENTO DO TEMA	APROXIMAÇÃO DO TEMA
ITINERÁRIO CULTURAL	<i>Camino de Santiago de Compostela</i>	Norte da Espanha	-	817 km	Primeiro itinerário cultural Diversidade de edifícios e conjuntos de valor histórico	Preservação do caminho de peregrinação e dos povoados e construções associados	Escala Rota de peregrinação bem frequentada e valorizada	Itinerário cultural reconhecido Plano de gestão e desenvolvimento
	<i>Hijaz Railway</i>	Arábia Saudita	-	750 km	Ferrovia desativada Escala nacional	Identificar potenciais e deficiências da área como itinerário cultural	Sem intervenção no território Escala	Valorização dos aspectos simbólicos e imateriais do patrimônio Plano de prioridades
	<i>Ruta del ferrocarril al Mediterráneo</i>	Província de Alicante	-	58,6 km	Primeira ferrovia espanhola Diversidade de paisagens naturais	Interligar locais de potencial ambiental, paisagístico e cultural Estimular atividades esportivas e de apreciação da natureza	Pouca preocupação com a relação urbana Pouca diversidade de usos	Informação como incentivo à preservação Unidades de paisagem categorizadas Valorização dos potenciais naturais
CASO LOCAL	Bondinho Turístico	Curitiba	-	4,2 km	Curitiba Programa de revitalização do Centro	Resgatar a memória Estimular o comércio Incentivar a preservação	Não resgata um itinerário cultural autêntico Não define critérios de preservação	Resgatar transporte sobre trilhos Promoção cultural

QUADRO 2 - SÍNTESE DA ANÁLISE DOS ESTUDOS DE CASO

Fonte: Elaborado pelo autor

4 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE FERROVIÁRIA

A partir do final do século XVIII e ao longo do século XIX, a exploração e produção de erva-mate⁵, que originalmente era voltada apenas para o consumo local, ganhou espaço no mercado nacional e internacional, estimulando a ocupação de áreas até então despovoadas no interior das províncias do Paraná e Santa Catarina. A crescente demanda pelo mate viabilizou o início da industrialização na região de Curitiba, voltada ao beneficiamento do produto, de tal forma que a erva mate se tornou o principal produto de exportação do Paraná no século XIX (RÊGO; YOKOO, 2011).

Para solucionar os problemas de transporte impostos pela Serra do Mar e garantir o suprimento da demanda pelo mate, em 1855 iniciou-se a construção da Estrada da Graciosa, primeiro caminho carroçável que ligava os portos de Antonina e Paranaguá ao planalto curitibano. Concluída em 1873, esta estrada não foi capaz de atender à demanda de escoamento e por isso, em 1880, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá (BONDARIK *et al*, 2006).

A construção destas vias de ligação com o litoral possibilitou a exploração comercial de madeiras nativas nas vastas matas de pinheirais para fins de exportação. E foi a partir do desenvolvimento deste ciclo econômico que a ocupação da região sul do Paraná e norte de Santa Catarina se consolidou, estimulando posteriormente a construção de diversos outros ramais ferroviários (RÊGO; YOKOO, 2011).

4.1 A FERROVIA NO PARANÁ

Através do desenvolvimento dos ciclos da erva mate, madeira e posteriormente do café no norte do estado, a construção de ramais ferroviários

⁵ Erva mate (*Ilex paraguaiensis*): planta típica da região meridional da América do Sul já utilizada pelos indígenas antes da colonização européia. Chegou a ser proibida pelos jesuítas no século XVII. Atualmente é consumida em infusão com água quente (chimarrão) ou fria (tererê) nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul, além do Paraguai, Argentina, Uruguai e também Chile e Bolívia (BONDARIK *et al*, 2006).

viabilizou-se como modalidade de transporte adequada à demanda agrícola e extrativista.

Com o rápido crescimento da demanda, somado às dificuldades e à falta de recursos do poder público para implantar estradas de ferro no Brasil, a política de infraestrutura do governo no final do século XIX e início do século XX consistia na liberação de concessões de construção e operação das ferrovias para investidores estrangeiros, principalmente britânicos. Assim, propiciou-se a entrada de capital estrangeiro no país e o fortalecimento de uma economia exportadora.

Por conta disso, as primeiras ferrovias construídas tanto no Brasil, de forma geral, quanto no Paraná, mais especificamente, tinham por objetivo interligar os centros de mineração e produção agrícola aos portos, sem a preocupação com o estabelecimento de uma rede de transportes integrada e contínua (IPHAN, 2012).

A rede ferroviária paranaense teve seu primeiro trecho inaugurado em fevereiro de 1885, permitindo, assim, a transposição da Serra do Mar e a ligação da cidade de Curitiba com o porto de Paranaguá. A construção desta ferrovia foi concedida para a empresa de capital belga *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens* e representou um marco para a engenharia brasileira. Apesar da falta de confiança dos engenheiros estrangeiros diante do desafio de transposição da Serra, a conclusão da obra viabilizou-se, em grande parte, pela atuação e esforço dos engenheiros André e Antonio Rebouças (CÓRDOVA *et al*, 2010).

Nos anos que se seguiram, novos trechos e ramais foram sendo construídos e inaugurados. A Estrada de Ferro do Paraná começou a ser prolongada até Ponta Grossa em 1891 e dela saíram derivações para os portos fluviais de Rio Negro e Porto Amazonas. Um ramal partindo de Morretes em direção ao Porto de Antonina foi inaugurado em 1892, de tal forma que em 1898 a situação das ferrovias no Paraná estava conforme ilustrado na Figura 18 (LIMA, 2010; GIESBRECHT, 2012).

Observa-se, nesta figura, a presença das três estações ferroviárias existentes no município de Curitiba: a Estação central de Curitiba, a Estação Portão e a Estação Barriguy, ainda com a grafia original. A ferrovia, na época, conectava os portos marítimos de Paranaguá e Antonina aos portos fluviais dos rios Negro e Iguaçu, na região ervateira, e prolongava-se até Ponta Grossa, onde aguardava a construção da ferrovia que interligaria São Paulo a Montevideú.



FIGURA 18 - ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ EM 1898

Fonte: Adaptado a partir de Centro Oeste, 2013

No início do século XX, o projeto de ligação ferroviária entre os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul começa a se concretizar com a construção da ferrovia Itararé – Rio Uruguai, atravessando os estados de Paraná e Santa Catarina. O contrato de concessão estabelecido entre o governo federal e a empresa americana *Brazil Railway Company* garantia também a exploração da madeira e a colonização de uma faixa de 15 quilômetros para cada lado, a partir do eixo da ferrovia. Este contrato não levou em consideração demarcações de terra preexistentes de modo que a construção desta ferrovia é identificada como uma das causas da Guerra do Contestado⁶ (THOMÉ, 2004).

Em 1906, a *Chemins de Fèr* inicia a construção da Estrada de Ferro Norte do Paraná, cujo projeto original previa a ligação de Curitiba com a colônia de imigrantes europeus de Assungui, onde eram produzidos alimentos para atender a demanda da

⁶ A Guerra do Contestado (1912-1916) foi um sangrento conflito armado entre milícias camponesas e forças militares republicanas. Resultado de um conflito de limites entre os estados de Paraná e Santa Catarina por terras férteis entre os rios Iguçu e Uruguai, foi acentuado com a escrituração de terras consideradas devolutas ao longo da ferrovia Itararé-Uruguai para *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, empresa madeireira e colonizadora de Percival Farquhar, também proprietário da *Brazil Railway Company*, construtora da Estrada de Ferro (THOMÉ, 2004).

capital. Todavia, devido a problemas da empresa, após a inauguração do primeiro trecho (que chegava a Rio Branco do Sul) em 1909, o projeto foi abandonado. Por conta disso, este ramal somente deixou de ser deficitário na década de 1950 com a instalação de uma fábrica de cimento em Rio Branco do Sul (CÓRDOVA *et al*, 2010).

O risco de que a produção agrícola do Norte Pioneiro do Paraná fosse escoada pelas ferrovias paulistas até o porto de Santos, ao invés de por Paranaguá, motivou a construção da Ferrovia do Paranapanema em 1915. Derivação da ferrovia Itararé – Uruguai, este ramal inicia-se em Jaguariaíva e liga-se à Estrada de Ferro Sorocabana, no município de Ourinhos, SP. Na altura de Wenceslau Braz, um pequeno ramal denominado Barra Bonita começou a ser construído em 1922 para escoar o carvão das minas de Figueira e Cambuí. Com a extinção das jazidas em 1975, porém, este ramal foi desativado (GIESBRECHT, 2012).

Com o início da produção de café no norte do Paraná, em 1924, fazendeiros da região solicitaram à empresa Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná a construção de uma ligação ferroviária. Esta linha, que partia de Ourinhos e inicialmente ia até Cambará (sendo prolongada posteriormente, chegando até Cianorte em 1972), interligou-se ao restante da malha paranaense com a conclusão da Ferrovia do Paranapanema em 1937 (GIESBRECHT, 2012; MOTA, 2012).

Durante a década de 1930, questões de ordem econômica e política alteram relações de produção e consumo nos contextos brasileiro e internacional⁷, de modo que muitas das empresas que operavam as linhas férreas entraram em processo de falência. Em função disso, estas companhias foram encampadas pelo governo federal com o objetivo de recuperá-las, equipando suas linhas e interligando toda a rede ferroviária do país (IPHAN, 2012).

Assim, em 1942, as estradas de ferro que cruzavam os estados de Paraná e Santa Catarina⁸ passaram a ser administradas pela recém-criada Rede Viária Paraná - Santa Catarina (RVPSC). Esta empresa de capital público foi responsável por diversos investimentos em infraestrutura, em especial nas administrações dos

⁷ Economicamente em nível nacional, destaca-se a crise nas lavouras de café e outras *commodities*, além do esgotamento das matas de pinhais, devido ao enfraquecimento dos mercados consumidores estrangeiros, afetados pela crise de 1929. No aspecto político, observa-se neste período o fortalecimento de regimes totalitários nacionalistas, tanto no Brasil quanto no estrangeiro.

⁸ A *Compagnie Générale des Chemins de Fer* Brésiliens já havia sido adquirida pela *Brazil Railway Company*, que posteriormente também entrou em crise (CÓRDOVA *et al*, 2010).

superintendentes Cel. Durival Britto e Silva (1940-1947) e Cel. José Machado Lopes (1947-1952).

A figura 19 mostra como se distribuía a malha ferroviária assumida pela RVPSC e como ocorreu a evolução desta distribuição. Observa-se que a construção de ferrovias nos estados do Paraná e Santa Catarina tem, durante as décadas de 1910 e 1920, sua maior taxa de expansão, reduzida significativamente após 1929.

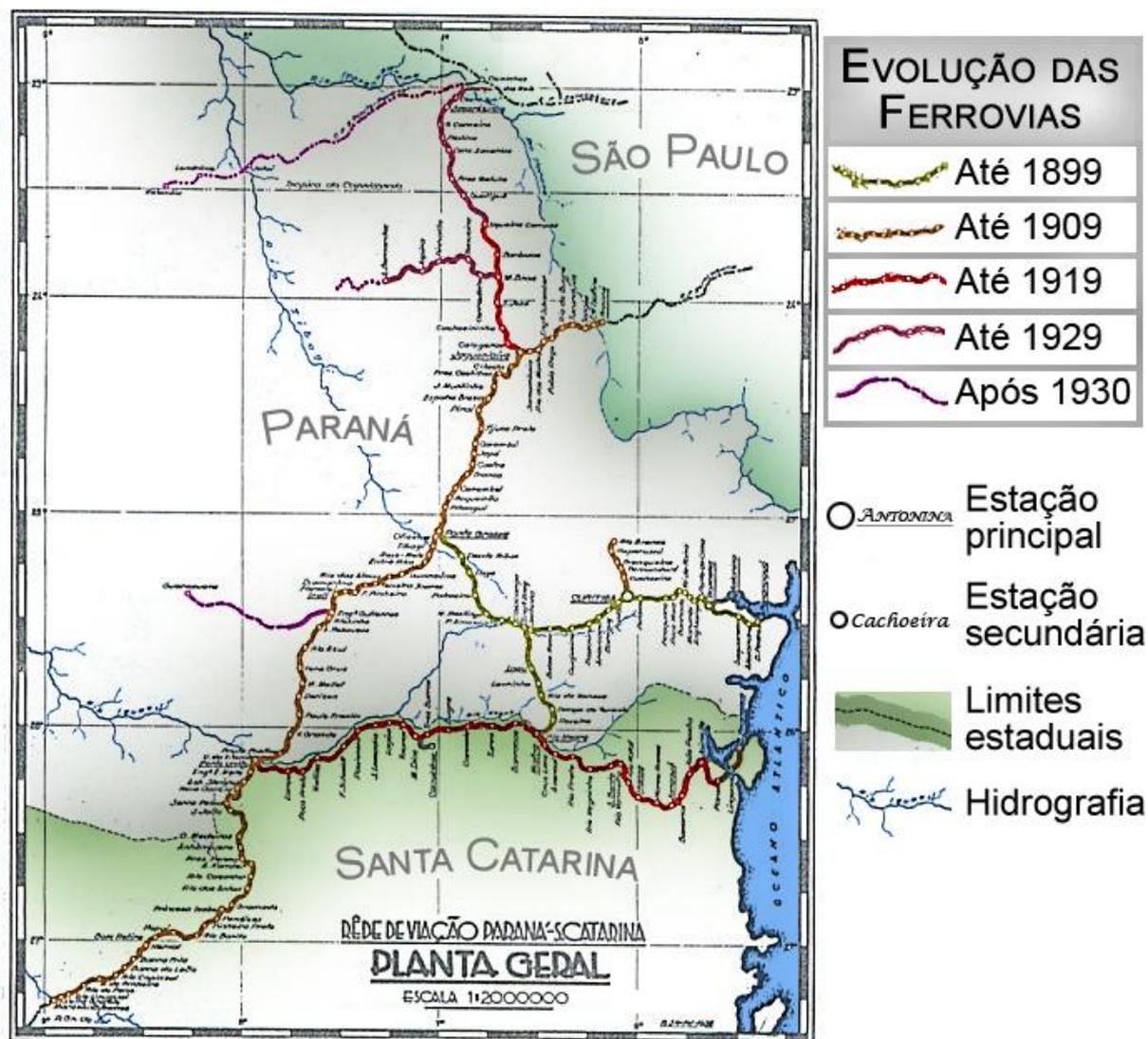


FIGURA 19 - ESTRADAS DE FERRO ESTATIZADAS QUE PASSARAM A SER ADMINISTRADAS PELA RVPSC EM 1937

Fonte: Adaptado a partir de Giesbrecht, 2012.

A modernização de diversas estações na Serra do Mar e a construção de vilas ferroviárias e de grandes edifícios como o Teixeira Soares e o Hospital Central Ferroviário (atualmente, Hospital Universitário Cajuru) em Curitiba, são exemplos dessa atuação (CÓRDOVA *et al*, 2010).

Embora apenas tenha administrado a malha ferroviária estadual por aproximadamente duas décadas, o legado da RVPSC foi bastante significativo para o patrimônio ferroviário paranaense e curitibano, representando uma espécie de “época dourada” do transporte ferroviário, na qual os trens e suas estruturas simbolizavam a modernidade e prosperidade econômica tanto para a capital quanto para o interior do estado. Por conta disso, apesar de ter sido extinta há mais de cinquenta anos, a sigla e o brasão da rede ainda podem ser identificados em diversos edifícios e também na memória dos ferroviários.

A lei 3.115 de 1957 criou a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), centralizando a administração das estradas de ferro de propriedade do governo federal. Sob esta administração, o patrimônio da extinta RVPSC compôs o Sistema Regional 5 (SR 5), com sede em Curitiba (CÓRDOVA *et al*, 2010; IPHAN, 2012). Com a centralização da administração ferroviária, algumas das iniciativas sociais e recreativas patrocinadas pela rede perderam apoio, como foi o caso, por exemplo, do Clube Atlético Ferroviário (FERNANDES, 2011).

Na Figura 20 é possível observar a distribuição das estradas de ferro que passaram a ser administradas pela RFFSA após a incorporação da RVPSC. Nota-se que houve poucos investimentos em novos ramais no estado do Paraná em relação ao mapa da Figura 19. Basicamente, foram implementadas as diretrizes ferroviárias propostas para o norte do Paraná e para Guarapuava, e trechos antigos da ferrovia, entre Curitiba e Ponta Grossa foram gradualmente substituídos por variantes mais modernas, de modo que em 1990, não sobrava mais nada da linha em seu leito original (GIESBRECHT, 2012).

O novo ramal construído neste período ligava a Estrada de Ferro Itararé-Uruguaí na estação de Joaquim Murtinho (atualmente, Raul Mesquita, distrito de Piraí do Sul) a uma fábrica de papel implantada na fazenda Monte Alegre, município de Telêmaco Borba, às margens do rio Tibagi. Originalmente esta ferrovia, bem como o ramal de Barra Bonita, deveria ser estendida até encontrar-se com a ferrovia Ourinhos – Cianorte, porém com a crescente valorização do transporte rodoviário nas décadas seguintes, esses prolongamentos nunca foram executados (GIESBRECHT, 2012).

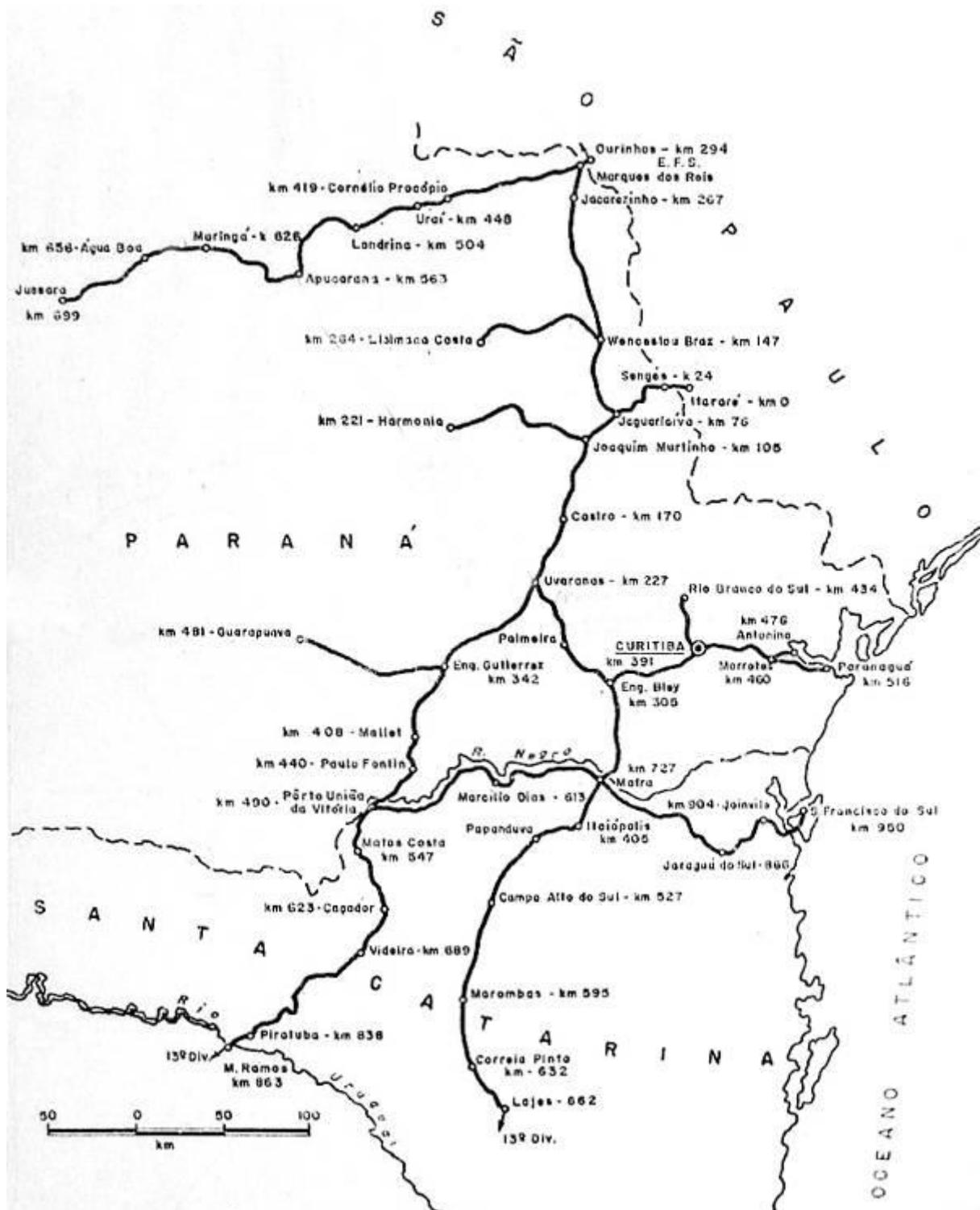


FIGURA 20 - ESTRADAS DE FERRO QUE PASSARAM A ADMINISTRADAS PELA RFFSA APÓS A EXTINÇÃO DA RVPS, 1970.

Fonte: Centro Oeste, 2013.

A RFFSA construiu durante a década de 1970 dois desvios ferroviários para substituir e complementar o traçado antigo e cheio de curvas da Ferrovia do Paranapanema. Com origem em Uvaranas (município de Ponta Grossa), a Ferrovia Central do Paraná e a Ferrovia Tronco Sul não possuem estações intermediárias e

nem interligam povoados e cidades ao longo de seu traçado, sendo concebidas e utilizadas apenas por trens de carga (GIESBRECHT, 2012). A primeira segue até Apucarana e liga-se à ferrovia Ourinhos – Cianorte; a segunda segue até Pinhalzinho, interligando-se com a malha da FEPASA, em São Paulo.

Porém, apesar dos investimentos e iniciativas da nova administração, a priorização de investimentos públicos para o transporte rodoviário, que exige menores investimentos iniciais embora seja mais oneroso em longo prazo, foi responsável pela estagnação da indústria ferroviária. Assim, o trem e a linha férrea passaram a representar um obstáculo para o desenvolvimento urbano.

“As paisagens ferroviárias começaram a sofrer um processo de desterritorialização. Antigas atividades econômicas e partes da infraestrutura ligadas ao transporte ferroviário foram desativadas, perderam seus vínculos com a ferrovia e com as relações nela efetivamente realizadas. Elementos que compunham as paisagens foram eliminados, e houve a formação de alguns vazios urbanos.”
(CÓRDOVA *et al*, 2010, p.19)

Este processo acentuou-se de tal forma que, durante o período 1996 a 1998, a RFFSA foi desestatizada por meio de um sistema de concessão de seu patrimônio por um período de 30 anos mediante licitação. Um dos seis segmentos da malha ferroviária nacional, correspondente inclusive ao estado do Paraná (Figura 21) foi arrematado pela Ferrovia Sul-Atlântica (FSA), depois América Latina Logística (ALL) (CÓRDOVA *et al*, 2010; IPHAN, 2012).

Na Figura 4, observa-se a derivação entre Araucária e Pinhais, retirando o tráfego pesado de cargas da área urbana de Curitiba. Posteriormente, foram desativados os trechos entre Curitiba e Araucária, Itararé e Jaguariaíva, Engenheiro Gutierrez e Porto União da Vitória. Além desses, outros ramais ferroviários históricos sem um tráfego regular correm risco de desativação.

Com a liquidação e extinção da RFFSA, coube ao IPHAN, segundo o artigo 9º da Lei 11.483/2007, “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA”. Assim, bens não-operacionais enquadrados nesses requisitos podem ser transferidos pela União para o órgão de gestão do patrimônio para garantir a preservação da memória ferroviária (IPHAN, 2012).

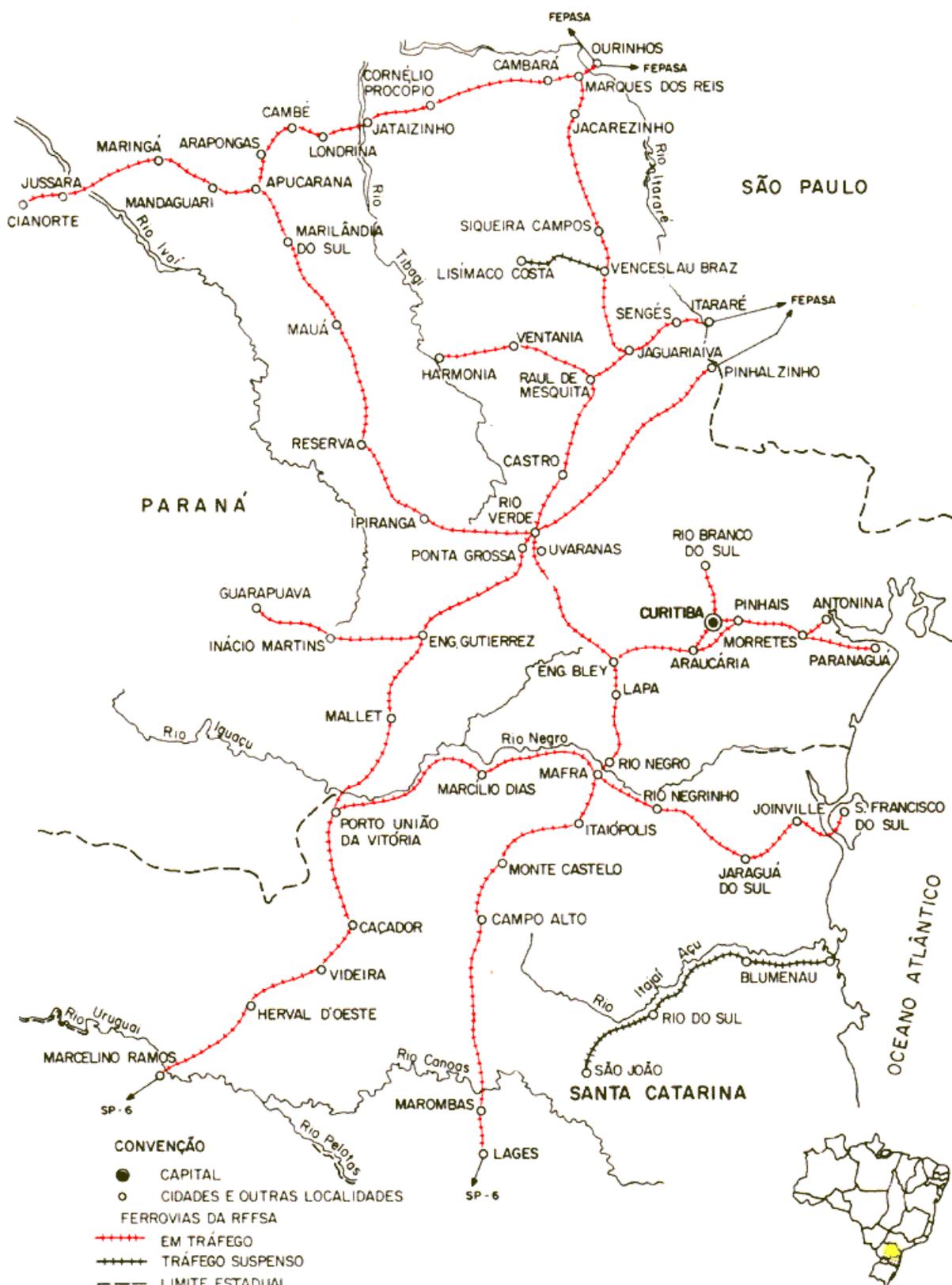


FIGURA 21 - DISTRIBUIÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO ADMINISTRADAS PELA RFFSA/SR5 NO PERÍODO DA PRIVATIZAÇÃO, 1984.

Fonte: Centro Oeste, 2013.

4.2 FERROVIA EM CURITIBA

Conforme exposto no capítulo 2, sobre a preservação do patrimônio cultural, na busca por garantir a preservação apropriada de um edifício pertencente ao conjunto do patrimônio ferroviário curitibano, é necessária a compreensão da inserção deste elemento dentro do complexo conjunto de pátios, edifícios, estações e caminhos que a passagem dos trens deixou na paisagem da cidade.

O primeiro ramal ferroviário a passar por Curitiba tinha origem em Paranaguá e foi concluído em 1885. Em 1891, a linha férrea prolongou-se na direção de Araucária, até a cidade de Ponta Grossa, com diversas derivações no interior do Paraná. O terceiro ramal a atravessar Curitiba foi construído em 1909 ligando a capital ao município de Rio Branco do Sul. Com a expansão urbana e o aumento da demanda, em 1977 foi construído o ramal Pinhais - Engenheiro Bley, um desvio ferroviário que passava mais ao sul da cidade e que visava minimizar os conflitos entre os trens de carga e a cidade no ramal Curitiba - Araucária (Figura 22). (CÓRDOVA *et al*, 2010; GIESBRECHT, 2011).

Com este novo ramal, o transporte de cargas deixou de circular pelo ramal Curitiba - Araucária. O trem de subúrbio, que funcionava neste mesmo ramal desde 1950, foi extinto durante a década de 1980, juntamente com a linha turística para a cidade histórica da Lapa. No início da década de 1990, esta linha foi definitivamente desativada e os trilhos foram removidos. Embora houvesse projetos de requalificação urbana propostos pelo IPPUC, boa parte da área do antigo leito ferroviário foi invadida e ocupada irregularmente por 1.200 famílias em 1991. Esta ocupação, parcialmente relocada pela prefeitura municipal e substituída por conjuntos habitacionais em 1995, contribuiu significativamente para a perda da percepção da imagem e da memória da ferrovia na região (DITTMAR, 2006, GIESBRECHT, 2011).

Lima (2011) identifica potencialidades paisagísticas e turísticas ao longo de segmentos dos ramais Curitiba - Paranaguá e Pinhais - Engenheiro Bley, a fim de propor um projeto de requalificação urbana. Através de instrumentos de regulamentação do uso do solo e diretrizes viárias, a autora busca reforçar a memória e a identidade ferroviária destes lugares.

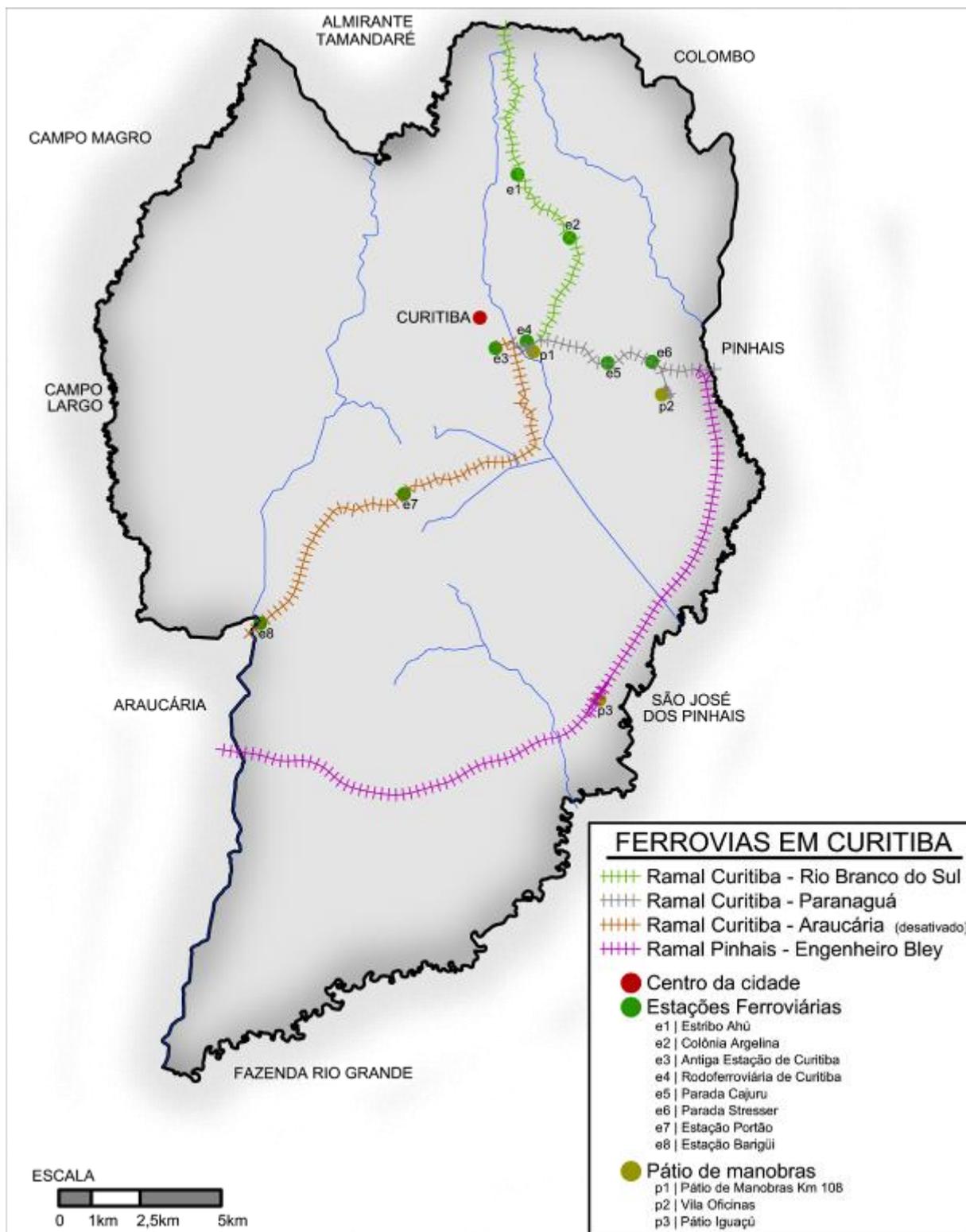


FIGURA 22 - RAMAIS FERROVIÁRIOS E PONTOS DE DESTAQUE NA REDE FERROVIÁRIA DE CURITIBA, PR

FONTE: Desenvolvido pelo autor a partir de CÓRDOVA *et al*, 2010; DITTMAR, 2006 e GIESBRECHT, 2011.

A Fundação Cultural de Curitiba lançou, em 2009, um edital de Identificação e Registro⁹ que teve como temática a paisagem ferroviária do município. Uma equipe multidisciplinar, formada por antropólogos, historiadores, fotógrafos e arquitetos e urbanistas, desenvolveu pesquisas ao longo dos ramais Curitiba - Paranaguá e Curitiba - Rio Branco do Sul, identificando e caracterizando elementos que fazem parte da paisagem ferroviária, a partir dos quais foram propostos os conjuntos paisagísticos que servem de base para as análises e interpretações deste trabalho.

Outro trabalho paralelo que analisa as transformações de parte dos espaços urbanos remanescentes da desativação do ramal Curitiba - Araucária propõe uma demarcação de trechos da linha férrea desativada a partir dos tipos de ocupação da paisagem após a mudança de usos (DITTMAR, 2006).

4.2.1 Caracterização das áreas de intervenção

A partir da metodologia de interpretação do espaço apresentada nestes trabalhos e nos casos correlatos estudados no capítulo 3, foi possível expandir a análise do itinerário cultural ferroviário, identificando-se vinte unidades de paisagem ao longo linhas férreas dos ramais Curitiba - Paranaguá, Curitiba - Araucária e Curitiba - Rio Branco do Sul (Figura 23).

Alguns destas unidades de paisagem são comuns aos traçados dos três ramais, como as unidades "Pátio Km 108", e "Conjunto Central". Outras, como "Eufrásio Correa" e "Sociedade Ferroviária", não estão ligadas fisicamente ao traçado da ferrovia, mas mantêm até hoje rastros da forte relação destas áreas com a cultura e o dia-a-dia das estradas de ferro. O conjunto de paisagem "Vila Oficinas", por sua vez, é um desvio do ramal Curitiba - Paranaguá em direção ao conjunto de oficinas da Rede, atualmente administradas pela ALL.

⁹ Este projeto de pesquisa teve como produtos um livro, um relatório fotográfico e um website que se complementam. Tanto o livro "Pelos trilhos: Paisagens ferroviárias de Curitiba" quanto o relatório "Paisagens materiais" estão disponíveis para download no website do projeto, www.pelostrilhos.net (CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA 2010).

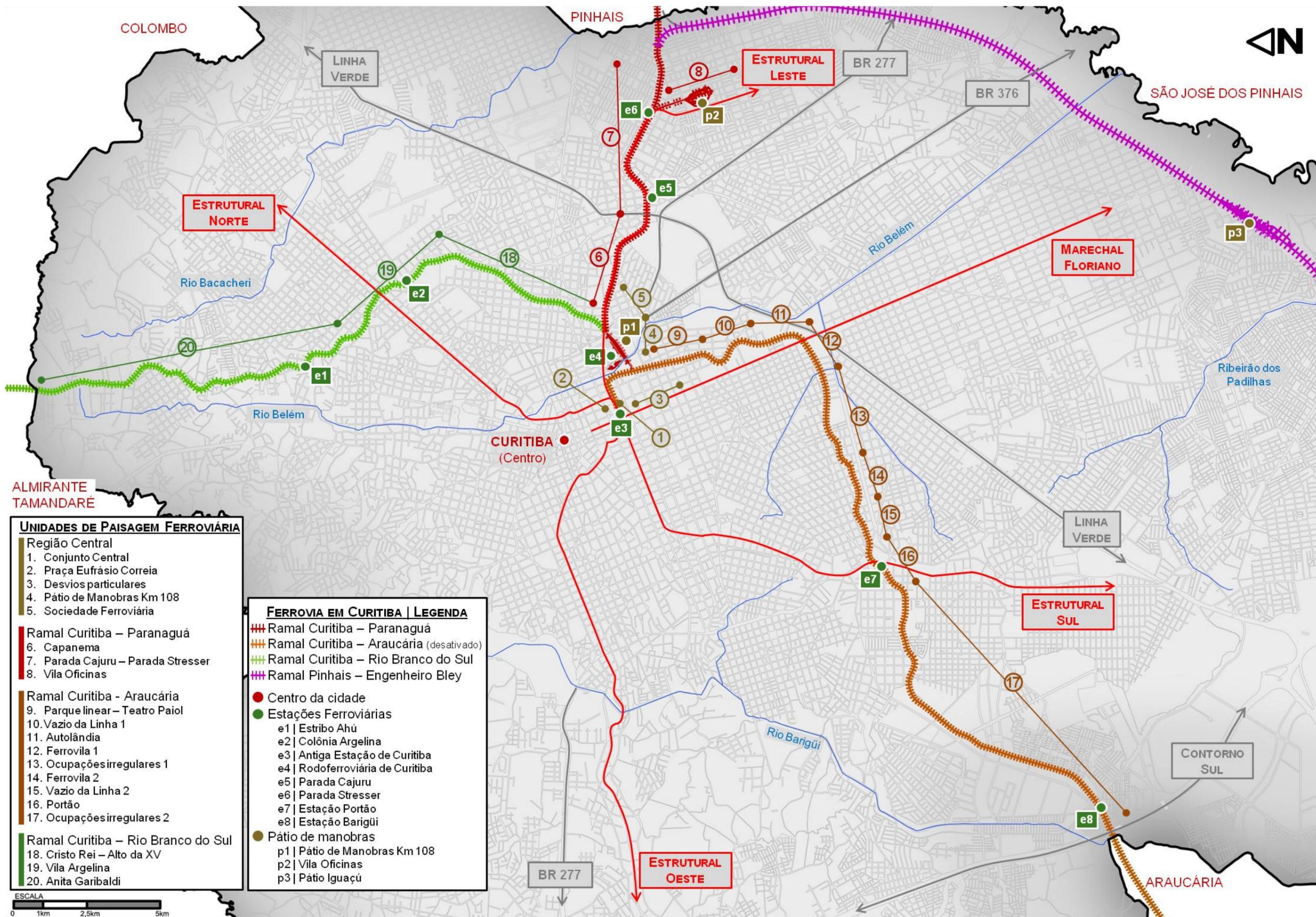


FIGURA 23 - UNIDADES DE PAISAGEM DO ITINERÁRIO CULTURAL FERROVIÁRIO DE CURITIBA
 FONTE: Desenvolvido pelo autor a partir de CÓRDOVA *et al*, 2010; DITTMAR, 2006 e GIESBRECHT, 2011.

4.2.2 Conjunto Central

Em uma grande quadra que conecta o centro de Curitiba ao antigo distrito industrial do Rebouças encontra-se o antigo centro administrativo e operacional de toda a rede ferroviária do Estado (Figura 24). Embora nenhuma das edificações que compõem este conjunto central mantenha suas funções originais, a permanência do significado simbólico da ferrovia é muito marcante neste trecho (DITTMAR, 2006).



FIGURA 24 - PAISAGEM 1: CONJUNTO CENTRAL

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

O viaduto João Negrão, popularmente conhecido como Ponte Preta, é patrimônio tombado a nível estadual e está sendo restaurado e transformado em passarela para pedestres através de um convênio entre o poder público e uma construtora particular. Após anos de abandono, o edifício *art déco* Teixeira Soares, antiga sede administrativa da Rede, foi incorporado pela Universidade Federal do Paraná e sofre processo de reforma e ampliação para abrigar as instalações do novo *campus* Rebouças (OLIVEIRA, 2012).

A antiga Estação Ferroviária foi desativada em 1972 com a inauguração da Rodoferroviária e seu prédio principal foi tombado em 1976. No edifício tombado encontra-se desde 1982 o Museu Ferroviário de Curitiba. O restante do pátio, porém, permaneceu desocupado por quase duas décadas, até a retirada dos trilhos da antiga Estação e a venda da área na década de 1990.

Em seu lugar foi construído um *shopping center* de grandes dimensões que evoca referências formais de grandes e luxuosas estações internacionais. Embora o

projeto do shopping supostamente tenha procurado manter a concepção original do edifício histórico e integrar as novas construções às antigas, o que efetivamente se observa é diferente. As grandiosas construções do *shopping* sobrepõem-se à estação, descaracterizando suas relações espaciais, de circulação e de escala com o entorno imediato: a plataforma de embarque foi coberta por uma estrutura de vidro e metal; o acesso principal deixou de ser feito pela praça Eufrásio Correia; e a pequena estação foi suprimida pelo tamanho e formalismo das novas edificações (CÓRDOVA *et al*, 2010; GIESBRECHT, 2011; OLIVEIRA, 2012).

Embora a perda das funções originais tenha enfraquecido o uso desses espaços, sua permanência como marco na paisagem ainda é forte. Instrumentos legais de proteção destas áreas, como o tombamento estadual e a criação do Setor Especial de Preservação da Paisagem Ferroviária, colaboram para a manutenção da memória ferroviária da região, de modo que Dittmar (2006) identificou neste conjunto a maior taxa de reconhecimento da paisagem ferroviária por parte da população.

4.2.3 Praça Eufrásio Correia

O itinerário cultural ferroviário, porém, não se limita aos edifícios diretamente ligados à ferrovia. Desde a construção da Estação, a praça Eufrásio Correia (Figura 25) representou um importante local de recepção aos viajantes e às mercadorias que chegavam a Curitiba. Por conta disso, instalaram-se ao redor da praça diversos hotéis, comércios e edifícios públicos como o palácio do Congresso do Estado e o quartel general do Exército.



FIGURA 25 - PAISAGEM 2: EUFRÁSIO CORREIA

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

Além destes edifícios, ao redor da praça também se encontrava a garagem dos bondes elétricos, onde eram guardados os veículos que interligaram diversas áreas da cidade até 1952, quando foram substituídos pelos ônibus. Tanto os bondes quanto o trem estimularam o desenvolvimento de seu entorno, atraindo pessoas e mercadorias de diversas regiões, tornando a praça Eufrásio Correia um ponto central de Curitiba (GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

4.2.4 Desvios particulares

Desde o início de sua ocupação, o bairro Rebouças caracterizou-se como uma área industrial marcada por longos muros e grandes galpões, pontuados eventualmente por algumas chaminés. A proximidade do bairro com a ferrovia possibilitou a instalação de grandes indústrias que construíam pequenos desvios na linha férrea (Figura 26) para atender suas demandas particulares de matéria prima ou de escoamento da produção (CÓRDOVA *et al*, 2010).



FIGURA 26 - PAISAGEM 3: DESVIOS PARTICULARES

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

O trem era a principal alternativa de transporte para o escoamento da produção das madeireiras, cervejarias, moinhos e engenhos de erva mate que se instalaram na região. Apesar da presença dessas grandes empresas, o transporte ferroviário não lhes era exclusivo, atendendo também uma grande diversidade de pequenas cargas.

A partir da década de 1960 o Plano diretor de Curitiba prevê a transferência das áreas industriais para a recém-criada Cidade Industrial de Curitiba.

Posteriormente, o ramal Curitiba - Araucária foi substituído pela alternativa Pinhais - Engenheiro Bley e a ferrovia e seus desvios deixaram de ser utilizados. Assim, muitos dos espaços industriais perderam seu uso e sua relação com o entorno e a região do Rebouças entrou em decadência. Novas iniciativas do poder público, todavia, têm proporcionado a transformação do bairro em um polo de lazer e cultura (DITTMAR, 2006).

4.2.5 Pátio de Manobras Km 108

Era no pátio de manobras do km 108 da Estrada de Ferro do Paraná que os ramais para Paranaguá, Rio Branco do Sul e Araucária se encontravam. Esta área, conhecida como Campo do Schimidtling, já havia sido considerada para a instalação da Estação Ferroviária, em 1880, porém a distância do centro da cidade e as constantes enchentes dos rios Juvevê e Belém inviabilizaram essa opção. Apesar disso, com o crescimento da demanda, esta área foi crescentemente recebendo diversos usos ferroviários (LYRA, 2006).

Atualmente, o conjunto de paisagem do Pátio de manobras do Km 108 (Figura 27) engloba o pátio de manobras propriamente dito, a garagem de litorinas, a estação rodoferroviária de Curitiba e os viadutos do Capanema e do Colorado. Dentre os conjuntos de paisagem identificados em Curitiba, o Pátio km 108 destaca-se pela permanência dos usos ferroviários, em especial o tráfego de passageiros na linha turística para Paranaguá operada pela concessionária Serra Verde Express.

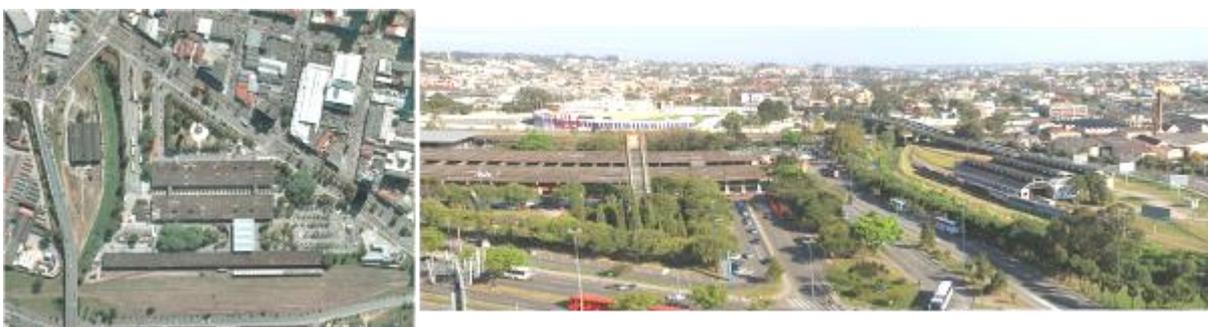


FIGURA 27 - PAISAGEM 4: PÁTIO KM 108

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

A conformação desta paisagem procedeu-se em dois momentos distintos. Inicialmente, a ferrovia era considerada um símbolo de progresso e desenvolvimento. Durante esse período, o aumento do número de trens que transitavam pela cidade tornou necessária a construção de desvios e ramais para manobra das composições. Edifícios de apoio como barracões e oficinas foram construídos para atender a esta demanda. Foi diante deste contexto que a garagem de litorinas, na época depósito de locomotivas, seria construída, na década de 1940.

Em um segundo momento, porém, o transporte ferroviário perde importância e os trilhos passam a ser considerados como obstáculo para o tráfego de veículos sobre rodas. Esse processo de inversão de preferências inicia-se com a construção do viaduto do Capanema em 1969, passa pela redução do pátio para abertura da rua Dário Lopes dos Santos (prolongamento da avenida Getúlio Vargas) e atinge seu ápice no início da década de 1990 com a retirada dos trilhos do ramal Curitiba - Araucária (CÓRDOVA *et al*, 2010).

4.2.6 Sociedade Ferroviária

Durante anos, a RVPSC foi uma das principais empresas do estado, empregando um grande número de funcionários que estabeleceram entre si associações que ultrapassaram as relações exclusivamente operacionais com a linha férrea (BATISTA, 2007). Alguns dos edifícios decorrentes dessa sociedade ferroviária ainda persistem à passagem do tempo e à chegada do "progresso". Embora esses edifícios necessariamente não possuam relações diretas entre si, quer sejam elas físicas ou de utilização, eles foram agrupados dentro de uma mesma unidade de paisagem para fins de reconhecimento e valorização (Figura 28).



FIGURA 28 - PAISAGEM 5: SOCIEDADE FERROVIÁRIA

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

Uma das principais reivindicações dos funcionários estava relacionada ao acesso a moradias. Para atender a essa demanda, a RVPSC, através da Caixa de Aposentadorias e Pensões dos ferroviários, financiou e construiu diversas vilas e moradias para seus colaboradores (BATISTA, 2007). A vila Capanema (Figura 29), com 68 lotes próximos ao encontro do rio Juvevê com o rio Belém é um exemplo dessas vilas. Construídas a partir de 1937, algumas casas ainda podem ser encontradas, embora estejam em péssimo estado de conservação.

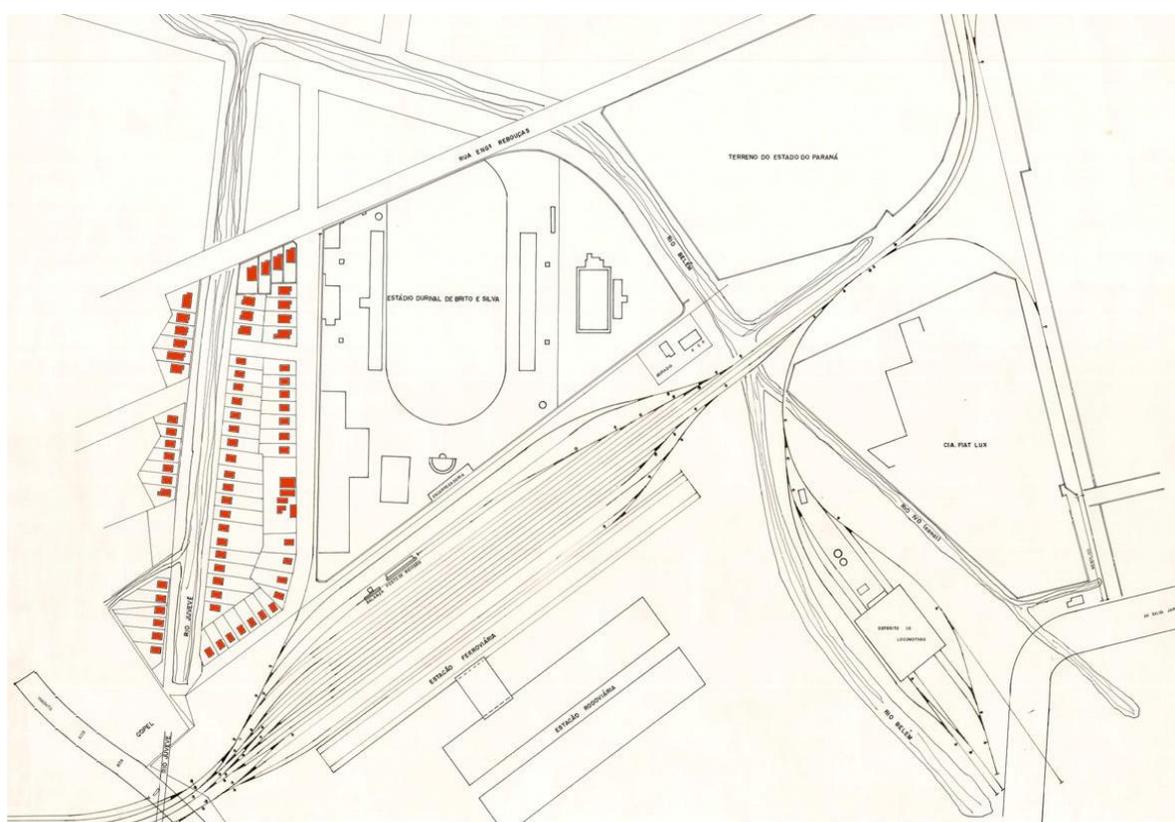


FIGURA 29 - ÁREA DO PÁTIO KM 108 E ARREDORES, COM CASAS DA VILA CAPANEMA EM DESTAQUE, 1979.

Fonte: Mota, 2012.

O local enfrenta problemas de infraestrutura, enchentes e questões legais sobre a posse dos imóveis (decorrentes da extinção da RFFSA em 2007). Apesar dessas questões, ambientalmente a vila Capanema é um local tranquilo, silencioso e bastante arborizado, embora esteja rodeada por vias de tráfego intenso (CÓRDOVA *et al*, 2010).

O Clube Atlético Ferroviário foi outra associação bastante atuante. Fundado em 1930, o clube recebeu significativas doações da RVPSC para a construção de seu estádio, inaugurado em 1947 (Figura 30). O projeto para o complexo esportivo era grandioso e previa a construção de quadras de basquete, vôlei, tênis, bocha, boliche, pistas de atletismo, piscinas de natação e de polo aquático, além de um auditório para apresentações musicais. Era o terceiro maior estádio do país na época de sua inauguração e sediou jogos da Copa do Mundo de 1950 (CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

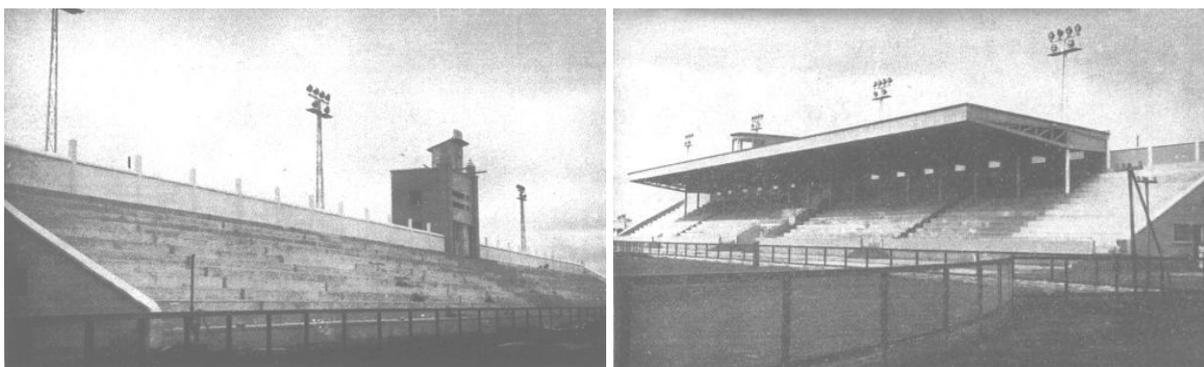


FIGURA 30 - CONSTRUÇÃO DO ESTÁDIO DURIVAL BRITTO E SILVA, DÉCADA DE 1940

Fonte: Acervo histórico da RFFSA.

Outra importante obra de assistência social construída durante a década de 1950 pela RVPSC foi o Hospital Central Ferroviário. Administrado por uma associação de classe (a União dos Ferroviários do Brasil), o hospital foi vendido em 1977 para a Associação Paranaense de Cultura, que o transformou no Hospital Universitário do Cajuru (PUCPR, 2013). Diversas alterações ocorridas no edifício e em seu entorno nos anos posteriores comprometem a relevância arquitetônica e a ligação visual do hospital com a paisagem ferroviária (GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

Além destas grandes estruturas sociais, habitacionais e de lazer, vários comércios se estabeleceram próximos aos trilhos para atender aos ferroviários.

Armazéns e cooperativas que forneciam alimentos aos funcionários da Rede com desconto em folha de pagamento (CÓRDOVA *et al*, 2010).

4.2.7 Capanema

O ramal Curitiba - Paranaguá segue boa parte de seu percurso paralelo à antiga avenida Capanema (atual Affonso Camargo), descortinando uma paisagem bastante heterogênea (Figura 31). Durante parte do trecho, um muro de arrimo estabelece um desnível que isola visualmente a avenida da linha férrea. Nesse ponto, os poucos cruzamentos de nível e a perda do contato visual entre as duas vias colaboram para a percepção de paisagens distintas, características de dois períodos diferentes (CÓRDOVA *et al*, 2010).



FIGURA 31 - PAISAGEM 6: CAPANEMA

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010.

Ao norte da ferrovia, grandes empreendimentos imobiliários contemporâneos são construídos junto à avenida Affonso Camargo, consolidando o eixo estrutural leste de Curitiba. Opostos a estes, no lado sul da linha, pequenas casas térreas, algumas de madeira, lembram o início da ocupação da região pelos ferroviários.

4.2.8 Parada Stresser – Parada Cajuru

Mais à frente nessa linha, encontram-se dois pequenos conjuntos de edificações ferroviárias: as casas de turma¹⁰ das paradas Cajuru e Stresser, que delimitam um conjunto de paisagem bem definido (Figura 32). Nesta paisagem destacam-se, além das casas de turma, os diversos cruzamentos de pedestres, a área gramada de recuo da linha férrea, o som das movimentadas avenidas que ladeiam a ferrovia e a horizontalidade dos bairros divididos pelos trilhos (CÓRDOVA, 2010).



FIGURA 32 - PAISAGEM 7: PARADA STRESSER - PARADA CAJURU

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010.

A vila Cajuru (Figura 33A) é composta por quatro casas dispostas paralelamente aos trilhos, sendo que a principal delas, onde funcionava a parada do trem de subúrbio, é construída em alvenaria. Relatos de antigos moradores da região afirmam que outras duas edificações, do outro lado do trilho, também compunham o conjunto. Aqui desciam os operários que trabalharam na construção do Centro Politécnico da UFPR.



FIGURA 33 - CASAS DE TURMA: (A) PARADA CAJURU; (B) PARADA THEODORO STRESSER

Fonte: GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

¹⁰ As casas de turma representam uma categoria tipológica de edificações ferroviárias compostas por pequenas construções, geralmente de um único cômodo, dispostas ao longo das linhas. Estas construções simples serviam de apoio e moradia aos trabalhadores responsáveis pela manutenção da via permanente (PRESERFE, 2004).

No entroncamento da estrada de ferro com o ramal que dá acesso para as oficinas ferroviárias de Curitiba encontra-se um conjunto de seis casas de madeira (Figura 33B) que recebem o nome do posto de cruzamento km 104, ou Engenheiro Theodoro Stresser. Além do entroncamento para as oficinas, nesse ponto também havia um desvio para um ramal paralelo que dava acesso ao Instituto Brasileiro do Café, onde atualmente funciona o depósito do Armazém da Família (grande galpão ao sul da ferrovia que se destaca na imagem aérea da Figura 32).

4.2.9 Vila Oficinas

Um dos conjuntos de paisagem que ainda mantém uma estrutura bastante similar ao original é a Vila Oficinas (Figura 34). Embora novos edifícios tenham sido construídos e alguns dos antigos, se perdido, a rotina de funcionamento da "maior oficina de locomotivas da América Latina" (CÓRDOVA *et al*, 2010, p.29), com seus fluxos de ferroviários, ruídos, apitos e cheiros característicos, contribui para a permanência do vínculo da região com a cultura dos trilhos.



FIGURA 34 - PAISAGEM 8: VILA OFICINAS

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

As novas oficinas ferroviárias de Curitiba (Figura 35) começaram a ser construídas em 1943, entraram parcialmente em operação em 1949 e foram oficialmente inauguradas pelo presidente Getúlio Vargas em 1953. O complexo é composto por imensos galpões e uma grande caixa d'água concreto armado, além de um edifício administrativo e uma escola profissionalizante para os filhos dos funcionários. Nesta escola, que anteriormente possuía, inclusive, um internato para os filhos de ferroviários do interior do estado, atualmente funciona um colégio

municipal. O resto do conjunto das Oficinas é ocupado pela ALL, concessionária da malha ferroviária da extinta RFFSA (CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

Na época de sua construção, as oficinas se encontravam bastante isoladas do restante da cidade. Para atender demandas dos funcionários que ali trabalhavam, diversas casas foram construídas, dando origem à Vila Oficinas. As primeiras casas foram construídas inteiramente com recursos da Rede e ostentam até hoje no frontão o brasão da RVPSC. Posteriormente, a construção de outras casas de funcionários também foi financiada pela empresa.



FIGURA 35 - PERSPECTIVA DAS NOVAS OFICINAS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA
Fonte: Acervo histórico da RFFSA.

No início da década de 1970, a RFFSA estabeleceu um acordo com a COHAB para construção do Conjunto Habitacional Vila Oficinas, o segundo conjunto popular implantado em Curitiba. Neste conjunto, o desenho urbano propôs soluções diferenciadas que criaram ruas internas, jardinetes e praças com equipamentos públicos (GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

4.2.10 Parque Linear – Teatro Paiol

A partir da década de 1960, o modal rodoviário passa a ser mais valorizado no planejamento das cidades brasileiras. Por isso, uma equipe de engenheiros da RFFSA elaborou um relatório sobre adequações necessárias às ferrovias diante das diretrizes objetivadas pelo Plano Diretor de Curitiba de 1965.

O relatório intitulado 'Instalações Ferroviárias de Curitiba' apontava a incompatibilidade do crescimento urbano com as grandes estruturas ferroviárias em operação na cidade na época. Além da construção de uma nova estação ferroviária (no caso, a Rodoferroviária de Curitiba), o relatório recomendava a desativação dos ramais Curitiba - Araucária e Curitiba - Rio Branco do Sul, que seriam substituídos por contornos ferroviários ao longo do perímetro urbano (CÓRDOVA *et al*, 2010).

No plano diretor de 1985, o IPPUC propõe que esses ramais sejam transformados no Eixo de Integração Comunitária Parque Cachoeira - Barigüi (Figura 36). A proposta consiste em um parque linear de 25 km, onde seriam implantadas áreas de lazer e recreação bastante arborizadas, com equipamentos públicos, incorporando e aproveitando elementos da memória ferroviária (DUARTE, 1986; DITTMAR, 2006).



FIGURA 36 - ILUSTRAÇÕES DA PROPOSTA PARA O PARQUE CACHOEIRA-BARIGÜI

Fonte: DUARTE, 1986; IPPUC, 1985 *in* DITTMAR, 2006.

Com a inauguração da variante Pinhais - Engenheiro Bley, em 1977, o ramal Curitiba - Araucária deixa de ser utilizado durante a década de 1980, tendo seus trilhos retirados em 1991. Do projeto original do parque, apenas um pequeno trecho de 1,2 km no início do ramal foi parcialmente executado (Figura 37).



FIGURA 37 - PAISAGEM 9: PARQUE LINEAR - TEATRO PAIOL

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

O parque linear contido entre as ruas João Negrão e Conselheiro Laurindo (esta última, prolongada em sua extensão atual após a desativação do ramal) recebe o nome de Eixo de Animação João Saldanha. Além de um amplo gramado com árvores de grande porte e alguns equipamentos esportivos, permanecem no local dois fragmentos do uso original: a ponte metálica sobre o rio Água Verde e um pedaço de trilho com um eixo de rodagem (GALLARZA; BAPTISTA, 2010).

Neste compartimento de paisagem ainda podem ser encontrados alguns edifícios antigos que possuíam vínculos diretos com a ferrovia, como casas de madeira e galpões industriais. Dentre estes edifícios, destaca-se nesse trecho a presença do antigo paiol de pólvora, reciclado em teatro de arena em 1971.

4.2.11 Vazio da Linha 1

Próximo à rua João Viana Seiler, o parque linear termina e dá lugar a uma área onde o leito da linha férrea não recebeu nenhum novo uso (Figura 38). O espaço vazio perdeu seus rastros históricos, mas não adquiriu novas funções na malha urbana. Em seu entorno, não foram identificados edifícios que tiveram vinculação com a ferrovia, embora o sistema viário local seja significativamente obstruído pelo espaço vazio da linha.



FIGURA 38 - PAISAGEM 10: VAZIO DA LINHA 1

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

4.2.12 Autolândia

Seguindo pelos trilhos, nota-se que gradualmente os espaços vazios da linha férrea são indevidamente ocupados por pátios de estacionamentos das grandes concessionárias de automóveis localizadas neste trecho da Av. Mal. Floriano Peixoto (Figura 39). Para Dittmar (2006), a fraca atuação do poder público como agente regulador do mercado de terras tem favorecido essa apropriação indevida do espaço público. O uso do leito da ferrovia para construção destes estacionamentos tem se intensificado nos últimos anos, desperdiçando um potencial paisagístico que poderia ser agregado ao local.



FIGURA 39 - PAISAGEM 11: AUTOLÂNDIA

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

No lado oposto às concessionárias, na área compreendida entre a ferrovia e a antiga BR-116, grandes edifícios industriais atendidos pela ferrovia ainda estão presentes¹¹. Embora a maior parte destes edifícios esteja desocupada, em pelo menos três deles foi possível identificar a existência de um desvio ferroviário particular. Em dois destes casos, permanecem os rastros históricos desses desvios, sendo o primeiro junto à rua Francisco Parolin e o segundo, próximo à av. Mal Floriano Peixoto.

¹¹ Esta região industrial localizada nas imediações da linha férrea e da rodovia recebeu o nome de "Zona oleosa" pois ali se instalaram, a partir dos anos 1950, os depósitos de combustíveis de várias empresas como Shell, Atlantic e Texaco. Posteriormente, estes depósitos foram transferidos para o município de Araucária (KASHIWAGI, 2004).

4.2.13 Ferrovila 1

Em 1989, a Prefeitura Municipal adquiriu a faixa de domínio de 40 metros de largura do ramal ferroviário desativado do Parolin à Cidade Industrial para implantar um programa de habitação popular denominado Ferrovila (Figura 40 e 42). Este programa previa a construção de apartamentos para 10.000 famílias através de uma parceria entre o poder público e empresas privadas. O município vendia os terrenos por um valor baixo para as empresas construírem moradias para seus empregados de classe baixa (DITTMAR, 2006).



FIGURA 40 - PAISAGEM 12: FERROVILA 1

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

A primeira empresa a aderir ao programa foi o Banco Bamerindus, que construiu quatro conjuntos de apartamentos e em 1991 já havia entregue metade das 400 unidades negociadas (TONELLA, 2010). Trata-se de uma série de edifícios de apartamentos de quatro pavimentos, articulados por um volume comercial com o dobro de andares. Neste conjunto paisagístico, a percepção da memória ferroviária está parcialmente preservada pelo caráter simbólico da Ferrovila (DITTMAR, 2006). O conjunto habitacional estabelece uma separação física entre grandes lotes industriais da av. Pres. Wenceslau Braz e a Favela do Parolin, uma das ocupações mais antigas de Curitiba.

4.2.14 Ocupações Irregulares 1

Na madrugada do dia 7 de setembro de 1991, uma ação coordenada pela União Geral dos Bairros, uma entidade de representação comunitária, promoveu a ocupação de 14 km da faixa de domínio do extinto ramal Curitiba - Araucária por 3.500 famílias (Figuras 41 e 45) (TONELLA, 2010). A invasão planejada recebeu o apoio de um grupo de vereadores vinculados a partidos políticos que faziam oposição à prefeitura da época, alegando a ausência do poder executivo na produção de habitação social (BOM DIA PARANÁ, 1991).



FIGURA 41 - PAISAGEM 13: OCUPAÇÕES IRREGULARES 1

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

Embora a questão fundiária envolva diversos fatores, é importante destacar o viés político destas ocupações, que provocaram, em última instância, mudanças no traçado urbano da cidade e forçaram mudanças de planejamento.

Esta unidade de paisagem, por conta deste processo de alteração de usos, perdeu muito de seu referencial ferroviário. Além disso, a proximidade com o grande lote da antiga indústria de fogões Marumby atua como obstáculo na integração da área com o sistema viário do entorno (DITTMAR, 2006).

4.2.15 Ferrovila 2

Entre 1993 e 1995, um dos trechos mais valorizados da Ferrovila, nas proximidades dos bairros Vila Guaíra e Portão, foi desocupado e as famílias foram relocadas pela COHAB para o Bairro Novo, no sul da cidade. Assim, foi possível

aprimorar a urbanização nesta área com a abertura de ruas e a construção de mais blocos de apartamentos (Figura 42) (DITTMAR, 2006).



FIGURA 42 - PAISAGEM 14: FERROVILA 2

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

Recentemente, este trecho da Ferrovila foi ampliado com a construção de 178 unidades habitacionais pela COHAB, na altura da rua Minas Gerais. Este prolongamento do empreendimento fez parte de um programa de reassentamento de famílias em área de risco (COHAB, 2012).

No cruzamento da rua Santa Catarina com a linha férrea encontram-se alguns fragmentos de trilhos que, juntamente com o conjunto de edifícios, contribui para a percepção simbólica desta paisagem ferroviária. Nesta área é possível identificar alguns imóveis que possivelmente sejam remanescentes do início da ocupação da região, na década de 1940.

4.2.16 Vazio da Linha 2

O conjunto de paisagem seguinte (Figura 43) também foi parcialmente contemplado com o programa de desocupação da Ferrovila na década de 1990. Porém, diferentemente dos trechos adjacentes, neste conjunto as áreas desocupadas não possuem diretrizes que desenvolvam seu potencial de uso. Enquanto o poder público se abstém de uma ação consolidante, a área continua com um caráter indefinido e o espaço vazio da linha férrea vai sendo utilizado como depósito clandestino de entulho e resíduos.



FIGURA 43 - PAISAGEM 15: VAZIO DA LINHA 2

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

4.2.17 Portão

No local onde a Estrada de Ferro do Paraná com destino a Ponta Grossa se aproximava do antigo posto fiscal para controle da passagem das tropas com destino a Sorocaba foi construída a estação do Portão (Figura 44). Após a construção da estação, em 1891, a região começou a se desenvolver como centro comercial e industrial devido à facilidade de transporte. Destacam-se principalmente as indústrias de móveis, barricas e os engenhos de erva mate (GIESBRECHT,2012; IPPUC, 2012).



FIGURA 44 - PAISAGEM 16: PORTÃO

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; GIESBRECHT, 2012.

Na década de 1960, uma estação em alvenaria substituiu a anterior. Com a desativação da linha, porém, esta estação foi demolida, restando apenas algumas das casas da vila ferroviária do Portão. No local onde havia um pequeno pátio de manobras, com desvios para as indústrias e para o quartel do Exército, está a praça Tito Schier (DEPARTAMENTO DE URBANISMO, 1962; GIESBRECHT, 2012).

4.2.18 Ocupações Irregulares 2

A vigésima unidade de paisagem ferroviária (Figura 45) mantém características similares nos seus 7,5 km de extensão entre o Portão e a divisa entre os municípios de Curitiba e Araucária, no rio Barigüi. Os moradores que invadiram a área em 1991 dividem-se atualmente em 15 associações que juntas, compõem a Ferrovila (FERNANDES, 2012).

Com 40 metros de largura em toda sua extensão, correspondentes à antiga faixa de domínio da linha férrea, esta ocupação é bastante densa, com poucos espaços livres. Em boa parte do trecho, o conjunto é ladeado pelos grandes lotes industriais da CIC, limitando-se a um acesso único, com poucas integrações com a malha urbana.



FIGURA 45 - PAISAGEM 17: OCUPAÇÕES IRREGULARES 2

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013.

Na extremidade da linha, pouco antes da ferrovia cruzar o rio Barigüi, ficava uma estação de madeira de mesmo nome, desmontada em 1986 com a desativação da linha (Figura 46). Esta estação foi atendida pelos trens de subúrbio que funcionaram da década de 1950 até 1977, sendo o principal meio de ligação da Vila Nossa Senhora da Luz¹² com o centro de Curitiba (GIESBRECHT, 2012; IPPUC, 2012).

¹² A construção da Vila Nossa Senhora da Luz, em 1966, marcou o início da ocupação da Cidade Industrial de Curitiba. Trata-se do primeiro conjunto habitacional construído pela COHAB no Brasil, com 2.115 casas distribuídas em 12 unidades de vizinhança constituídas ao redor de uma praça (GONÇALVES, 2008).



FIGURA 46 - LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO E DA PONTE SOBRE O RIO BARIGÜI, DIVISA ENTRE OS MUNICÍPIOS DE CURITIBA E ARAUCÁRIA

Fonte: Acervo histórico da RFFSA; IPPUC, 1971, GOOGLE MAPS, 2013.

No terreno onde anteriormente estava localizada a Estação do Barigüi encontra-se a Escola Municipal Otto Bracarense Costa. Em frente a esta escola, no cruzamento com a rua Desembargador Cid Campelo encontra-se um pequeno rastro histórico dos trilhos do antigo ramal, único nesta unidade de paisagem já bastante descaracterizada.

4.2.19 Cristo Rei – Alto da XV

O ramal Curitiba - Rio Branco do Sul inicia-se no conjunto de paisagem Cristo Rei - Alto da XV (Figura 47), atravessando os bairros de mesmo nome sobre o sinuoso divisor de águas entre as bacias hidrográficas dos rios Juvevê e Bacacheri. Neste trajeto podem ser identificadas casas antigas em terrenos amplos e arborizados cercados por muros baixos, reminiscências do início da ocupação na região. Em todo este trecho, o traçado da ferrovia é acompanhado pela rua Flávio Dallegrove e por uma ciclovia bastante usada por ciclistas e pedestres (CÓRDOVA *et al*, 2010).

Embora atravesse bairros predominantemente residenciais, este trecho da ferrovia possui diversas passagens de nível onde vias de grande fluxo disputam espaço com os trilhos. Acidentes com pedestres ou veículos são comuns e as reclamações dos moradores sobre o barulho das composições (em média cinco trens por dia) é frequente neste trecho (CARRIEL, 2009).



FIGURA 47 - PAISAGEM 18: CRISTO REI - ALTO DA XV

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010.

4.2.20 Vila Argelina

A segunda unidade de paisagem ferroviária desse ramal está localizada ao redor da Vila Argelina (Figura 48), um conjunto de seis residências de madeira, casas de turma construídas provavelmente na década de 1950 que serviam aos funcionários responsáveis pela manutenção da via permanente da RFFSA. Nesse ponto, onde a ferrovia cruzava a Estrada da Graciosa (atualmente, av. Erasto Gaertner), havia uma parada de trem (CÓRDOVA *et al*, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010).



FIGURA 48 - PAISAGEM 19: VILA ARGELINA

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA, 2010.

A Parada da Colônia Argelina inicialmente serviu a uma colônia de franceses que imigraram da Argélia e que posteriormente deu origem ao bairro Bacacheri. Com a intensa ocupação militar na região, a partir da década de 1930 começou a operar no local um desvio para carga e descarga de material bélico (Figura 49).



FIGURA 49 - MANOBRA MILITAR NA VILA ARGELINA, DÉCADA DE 1980

Fonte: GIESBRECHT, 2012.

Neste trecho da paisagem os trilhos são ladeados por grande edifícios e residências com altos muros, ora mais frequentes, ora substituídos por altas árvores e densa vegetação. As casas da vila ferroviária estão localizadas no estreito espaço entre os campos de golfe do clube aristocrático *Graciosa Country Club* e os prédios da Av. Nossa Senhora da Luz (CÓRDOVA *et al*, 2010; GIESBRECHT, 2012).

4.2.21 Anita Garibaldi

Esta unidade de paisagem ferroviária segue no sentido Norte-Sul até o bairro Cachoeira, limite entre os municípios de Curitiba e Almirante Tamandaré, acompanhando a Avenida Anita Garibaldi (Figura 50). As duas vias se cruzam seguidas vezes enquanto atravessam uma região com casas predominante térreas, muitas delas bastante antigas, tanto de madeira quanto de alvenaria.

Neste percurso, em que a ferrovia é ladeada por uma ciclovia bem utilizada por crianças e adultos, a presença de vegetação diversa colore o trecho e o barulho da cidade é substituído pelo canto dos pássaros. O traçado sinuoso da ferrovia, decorrente do relevo acidentado da região, embora obrigue os trens de carga a reduzirem sua velocidade, cria diversos pontos de contemplação, com visuais panorâmicas da cidade (CÓRDOVA *et al*, 2010).



FIGURA 50 - PAISAGEM 20: ANITA GARIBALDI

Fonte: GOOGLE MAPS, 2013; CÓRDOVA *et al*, 2010.

Destaca-se a presença do Estribo Ahú (Figura 51) neste conjunto. Composto por uma pequena plataforma de concreto coberta por uma estrutura de madeira com telhado de duas águas com telhas francesas, implantado em uma curva-ferradura bem fechada. Uma parada para o embarque e desembarque dos passageiros dos trens de subúrbio no Ramal Curitiba - Rio Branco do Sul foi construída no local na década de 1960. Quando o serviço de passageiros parou de funcionar, em 1991, construiu-se o Estribo para preservar-se a memória do local (CÓRDOVA, 2010; GALLARZA; BAPTISTA, 2010; GIESBRECHT, 2012).



FIGURA 51 - ESTRIBO AHÚ

Fonte: GALLARZA; BAPTISTA, 2010.

Atualmente, o Estribo do Ahú serve como abrigo ou escada para o intenso fluxo de pedestres que cruzam a ferrovia e atravessam o grande desnível existente entre a Rua Flávio Dallegrove e a avenida Anita Garibaldi. Neste local também é possível a contemplação da visual panorâmica da região leste de Curitiba.

5 DIRETRIZES GERAIS

Neste capítulo são definidas as diretrizes para a preservação de um itinerário cultural ferroviário para Curitiba e é elaborado um plano de ação com a sequência das atividades que serão desenvolvidas a partir da conclusão desta etapa do trabalho.

5.1 DEFINIÇÃO DAS DIRETRIZES

Com base nas informações acumuladas nos capítulos anteriores sobre a preservação do patrimônio ferroviário, itinerários culturais e a situação da ferrovia em Curitiba e diante da avaliação de outras propostas de transformação e preservação de áreas ferroviárias no Brasil e no mundo, foram propostas diretrizes preliminares para subsidiar o desenvolvimento do itinerário cultural ferroviário. Estas diretrizes têm por finalidade direcionar as ações desenvolvidas na sequência das atividades deste trabalho.

A figura 52 apresenta uma síntese destas diretrizes, espacializando-as de forma geral ao longo dos três ramais ferroviários abordados na pesquisa.

a) Permanência dos usos originais:

O capítulo anterior mostrou o valor individual que alguns edifícios ao longo da ferrovia possuem. No caso particular da Rodoferroviária e das Oficinas de Curitiba, este valor está fortemente vinculado aos usos originais. A primeira foi construída como o primeiro terminal de passageiros que integrasse os modais rodoviário e ferroviário, a segunda é a maior oficina de locomotivas da América Latina.

Embora a inserção de novos usos que dinamizem os espaços degradados seja necessária, ter-se-á como critério de escolha privilegiar a permanência dos usos originais do edifício ou do espaço livre de modo a favorecer a preservação de aspectos imateriais do itinerário ferroviário.

b) Compatibilizar propostas com os projetos dos órgãos públicos:

Conforme mencionado na introdução deste trabalho, diversos órgãos públicos já demonstraram interesse nas áreas e equipamentos ferroviários, elaborando projetos de reciclagem ou reutilização. Além dos projetos de construção de desvios ferroviários fora do perímetro urbano, boa parte desses projetos prevê novas utilizações para algumas edificações ferroviárias, especialmente na região da Vila Oficinas e do Pátio de manobras do Km 108. O desenvolvimento deste itinerário ferroviário precisa considerar esses projetos anteriores, avaliando criticamente sua inserção ou rejeição na composição da proposta para o conjunto.

c) Propor melhorias para acessibilidade e mobilidade:

A ferrovia é originalmente concebida como um meio de transporte, embora atualmente não contribua para a mobilidade urbana, sendo responsabilizada por diversos problemas de trânsito. Os conflitos entre o trem e automóveis são mais frequentes ao longo do ramal Curitiba - Rio Branco do Sul, como já foi mencionado nos capítulos anteriores. Além de abordar as causas e soluções para estes conflitos, a recuperação do espaço da estrada de ferro como opção alternativa de transporte e mobilidade que contribua para a melhoria da acessibilidade urbana é uma tentativa de valorizar o valor de uso deste espaço.

d) Integrar espaços e equipamentos:

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. A análise da *Promenade Plantée*, em Paris, evidencia a qualificação que uma boa integração urbana pode propiciar ao projeto.

Ao projetar um espaço que atravesse a cidade, é essencial reconhecer o potencial de integração entre os diversos espaços livres e equipamentos localizados próximos à área de intervenção. No caso de Curitiba, a linha férrea passa muito próxima a diversos equipamentos e espaços públicos já existentes que podem ser melhor interligados através de um projeto adequado para o itinerário ferroviário. Alguns exemplos dessas infra estruturas que podem ser integradas pela ferrovia são o parque São Lourenço, o Jardim Botânico, o Teatro Paiol, o Museu Metropolitano de Arte e os *campi* Agrárias e Centro Politécnico da UFPR.

e) *Preservar as áreas ferroviárias como espaço livre na cidade:*

Embora esta já tenha sido uma atitude assumida no passado, fragmentar o espaço ferroviário em loteamentos ou inserir demasiados equipamentos prejudica a percepção da continuidade deste espaço e desperdiça o potencial que este espaço livre remanescente tem dentro do contexto da conurbação metropolitana. Especialmente nos bairros residenciais do Alto da XV, Cristo Rei e Capão da Imbuia, o espaço da ferrovia precisa ser valorizado como eixo de ligação e não como barreira de fragmentação da malha urbana.

f) *Valorizar potenciais naturais e paisagísticos:*

Além do valor do patrimônio edificado, as áreas ferroviárias também possuem estruturas ambientais de grande valor que precisam ser reconhecidas, preservadas e incorporadas à proposta de intervenção. O trabalho da *Ruta del ferrocarril al Mediterráneo* possui uma densa metodologia de análise e classificação das unidades de paisagem, reconhecendo e valorizando aspectos ecológicos e panorâmicos.

O reatamento dessa metodologia para o objeto de estudo da pesquisa permite a identificação de densas massas de vegetação principalmente ao longo do ramal Curitiba - Rio Branco do Sul e do trecho inicial do ramal Curitiba - Araucária. Além das potencialidades da flora preservada, a hidrografia e o relevo contribuem para a diversificação dos espaços. Estas características físicas do território propiciam, por exemplo, a apreciação de visuais panorâmicas do centro da cidade bastante interessantes a partir dos conjuntos de paisagem Ferrovila 2 e Anita Garibaldi.

g) *Estimular a apropriação comunitária:*

Durante décadas, as infra estruturas ferroviárias que deram origem à *Promenade Plantée* e ao *High Line Park* foram responsáveis pela degradação de seu entorno. A qualidade do projeto destas intervenções é comprovada pela forte apropriação comunitária dos espaços seja em eventos planejados ou de modo espontâneo.

Áreas como os Vazios de Linha 1 e 2 são evidências da falta dessa apropriação na linha férrea curitibana. Para que a população atendida pelo itinerário cultural se aproprie deste patrimônio, reconhecendo seu valor, é importante estimular as sensações de bem estar e pertencimento nos espaços projetados. O

envolvimento e a participação social nas atividades propostas também devem contribuir neste sentido.

h) Consolidar rastros históricos da ferrovia:

Como foi exposto ao longo do trabalho, muito do patrimônio ferroviário já se perdeu. A desativação e retirada dos trilhos ao longo do ramal Curitiba - Araucária foi, possivelmente, uma das principais descaracterizações que este patrimônio sofreu nas últimas décadas. Os rastros históricos remanescentes desse processo precisam, portanto, ser identificados e consolidados como registro da memória.

i) Propor equipamentos que favoreçam a requalificação urbana:

Nos casos estudados no capítulo 3, especialmente o plano *Seine Rive Gauche*, foi evidenciada a importância que a existência de usos diversificados tem para a requalificação de áreas urbanas degradadas e como a adequada inserção de equipamentos públicos pode contribuir para estimular a diversificação dos usos. Os trechos de ocupações irregulares 1 e 2 atualmente são, dentre as unidades de paisagem identificadas, aquelas onde há maior carência de equipamentos públicos.

j) Estimular parcerias com a iniciativa privada:

A preservação do patrimônio não pode ser uma preocupação exclusiva do poder público. O projeto do Eixo Tamanduatehy, em Santo André, possui algumas propostas para estimular o desenvolvimento de parcerias com a iniciativa privada, possibilitando a consolidação de propostas para a área, desonerando parcialmente a participação do poder público.

Para envolver outros agentes nesta preservação é importante propor sistemas de parceria que estimulem o envolvimento da iniciativa privada na preservação do itinerário cultural como patrimônio comunitário e na consolidação dos novos usos propostos para a área. Unidades de paisagem como os Desvios Particulares e o Portão encontram-se atualmente em locais de grande interesse comercial, nos quais a participação de particulares pode auxiliar na consolidação das iniciativas do poder público para a área.

k) Estabelecer um padrão de intervenção:

Uma vez que o itinerário percorre diferentes contextos urbanos, é necessário que se estabeleça um padrão de linguagem que favoreça o reconhecimento e a

leitura dos diversos espaços que compõem o itinerário cultural como pertencentes a uma unidade.

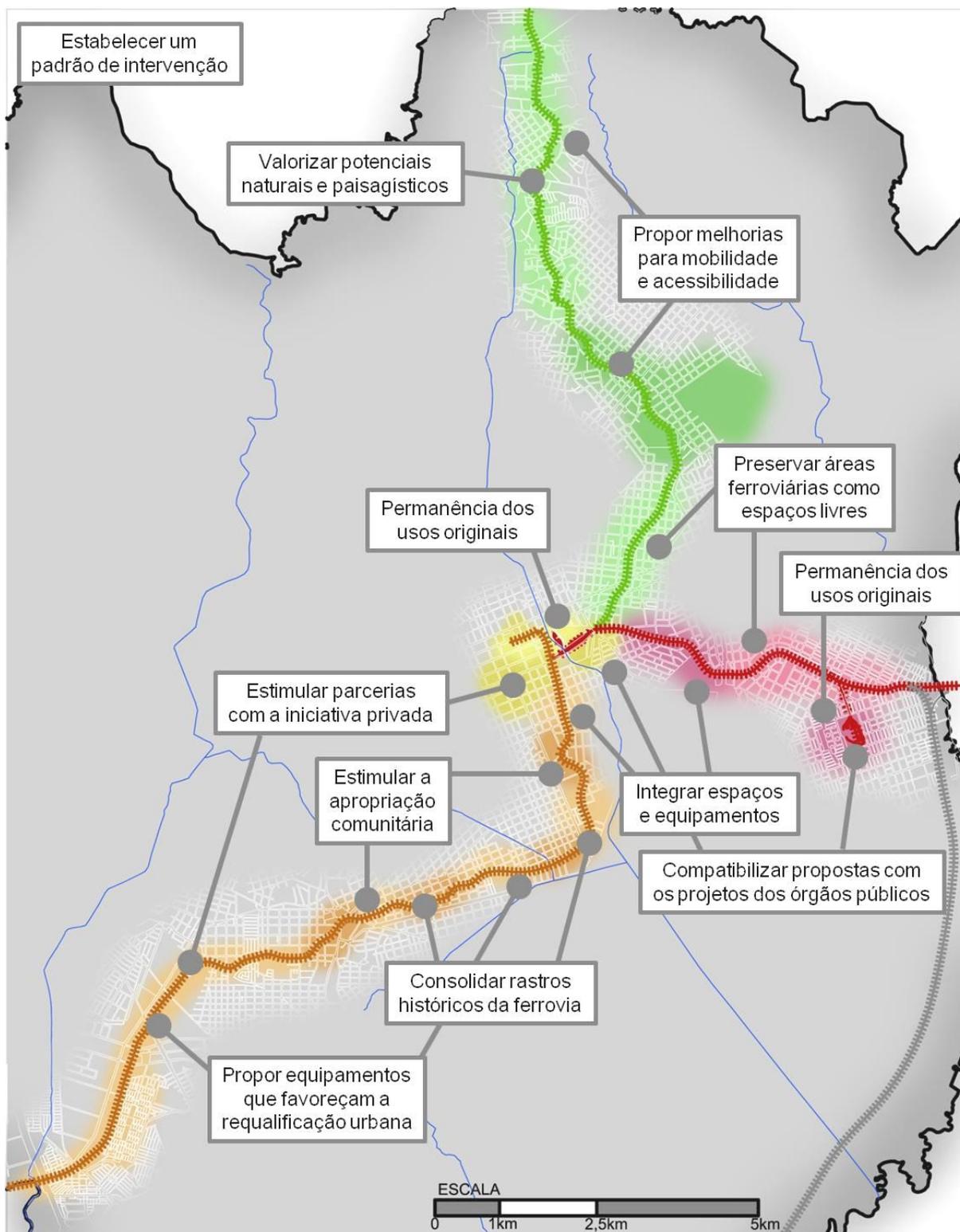


FIGURA 52 - ESPACIALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

5.2 SEQUÊNCIA DE ATIVIDADES

As etapas metodológicas para a elaboração de um itinerário cultural ferroviário em Curitiba dentro dos parâmetros estabelecidos para este trabalho foram organizadas dentro da sequência de atividades apresentada a seguir:

a) Reconhecimento e levantamento

Aprofundar o levantamento do itinerário ferroviário desenvolvido no subcapítulo 4.2, identificando as condicionantes, potencialidades, e deficiências das diferentes unidades de paisagem ferroviária curitibana de acordo com as diretrizes apresentadas anteriormente.

b) Plano geral

Para garantir a preservação de todo o espaço ferroviário municipal como conjunto coeso e interligado, é necessário propor um plano geral para o itinerário cultural que reconheça e valorize as potencialidades individuais de cada unidade de paisagem, através de estratégias gerais de preservação e desenvolvimento para cada trecho.

c) Identificar e delimitar um recorte territorial

A partir das informações sobre o território obtidas na etapa de levantamento e das estratégias propostas na etapa do plano geral, será proposto um recorte territorial onde será desenvolvido um projeto detalhado.

d) Projeto local

Propor ações de preservação de um trecho do itinerário cultural ferroviário que poderão envolver o uso de instrumentos urbanísticos e de proteção ao patrimônio, propostas viárias e o projeto de equipamentos e espaços livres.

e) Plano de gestão

Elaboração de um plano de gestão e desenvolvimento do itinerário cultural ferroviário de Curitiba que identifique os agentes responsáveis na execução do processo e estabeleça indicadores para controle e avaliação da preservação e da apropriação do patrimônio.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste capítulo são apresentadas as considerações finais sobre os questionamentos levantados ao longo da pesquisa teórica, da análise dos estudos de caso e da interpretação da realidade que receberá a intervenção. Muitos dos assuntos citados nesta pesquisa podem ser aprofundados e para isso espera-se que as questões apresentadas neste trabalho estimulem o desenvolvimento de estudos sobre a proteção dos itinerários culturais em Curitiba.

Este trabalho teve como objetivo pesquisar sobre o patrimônio ferroviário curitibano e compreender a aplicação do conceito de itinerário cultural como ferramenta de preservação deste patrimônio. Procurou-se discutir a importância da preservação do patrimônio cultural na cidade contemporânea diante dos novos conceitos de preservação, identificar o papel do patrimônio ferroviário no desenvolvimento de Curitiba e estabelecer diretrizes para subsidiar o desenvolvimento de um itinerário cultural ferroviário para Curitiba.

Como resultados a estas questões, o trabalho discorreu sobre as justificativas e a relevância da preservação do patrimônio cultural, apresentando o conceito de itinerário cultural como uma importante ferramenta para a preservação da memória de caminhos históricos. Descreveu-se sobre o patrimônio ferroviário curitibano dentro do contexto nacional e estadual, analisando seu desenvolvimento histórico a partir de vinte unidades de paisagem identificadas com base nos conceitos e metodologias apreendidos na revisão de literatura. Por fim, foram apresentadas onze diretrizes que servirão de subsídio para o desenvolvimento do itinerário cultural. Estas diretrizes envolvem questões ambientais, urbanísticas, paisagísticas, sociais, de preservação da memória e de desenvolvimento integrado para sustentar uma intervenção consistente que promova a requalificação do conjunto de espaços ferroviários que compõem o itinerário.

Além das diretrizes gerais, foi apresentado um plano de atividades que servirá de base para o desenvolvimento da sequência de ações de intervenção espacial que complementarão esta etapa teórica deste trabalho.

6.1 SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

Esta pesquisa não se propõe a encerrar a discussão sobre a proteção dos itinerários ferroviários em Curitiba. Pelo contrário, o trabalho apenas procura contribuir e integrar uma discussão maior sobre a necessidade de preservação do patrimônio na cidade. De fato, muitos dos questionamentos levantados ao longo da pesquisa não puderam ser completamente respondidos e por conta disso, algumas sugestões de possíveis continuidades para a pesquisa são apresentadas.

a) Projetos de requalificação e reciclagem específicos:

Diversos edifícios, conjuntos e espaços livres que compõem o itinerário cultural ferroviário encontram-se abandonados ou subutilizados, comprometendo significativamente sua permanência e preservação. Projetos específicos de reciclagem ou requalificação detalhados para cada uma destas áreas consistiriam excelentes propostas de trabalho que complementaríamos esta pesquisa.

b) Itinerário cultural dos bondes em Curitiba:

Durante o desenvolvimento deste trabalho foi identificado outro modal ferroviário que representou grande importância para o desenvolvimento da cidade. Extintos em 1952, os bondes representaram um importante período de desenvolvimento da cidade e os rastros históricos da presença deste transporte nas ruas de Curitiba estão bastante comprometidos, carecendo de um minucioso levantamento e inventário.

c) Caminhos de desenvolvimento da cidade:

A estrada de ferro representou um importante indutor para o desenvolvimento urbano de Curitiba, mas não foi a única. Diversos caminhos carroçáveis construídos sobre os espigões divisores das bacias hidrográficas do município tiveram papel essencial para a evolução da cidade. Muitos destes caminhos históricos se transformaram em grandes avenidas de ligação urbana (como, por exemplo, a av. República Argentina, a av. Brasília, a av. Senador Salgado Filho e a R. Mateus Leme). Recomenda-se que pesquisas futuras proponham-se a identificar e preservar rastros das diferentes etapas de desenvolvimento urbano ao longo destas avenidas para que possa-se aprofundar a compreensão desse processo.

d) Rede de transporte ferroviário metropolitana:

Além dos limites do município, a infra estrutura ferroviária que atende a Região Metropolitana de Curitiba apenas é utilizada para o transporte de cargas, desperdiçando seu potencial como solução para a mobilidade e acessibilidade regional, tal como já representou até o final da década de 1980. Um estudo crítico e aprofundado que considerasse o uso do modal ferroviário como meio de integração entre os diferentes municípios da RMC pode contribuir para a apropriação social da memória ferroviária e para a preservação do valor de uso destas infra estruturas.

e) Plano de desenvolvimento para as estações da Serra do Mar.

A Serra do Mar possui indiscutíveis potenciais ambientais, turísticos e paisagísticos. A estrada de ferro entre Curitiba e Paranaguá é reconhecida como um dos únicos ramais ferroviários que ainda mantém o tráfego de passageiros no país, ainda que de forma turística. Diante deste contexto, o estado de abandono em que se encontram as antigas estações ao longo da ferrovia é preocupante e merece o desenvolvimento de um plano de viabilidade, gestão e desenvolvimento que proponha alternativas de recuperação deste patrimônio.

REFERÊNCIAS

ASSI, Eman. *The dynamic of linear settings: Hijaz Railroad*. In: ICOMOS General Assembly and International Symposium, 15, 2005, Xi'an, China. **Cultural routes: the challenges of linear settings for monuments and sites**. Disponível em <<http://openarchive.icomos.org/411/>> Acesso em 18 fev 2013.

BATISTA, Fábio D. **A tecnologia construtiva em madeira na região de Curitiba: da casa tradicional à contemporânea**. 2007. 181 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

BOM DIA PARANÁ. Reportagem exibida no dia 09.set.1991. Canal 12, Curitiba, 1991. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=YCjyZxzPbSY>> Acesso em 05.fev.2013.

BONDARIK, Roberto; KOVALESKI, João L.; PILATTI, Luiz A. *A Produção de Erva Mate e a Iniciação Industrial do Paraná*. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO, 19, 2006, Ponta Grossa. **Anais...** Disponível em <<http://pessoal.utfpr.edu.br/bondarik/arquivos/AProducaodeErvaMateealNiciacaoIndustrialdoParana.pdf>> Acesso em 08.dez.2012.

CABRAL, Themys. *Será o fim do apito do trem?* **Gazeta do Povo**. Curitiba, 13 mar 2009, Vida e Cidadania.

CARREÑO, Alberto M. *Cultural routes: Tangible and intangible dimensions of cultural heritage*. In: ICOMOS General Assembly and International Symposium, 14, 2003, Victoria Falls, Zimbabwe. **Place memory and meaning: preserving intangible values in monuments and sites**. Disponível em <<http://openarchive.icomos.org/473/>> Acesso em 09 mar 2013.

CARRIEL, Paola. *Vandalismo aumenta riscos*. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 12 mar 2009, Vida e Cidadania.

CASTELNOU NETO, Antonio M. **A intervenção arquitetônica em obras existentes**. Semina: Ci. Exatas/Tecnol., Londrina, v. 13, n. 4, p. 265-268, dez. 1992.

CENTRO OESTE. **Mapas ferroviários: uma viagem nos trilhos do tempo**. Disponível em <<http://vfco.brazilia.jor.br/Mapas.Ferrovias.shtml>> Acesso em 23.01.2013.

CILENTO, Karen. **The New York High Line officially open** 09 Jun 2009. ArchDaily. Disponível em <<http://www.archdaily.com/24362>> Acesso em 07 Mar 2013.

CIIC - ICOMOS - Comité Científico Internacional dos Itinerários Culturais do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. AMENDOEIRA, Ana P. (trad.) **Carta dos Itinerários Culturais**. Assembleia Geral do ICOMOS, 16, 2008, Québec, Canadá.

COELHO, Onílio G. P. **Do Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro: Edição do autor, 1992.

COHAB. **Vila Guaíra vai ganhar mais 138 moradias populares**. Publicado em 27.jan.2013. Disponível em: <<http://www.cohabct.com.br/conteudo.aspx?conteudo=466>> Acesso em 06.fev.2013.

CORDOVA, Dayane Z.; IUBEL, Aline; STOIEV, Fabiano; SOUZA, Leco de. **Pelos trilhos: Paisagens Ferroviárias de Curitiba**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010.

CURITIBA. **Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2008. Disponível em <www.ippuc.org.br> Acesso em 23 nov 2012.

DEPARTAMENTO DE URBANISMO. **Planta da cidade de Curitiba**. 1962, 1 mapa, preto e branco. Escala 1:10.000.

DITTMAR, Adriana Cristina Corsico. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba**. 2006. 230 p. Dissertação (Mestrado em Gestão urbana). – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

DUARTE, Silvestre. *No lugar dos trilhos*. **Correio de Notícias**, Curitiba, 19 jan 1986, Bom Domingo.

FERNANDES, Rodrigo. *Ferrovário: uma ausência de 40 anos*. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 10 ago 2011, Arquivancada virtual.

FERNANDES, José C. *A santa da Ferrovia*. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 10 ago 2012.

_____. *Uma cidade sem passado e sem lei*. **Gazeta do Povo**. Curitiba, 17 fev 2013. Vida e Cidadania.

FRIENDS of the High Line. **Park Information**. Disponível em <<http://www.thehighline.org/about/park-information>> Acesso em 18 fev 2013.

GALLARZA, Gabriel; BAPTISTA, Maria. **Patrimônio Ferroviário de Curitiba: Paisagem material**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010.

GAZETA DO POVO. *Curitiba terá um novo ramal ferroviário a escoar carvão*. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 21 mai 1981.

GIESBRECHT, Ralph M. **Curitiba – Estações ferroviárias**. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_pr_sc.htm>. Acesso em 02 dez 2011

GONÇALVES, Felipe S. **Espaços e equipamentos de lazer da Vila Nossa Senhora da Luz: Suas formas de apropriação no tempo/espaço de lazer**.

Dissertação (Mestrado em Educação Física). 118 p. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008.

ICOMOS. **The Route of Santiago de Compostela**. World Heritage List: Advisory Body Evaluation, n. 669, 1993. Disponível em < http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/669.pdf> Acesso em 09 mar 2013.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Reflexões sobre a chancela da Paisagem Cultural Brasileira**. Brasília: IPHAN, 2011. Disponível em < http://pib.socioambiental.org/anexos/19930_20110518_093241.pdf> Acesso em 15 fev 2013.

_____. **Patrimônio Ferroviário**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarpaginasecao.do?id=15825&retorno=paginaiphan>> Acesso em 22.out.2012.

IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Curitiba e arredores**: Planta preliminar de arruamento. 1971, 12 mapas, preto e branco. Escala 1:10.000.

_____. **Programa marco zero**: bonde turístico de Curitiba. Curitiba: IPPUC, 2006.

_____. **Planos Regionais - Fase 1**. 2008. Disponível em <<http://planosregionais.ippuc.org.br/>> Acesso em 23 nov 2012.

_____. **Histórico dos bairros de Curitiba**. 2012. Disponível em: <http://curitibaemdados.ippuc.org.br/anexos/1975_Hist%C3%B3rico%20dos%20Bairros%20de%20Curitiba.pdf> Acesso em 02.fev.2013.

KASHIWAGI, Helena M. **O processo de percepção e apropriação do espaço nas comunidades marginais urbanas**: O caso da favela do Parolin em Curitiba – PR. 2004. 192 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

KÜHL, Beatriz M. *O Legado da Expansão Ferroviária no Interior de São Paulo e Questões de Preservação*. In: CORREIA, Telma de B.; BORTOLUCCI, Maria Ângela P. C. S. (Org.). **Lugares de Produção: arquitetura, paisagens e patrimônio**. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2012, p. 21-42.

LE VIADUCT DES ARTS. **Historique**. Disponível em: <<http://www.leviaducdesarts.com/decouvrir>> Acesso em 18 fev 2013.

LECROART, Paul. **Paris Rive Gauche**: Learning from a mega project. Paris: IAURIF - Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Region d'Ile-de-France, 2006.

LEMOS, Carlos A. C.. **O que é Patrimônio Histórico?** 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

LIMA, Tatiane de. **Requalificação da paisagem ferroviária: o ramal leste da Região Metropolitana de Curitiba**. 7º Concurso de Monografias CBTU 2010 – A

cidade nos trilhos. Disponível em <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2011/monografias/monografia_03.pdf>. Acesso em 27 out 2012.

LOCALNOMAD. **Promenade Plantée, o High Line de Paris**. Disponível em: <<http://blog.localnomad.com/pt/2013/02/13/promenade-plantee-o-high-line-de-paris/>> Acesso em 04 mar 2013.

LYRA, Cyro I. C. de O. *Casa abandonada, ruína anunciada...: A questão do uso nas edificações de valor cultural*. In: **Cadernos técnicos** nº1, 2000, Rio de Janeiro: Grupo Tarefa, IPHAN, Programa Monumenta / BID, 2000. p. 23-26.

_____. **Espirais do tempo: bens tombados do Paraná**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2006.

MARTI, Maria M. **Alicante - Madrid, la primera línea férrea al Mediterráneo**: Un recorrido paisajístico por la provincia de Alicante. UVEG-FGV: Valencia, 2008.

_____. *La memoria del territorio: La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo*. In: **Apuntes**, vol. 24, n. 1, Bogotá, jan-jul 2011.

MOTA, Franciane S. da. **Centro de cultura e lazer**: Requalificação da Vila ferroviária Capanema em Curitiba. 2012. 103 p. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo)- Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

NABATAEA. **The Hejaz Railway**. Disponível em <<http://nabataea.net/hejaz.html>> Acesso em 27 fev 2013.

OLIVEIRA, Gabriel R. *Patrimônio ferroviário do bairro Rebouças, Curitiba PR: a Estação Ferroviária e o viaduto João Negrão*. In: **20º Evento de Iniciação Científica da Universidade Federal do Paraná**, 2012, Curitiba. Livro de Resumos do 20º EVINCI. Curitiba: Editora da UFPR, 2012.

ORBASLI, Aylin; WOODWARD, Simon. *Conserving and interpreting the Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia*. In: ICOMOS General Assembly and International Symposium, 15, 2005, Xi'an, China. **Cultural routes: the challenges of linear settings for monuments and sites**. Disponível em <<http://openarchive.icomos.org/412/>> Acesso em 18 fev 2013.

PARIS - Le Marie de Paris. **Les parcs et jardins**: Promenade Plantée. Disponível em <http://parcsetjardins.equipement.paris.fr/Promenade_plantee> Acesso em 04 mar 2013.

PENG, Leong K. (dir.). **The Green Corridor**: A proposal to keep the Railway Lands as a Continuous Green Corridor. Cingapura: Nature Society, 2010.

PÉPÈRE. **La Promenade Plantée**. Disponível em <<http://www.promenade-plantee.org/>> Acesso em 18 fev 2013.

PINHEIRO, Maria L. B. **Neocolonial, Modernismo e Preservação no Debate Cultural dos Anos 1920 no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2011.

PRESERFE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. **Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas**. Brasília: Ministério dos Transportes; Rio de Janeiro: RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, 2004.

PRESTES, Olga M. **Os trilhos de Curitiba: 40 anos de projetos para reinserção dos modais sobre trilhos na cidade**. 2009. 173 p. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana). - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2009.

PUCPR - Pontifícia Universidade Católica do Paraná. **Hospital Universitário do Cajuru:** Institucional. Disponível em: <<http://www.pucpr.br/saude/alianca/cajuru/historico.html>> Acesso em 01.fev.2013.

QUIRK, Vanessa. **The 4 Coolest “High Line” Inspired Projects**. 16 jul 2012. ArchDaily. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/254447>> Acesso em 06 mar 2013.

RÊGO, Nicéia de J. F.; YOKOO, Carbonera S. *Gênese e Desenvolvimento da Rede Urbana Paranaense*. In: Simpósio de Estudos Urbanos, 1, 2011, Campo Mourão, **Eixo temático: memória urbana e memória das cidades**. Disponível em <http://www.mauroparolin.pro.br/seurb/Trabalhos/EIXO_7_MEMORIA_URBANA_E_MEMORIA_DAS_CIDADES_11_ARTIGOS/REGO_GENESE_E_DESENVOLVIMENTO_DA_REDE_URBANA_PARANAENSE.pdf> Acesso em 08.dez.2012.

SALLES, Jefferson de O. *Contribuição para a história do setor industrial madeireiro no Paraná: 1930-60*. In: SONDA, Cláudia e TRAUZYNSKI, Silvia C. (org.) **Reforma agrária e meio ambiente: teoria e prática no estado do Paraná**. Curitiba: ITGC, 2010.

SANTORO, Paula. **Relação entre políticas territoriais e reestruturação econômica: a Operação Urbana Eixo Tamanduatehy, Santo André**. São Paulo: Instituto Pólis, 2005. Disponível em <<http://www.direitoacidade.org.br/download/177.pdf>> Acesso em 07 mar 2013.

SANTOS, Cecília Rodrigues dos. **Em defesa do patrimônio industrial ferroviário de São Paulo: as oficinas da São Paulo Railway na Lapa**. Minha Cidade, São Paulo, 10.112, Vitruvius, nov 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/ead/minhacidade/10.112/1826>>. Acesso em 22 out 2012.

SANTOS. *Cidade festeja 100 anos do bonde elétrico*. **Diário Oficial de Santos**. Santos, Ano 23, n. 4910, 25 abr 2009.

SEMAPA - Société d'Économie Mixte d'Amanégement de Paris. s/d. **Paris Rive Gauche**. Disponível em <www.parisrivegauche.com> Acesso em 18 fev 2013.

SOUZA, Eliara B. **Diretrizes para preservação da paisagem cultural da colônia Mariental - Lapa, PR.** 2011. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

TEIXEIRA, Aparecida N. *Espaço Público e Projeto Urbano: O Eixo Tamanduatehy em Santo André/SP.* In: **PÓS** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, n. 21, São Paulo, FAUUSP, junho, 2007, p. 84-97.

THOMÉ, Nilson. *Iconografias do Museu histórico-antropológico do Contestado.* In: **Revista História Sociedade e Educação no Brasil**, Campinas, n. 16, dez.2004.

TONELLA, Celene. *Duas décadas de ocupações urbanas em Curitiba. Quais são as opções de moradia para os trabalhadores pobres, afinal?* In: **Caderno Metropolitano.** São Paulo, v.12, n.23, p. 239-262, jan/jun/2010.

URA - Urban Redevelopment Authority. **Singapore Rail Corridor.** Singapore, 2011. Disponível em < <http://www.ura.gov.sg/railcorridor/>> Acesso em 18 fev 2013.

WHC - World Heritage Convention. **Route of Santiago de Compostela.** Disponível em < <http://whc.unesco.org/en/list/669/>> Acesso em 15 fev 2013.