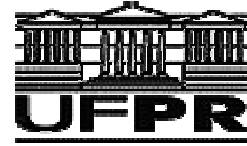




**Ministério da Educação
Universidade Federal do Paraná
Setor de Tecnologia
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



NISIANE MADALOZZO

INTERVENÇÃO NA PAISAGEM FERROVIÁRIA DE PONTA GROSSA - PR

CURITIBA

2011

NISIANE MADALOZZO

INTERVENÇÃO NA PAISAGEM FERROVIÁRIA DE PONTA GROSSA - PR

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

ORIENTADOR:

Prof. Dr. Alessandro Filla Rosaneli

COORIENTADOR:

Prof. Dr. Paulo Marcos Mottos Barnabé

CURITIBA

2011

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador:

Examinador:

Examinador:

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2011.

***Dedico este trabalho
à minha família, pelo apoio de sempre.***

***Agradeço ao meu orientador, Alessandro Filla, e
ao meu coorientador, Paulo Barnabé, por todo o
incentivo e por compartilharem seus
conhecimentos.***

RESUMO

Este trabalho consiste na fundamentação teórica, conceitual e metodológica para a realização de uma Intervenção na Paisagem Ferroviária do Município de Ponta Grossa. Para tanto, é realizado um breve debate conceitual acerca dos termos utilizados para tratar do tema. Na etapa seguinte, é analisado o histórico da ferrovia no que se refere à sua relação com o desenvolvimento das cidades brasileiras. Posteriormente o tema da paisagem ferroviária urbana é tratado especificamente para Ponta Grossa, por meio de uma análise histórica e da atualidade do centro urbano. São analisados casos correlatos que, em suas especificidades, contribuem como referencial estético, conceitual ou técnico para a intervenção proposta. Finalmente, com base em toda a pesquisa desenvolvida previamente, chega-se às primeiras diretrizes para a realização da intervenção, bem como ao programa de necessidades preliminar. Com o objetivo de criar uma base conceitual e metodológica para a próxima etapa, é também discutida a questão da percepção humana relacionada a determinados elementos presentes na paisagem urbana.

ABSTRACT

This document consists in a theoretical, conceptual and methodological base for the development of an Intervention in the Railroad Landscape of Ponta Grossa City, Paraná, Brazil. Thus, a brief conceptual debate about the theme is settled. Next, the history of the railroads in Brazil is analyzed, focusing in its relation to the urban development of the Brazilian cities. Afterwards, the theme of Urban Railroad Landscape is studied specifically for Ponta Grossa, by an analysis of both history and current situation of the urban center. Correlates are also studied, for their specific characteristics contribute as aesthetic, conceptual or theoretical references for the intervention proposed. Finally, using the base obtained throughout the previous investigation, the first guidelines for the intervention are settled, as well as a preliminary program of equipment and uses. The matter of human perception related to physical elements of the urban landscape is also discussed, aiming to achieve methodological and conceptual reference for the next phase.

LISTA DE FIGURAS

2.1	Estação de trem de Pacobaíba	26
2.2	Ferrovias brasileiras em 1870	26
2.3	Ferrovias brasileiras em 1889	28
2.4	Ferrovias brasileiras em 1910	29
2.5	Entroncamento das ferrovias paranaenses na década de 1900	30
2.6	Ferrovias centro-oeste e nordeste brasileiro em 1930	31
2.7	Planejamento do sistema ferroviário brasileiro em 1934	33
2.8	Viação Paraná – Santa Catarina em 1937	33
2.9	Chegada da primeira locomotiva a Curitiba	34
2.10	Viação Paraná – Santa Catarina em 1952	35
2.11	Articulações previstas para o sistema ferroviário	36
2.12	Projeto de Humberto Yamaki para Londrina	38
2.13	Projeto do Plano Diretor para Maringá	38
2.14	Ferrovias brasileiras e concessionárias atuais	39
2.15	Ferrovias gerenciadas pela América Latina Logística	40
2.16	Locomotiva da A.L.L. no trecho Ponta Grossa – Apucarana	40
3.1	Comparação do skyline de Ponta Grossa em 1827 e atualmente	50
3.2	Estações ferroviárias no trecho Ponta Grossa – União da Vitória	53
3.3	Praça João Pessoa no apogeu da ferrovia e atualmente	54
3.4	Evolução da mancha urbana com a chegada da ferrovia	55
3.5	Estação e pátio de manobras no bairro de Uvaranas	56
3.6	Antiga Catedral de Sant'Ana em Ponta Grossa	57
3.7	Atual Catedral de Sant'Ana em Ponta Grossa	57
3.8	Cine Teatro Ópera e sua localização privilegiada	58
3.9	Primeiros eixos de verticalização do centro de Ponta Grossa	58
3.10	Eixos de verticalização secundários do centro de Ponta Grossa	59
3.11	Verticalização atualmente e variação de gabaritos	60
3.12	Avenida Vicente Machado antes da intervenção paisagística	62
3.13	Avenida Vicente Machado depois da intervenção paisagística	62
3.14	Regularidade do traçado interrompida pelos fundos de vale e ferrovia	63
3.15	Espaços de lazer urbano no centro de Ponta Grossa	64
3.16	Manutenção do traçado da praça Duque de Caxias	65
3.17	Entorno imediato do edifício da Santa Casa de Ponta Grossa	66
3.18	Calçadão da rua Coronel Cláudio	67
3.19	Conexão entre o centro urbano e o Terminal Central pelo Calçadão	67
3.20	Ocupação do centro no alinhamento predial e sem jardins	68
3.21	Área Central 1 – Origem (classificação COMPAC)	70
3.22	Hospital da Companhia Mista 26 de Outubro	70
3.23	Área da Ferrovia (classificação COMPAC)	71
3.24	Área Central 2 (classificação COMPAC)	73

3.25	Visuais desde o leito da antiga ferrovia.....	74
3.26	Parque Ambiental Governador Manoel Ribas	75
3.27	Torres representativas dos elementos da natureza.....	75
3.28	Edifícios existentes e novos elementos construídos	76
3.29	Estação Ponta Grossa no apogeu da ferrovia e atualmente	77
3.30	Estação Paraná no apogeu da ferrovia e atualmente.....	77
3.31	Armazém de cargas no apogeu da ferrovia e atualmente	77
3.32	Equipamentos Sociais – projeto de Jaime Lerner	78
3.33	Lazer e áreas verdes – projeto de Jaime Lerner	79
3.34	Croqui da Via de Ofícios – projeto de Jaime Lerner	79
3.35	Croqui do Pátio – projeto de Jaime Lerner	80
3.36	Planta do setor A – projeto de Forte Netto	81
3.37	Planta do setor B – projeto de Forte Netto	82
3.38	Entorno imediato ao Parque Ambiental Governador Manuel Ribas.....	84
3.39	Usina do Conhecimento.....	85
3.40	Usina do Conhecimento e sua localização no leito da antiga ferrovia	85
3.41	Centro Esportivo para Deficientes Físicos.....	86
3.42	Cobertura Metálica como barreira visual para o bairro de Olarias.....	86
3.43	Centro Esportivo como barreira visual para o bairro de Olarias	87
4.1	Localização da High Line	89
4.2	High Line em construção, década de 1930	90
4.3	High Line abandonada, invadida pela vegetação.....	94
4.4	Diferentes tratamentos de acordo com as características do trecho	95
4.5	Transição entre pavimento e vegetação	96
4.6	Plantação da vegetação.....	97
4.7	Acesso à High Line por escadas e elevadores.....	98
4.8	Bancos fixos	99
4.9	Bancos móveis sobre trilhos	99
4.10	Bancos que remetem aos vagões de trem.....	100
4.11	Intervenção temporária no topo dos edifícios adjacentes à High Line	101
4.12	'Green up' anual da High Line com membros da comunidade.....	102
4.13	Espaço unicamente para pedestres	103
4.14	Vista para o Rio Hudson	104
4.15	Vista para a cidade	105
4.16	High Line: fita que atravessa a cidade	105
4.17	Apesar da diferença de ritmo, existe conexão visual com a cidade	106
4.18	Espelho-d'água	107
4.19	Foto aérea do Parc de La Villette.....	109
4.20	Parc de La Villette como um edifício desconstruído	111
4.21	As Folies do Parc de La Villette	112
4.22	Construção das Folies a partir de um cubo	113
4.23	Eixo Norte-Sul, Galerie de La Villette	114
4.24	Eixo Leste-Oeste, Galerie de l'Ourcq	114

4.25	Superfícies horizontais.....	115
4.26	Cité des Sciences et de l'Industrie	116
4.27	La Géode	116
4.28	Conservatório de Paris.....	116
4.29	Cité de la Musique	117
4.30	Zénith.....	117
4.31	Grande Halle.....	118
4.32	Parque Brigadeiro Eduardo Gomes – Parque do Flamengo	121
4.33	Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro - MAM.....	122
4.34	Faixa arborizada ao longo das vias.....	123
4.35	Estacionamentos, playgrounds e quadras.....	124
4.36	Vias sendo utilizadas em competição de atletismo	125
4.37	Equipamentos de apoio à orla.....	125
4.38	Passarela na época da execução e atualmente.....	126
4.39	Esquema da paisagem atual da ferrovia em Curitiba	129
4.40	Garagem e Oficina de Litorinas.....	130
4.41	Antiga Estação Ferroviária de Curitiba, hoje shopping center	131
4.42	Ponte Preta, na rua João Negrão.....	131
5.1	Recorte proposto para a intervenção	134
5.2	Recorte proposto e Zoneamento do entorno.....	135
5.3	Visual desde o terreno da intervenção	136
5.4	Levantamento preliminar do terreno.....	137
5.5	Esquema: Origem das ideias	144
5.6	Esquema: Associação de ideias	145
5.7	Elementos da paisagem de Lynch – exemplo de via.....	146
5.8	Elementos da paisagem de Lynch – exemplo de limite.....	147
5.9	Elementos da paisagem de Lynch – exemplo de bairro	147
5.10	Elementos da paisagem de Lynch – exemplo de ponto nodal.....	148
5.11	Elementos da paisagem de Lynch – exemplo de marco	149
5.12	Elementos da paisagem de Cullen – exemplo de recinto	150
5.13	Elementos da paisagem de Cullen – exemplo de ponto focal	150
5.14	Elementos da paisagem de Cullen – exemplo de perspectiva grandiosa	151
5.15	Mapa de percurso e croquis perspectivos – Pippi	152

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 A PAISAGEM FERROVIÁRIA NA CIDADE BRASILEIRA	18
2.1 CONCEITOS PRELIMINARES	18
2.2 HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL	24
2.3 A PAISAGEM FERROVIÁRIA ATUAL NO BRASIL	41
2.4 A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA NO BRASIL.....	43
2.5 INTERVENÇÕES EM ÁREAS CONSOLIDADAS	45
3 PONTA GROSSA – CIDADE-ENCRUZILHADA	49
3.1 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO: DO TROPEIRISMO À CHEGADA DA LINHA FÉRREA	50
3.2 A CIDADE DE PONTA GROSSA E A FERROVIA: DA IMPLANTAÇÃO À RETIRADA DOS TRILHOS.....	52
3.3 O CENTRO URBANO DE PONTA GROSSA: EVOLUÇÃO DA PAISAGEM E SUA PRESERVAÇÃO	57
3.4 A PAISAGEM DO CENTRO URBANO DE PONTA GROSSA HOJE	62
3.5 A FAIXA DE DOMÍNIO E O PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA APÓS O DESVIO DOS TRILHOS.....	74
4 CASOS CORRELATOS	88
4.1 HIGH LINE – NEW YORK CITY – DILLET SCOFIDIO + RENFRO E JAMES CORNER.....	89
4.1.1 Histórico.....	90
4.1.2 Conceito.....	93
4.1.3 Soluções técnicas e materiais	97
4.1.4 Sustentabilidade	100
4.1.5 Análise sensorial.....	102
4.1.6 Conclusões	107
4.2 PARC DE LA VILLETTE – PARIS – BERNARD TSCHUMI	108
4.2.1 Histórico.....	109
4.2.2 Conceito.....	110
4.2.3 Edificações	115
4.2.4 Conclusões	119
4.3 PARQUE BRIGADEIRO EDUARDO GOMER: ATERRO DO FLAMENGO – RIO DE JANEIRO – ROBERTO BURLE MARX	121
4.3.1 Histórico	122
4.3.2 Conceito e setorização	123
4.3.3 Programa de necessidades e vegetação.....	126
4.3.4 Conclusões	128

4.4 VAZIOS FERROVIÁRIOS EM CURITIBA.....	128
4.5 CONCLUSÕES GERAIS	132
5 DIRETRIZES DE PROJETO	133
5.1 CARACTERIZAÇÃO LOCACIONAL E DELIMITAÇÃO DO TERRENO..	133
5.2 PÚBLICO-ALVO E PROGRAMA DE NECESSIDADES PRELIMINAR...	141
5.3 BASE TEÓRICO CONCEITUAL PARA A REALIZAÇÃO DA PROPOSTA	142
6 CONCLUSÃO.....	154
7 REFERÊNCIAS	155
7.1 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	155
7.2 REFERÊNCIAS WEBGRÁFICAS	157
7.1 FONTES DE FIGURAS.....	159

1 INTRODUÇÃO

O sistema de transporte ferroviário teve um papel fundamental na urbanização brasileira. Em todo o território, são muitos os exemplos de pequenos povoados que, devido à chegada dos trilhos, se desenvolveram e se transformaram em grandes centros. Por essa razão, muitas vezes os edifícios relacionados à ferrovia são os testemunhos mais antigos da história de uma cidade. Em determinado momento da história brasileira, porém, o interesse e o investimento nesse setor do transporte se reduziram, fato que se refletiu na perda de uma paisagem muito característica e consequente abandono de suas edificações significativas.

Ponta Grossa se desenvolveu graças à sua localização: é essencialmente uma cidade-encruzilhada. Desde os caminhos dos tropeiros até as linhas férreas e rodovias, o município sempre foi um entroncamento viário. Essa condição, além da topografia local, determinou por onde começou o povoamento da cidade, os eixos do seu crescimento e ainda contribuiu na definição da paisagem urbana característica. A ocupação do território, especialmente na área central, foi o mais densa possível, com diversas quadrículas justapostas, interrompidas apenas pelas áreas com muita declividade, como os fundos de vale. Por isso, há carência de áreas permeáveis e de espaços livres de lazer público, como praças e parques urbanos. No centro da cidade, existe excesso de *cheios* e falta de *vazios*.

Em diversas formas de arte, mais facilmente perceptível nas artes visuais, o vazio é tão valorizado quanto os cheios. Em um desenho, por exemplo, é possível pensar que o fundo define a figura, e não o contrário. Os vazios, vistos dessa forma, mais do que porções de 'nada', se transformam em elementos tão importantes quanto os cheios: sem um, o outro não pode existir. Utilizando esse pensamento para analisar a paisagem urbana, porém, é fácil perceber que nas cidades frequentemente existe muito mais preocupação com os cheios – nesse caso as edificações – do que com os vazios – os espaços livres.

Em Ponta Grossa, a faixa de domínio e o pátio de manobras da antiga linha férrea formam um dos últimos espaços livres no centro da cidade em que a declividade é baixa, ou seja, esse espaço tem potencial para utilização como área de lazer público. Além disso, a faixa é extremamente importante para a memória da evolução urbana, como referencial direto da paisagem ferroviária, estratégica para o

crescimento da cidade. A partir dessa faixa é possível observar os bairros mais antigos de Ponta Grossa, o começo do caminho das tropas e a paisagem dos Campos Gerais. Todas essas características, porém, não impedem que hoje o trecho esteja sendo ocupado por edificações altas, que bloqueiam as visuais e acabam com a linearidade que referencia a antiga ferrovia. Sem preocupação com a preservação da paisagem, o último grande espaço livre do centro está sendo pressionado pela apertada malha urbana, que começa a se estender por cima dele.

Assim, existem três justificativas principais para a realização da proposta no recorte apresentado:

- O espaço da faixa de domínio da ferrovia e o pátio de manobras formam um espaço livre de grande importância como *vazio* em relação à área densa do centro da cidade;

- Ele referencia diretamente a ferrovia, fato que poderia permitir o resgate da paisagem ferroviária, além de remeter a outros momentos históricos importantes para o desenvolvimento do Município de Ponta Grossa;

- Existe carência de um espaço livre público voltado ao lazer urbano no centro da cidade, e o recorte delimitado pode cumprir essa função.

Pretende-se realizar uma intervenção paisagística que permita conciliar esses três aspectos importantes do espaço, utilizando-os como referência ao passado, mas acompanhando o desenvolvimento da cidade, suprimindo uma necessidade atual que contribua para a melhora da paisagem urbana no futuro. Assim, a proposta consiste em um parque urbano para o centro de Ponta Grossa, em um recorte que abrange a área do antigo pátio de manobras da ferrovia e sua faixa de domínio. O público visado é principalmente de moradores e trabalhadores do centro da cidade, pois existe carência de opções de lazer no centro, enquanto nos bairros isso não acontece. Apesar de se tratar de um projeto paisagístico, devido à sua escala e à relação direta com o centro da cidade, aspectos urbanos também serão tratados, especialmente em relação aos fluxos de pedestres e veículos no trecho.

Neste trabalho, o principal objetivo é desenvolver um estudo teórico, conceitual e projetual para realizar um anteprojeto paisagístico de um novo espaço livre para a população, relacionado à paisagem ferroviária. Como objetivos específicos, pretende-se:

- Delimitar e esclarecer o significado de conceitos relacionados ao objeto de estudo;
- Pesquisar sobre a relação entre o sistema de transporte ferroviário e a evolução dos municípios brasileiros;
- Analisar casos correlatos que possam contribuir como referenciais técnicos, conceituais e estéticos;
- Estudar a história do Município de Ponta Grossa, compreendendo de que forma aconteceu a evolução da ocupação;
- Analisar a situação atual da paisagem ferroviária em Ponta Grossa;
- Definir os métodos para realização de levantamentos de terreno e para a execução do projeto;
- Analisar o espaço e delimitar o terreno para a intervenção;
- Definir um programa de necessidades para a proposta.

Para atingir essas metas, foram utilizados diferentes métodos de pesquisa para as diversas etapas deste trabalho, de acordo com o objetivo específico em cada uma delas. Abaixo, estão resumidos esses métodos:

Pesquisa bibliográfica	Fundamentos conceituais apresentados no capítulo 2; Base teórico conceitual, dados para a construção do histórico apresentado e fundamentos para a análise apresentada nos capítulos 2 e 3; Dados referentes ao histórico e à realidade dos casos correlatos apresentados no capítulo 4; Fundamentos teórico conceituais apresentados no item 5.3.
Entrevistas e assessorias com profissionais de diferentes áreas de conhecimento	Base teórico conceitual, dados para a construção do histórico apresentado e fundamentos para a análise apresentada nos capítulos 2 e 3.
Pesquisa de campo	Base para a análise apresentada no capítulo 3 (Análise da Realidade) e para a proposta de Diretrizes no capítulo 5;
Seleção, organização e sistematização do material levantado; análise e avaliação das informações	Capítulos 2, 3, 4 e 5
Produção de mapas e esquemas	Ilustração e síntese das informações apresentadas nos capítulos 3 e 5
Realização de um levantamento prévio, elaboração de diretrizes e de um programa de necessidades preliminar	Capítulo 5

O trabalho está dividido em seis capítulos. No primeiro, referente à delimitação do tema, apresenta-se a proposta de projeto paisagístico para um trecho da antiga faixa de domínio e o pátio de manobras da ferrovia no centro de Ponta Grossa. São expostos os objetivos, justificativas e os métodos empregados na pesquisa.

O segundo capítulo é iniciado por um breve debate conceitual acerca dos termos utilizados para tratar do tema, e em seguida é exposta a relação das cidades brasileiras com o sistema ferroviário de forma geral. Nesse momento são levantadas algumas questões relativas à preservação da paisagem industrial nos centros urbanos, e finalmente chega-se a algumas diretrizes comuns às intervenções realizadas nos centros históricos contemporâneos.

No terceiro capítulo, o foco é o Município de Ponta Grossa, e o recorte da pesquisa vai se aproximando cada vez mais do terreno da intervenção. Inicialmente, trata-se do surgimento do povoado e da sua evolução urbana, passando pelo período de apogeu da ferrovia na cidade e ao momento do abandono da estrutura. O capítulo é finalizado com um panorama da situação atual do espaço livre no qual se pretende realizar a proposta, apresentando também as intervenções projetadas e realizadas para o mesmo local.

No capítulo quatro, discorre-se sobre alguns casos correlatos, referenciais estéticos e técnicos. São analisados os parques urbanos High Line, em New York, Parc de La Villete, em Paris, e Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro. Também é feita uma síntese do trabalho de Adriana Dittmar sobre os vazios ferroviários em Curitiba, devido ao tipo de relação que a cidade teve com a ferrovia, bastante semelhante ao caso de Ponta Grossa.

Finalmente, no quinto capítulo, são desenvolvidas as diretrizes projetuais para o parque urbano que se pretende propor. Um programa de necessidades preliminar é apresentado, baseado em um levantamento prévio. Também são expostos métodos e conceitos que servirão de base para a realização do levantamento definitivo e da proposta em si.

2 A PAISAGEM FERROVIÁRIA NA CIDADE BRASILEIRA

Conforme explícito na introdução deste trabalho, um dos motivos para a escolha do tema proposto foi justamente a importância da ferrovia para o Município de Ponta Grossa, tanto para a formação da paisagem urbana quanto em inúmeros outros aspectos – econômico, cultural, político.

Este capítulo é formado por duas partes. Primeiro, é abordada uma discussão conceitual, em que o principal objetivo é compreender de que forma os diferentes profissionais e autores trabalham os conceitos relacionados à paisagem e sua preservação. Na segunda parte, mais extensa, trata-se do histórico e da situação atual da ferrovia nas cidades brasileiras. Além de demonstrar de que forma o desenvolvimento urbano está relacionado ao sistema de transporte ferroviário, um dos objetivos é perceber quando começou a preocupação com a preservação da paisagem ferroviária e de que maneira o tema é tratado atualmente.

Como o sítio para a implantação da proposta fica na área urbana de Ponta Grossa, é interessante destacar que o foco de toda a análise é o município e o seu entorno. O recorte nacional é mencionado porque o desenvolvimento urbano relacionado à ferrovia aconteceu simultaneamente e de maneira similar em grande parte do território brasileiro. Em outros momentos históricos, porém, a relevância dos acontecimentos relacionados à ferrovia em todo o território nacional se reduz, e passa a ser mais importante observar os fatos ocorridos no Estado do Paraná, nos Campos Gerais ou apenas dentro do Município de Ponta Grossa. Dessa forma, o recorte de análise varia de acordo com a relevância dos dados para o caso estudado, evitando tratar de assuntos com pouca contribuição para o cumprimento dos objetivos propostos no início deste trabalho.

2.1 CONCEITOS PRELIMINARES

Para realizar um projeto paisagístico coerente, que cumpra com todos os seus objetivos e proporcione a qualidade de vida que se pretenda gerar, é necessária a realização de um estudo sobre alguns conceitos relacionados à arquitetura paisagística. Igualmente importante é o estudo da relevância das

paisagens onde se pretende intervir e, dessa maneira, ter bases teóricas para que decisões possam ser tomadas de forma mais consistente posteriormente.

Paisagem é uma palavra com tantas acepções quantas são as áreas do conhecimento humano que a utilizam. Na arquitetura, é comum conceituar *paisagem* como aquilo que o observador vê, ou percebe, em um golpe de vista, sendo ela uma estrutura finita e relacionada à escala, percepção e posterior análise desse observador (MACEDO, 1999, p.11). Dessa forma, para o observador uma paisagem sempre sucederá a anterior, visto que é impossível que ele abranja todo o ambiente terrestre em seu campo de visão. A noção de paisagem pode ser expandida, implicando também o uso de outros sentidos humanos para se perceber uma porção tridimensional do espaço – porção essa que, necessariamente, é produto da interface entre natureza e cultura (SCHLEE *et al*, 2009, p.35).

Na Carta de Fortaleza, que trata da proteção do Patrimônio Cultural Imaterial, atenta-se para o fato de que a paisagem é impregnada de cultura e, como tal, tem uma importância relevante como testemunho de fatos históricos, hábitos sociais e atividades ali desenvolvidas (CURY, 2004, p.331-332). Essa mesma questão é abordada quando Schlee *et al* (2009, p.35) conceituam paisagem como expressão dos relacionamentos existentes entre indivíduo e território: a paisagem é caracterizada de acordo com a percepção do indivíduo ou comunidade que a observa.

Macedo (1999, p.11) também cita a transformação do ambiente ao longo do tempo como definidora da paisagem. Essas transformações, que ocorrem na morfologia do terreno em questão, também ocorrerão, portanto, de acordo com quem a analisa, já que a percepção está intimamente ligada ao repertório desse indivíduo. Outros autores analisam como as experiências individuais são usadas para interpretar as informações imediatas (SCHLEE *et al*, 2009, p.37). Rodrigues (2010, p.34) comenta que a resposta do indivíduo a uma determinada paisagem não corresponde à realidade exata; corresponde, sim, a um produto que considera as referências anteriores e contemporâneas que o observador tem. A paisagem urbana, portanto, mais do que uma delimitação espacial-temporal, é uma criação social e, especialmente, individual.

Landim (2003, p.25-29) destaca que essa imagem não é meramente visual, mas formada também por odores, sons, sabores, sensações, permeados por um

contexto social e pelas relações de uso e apropriação de cada um desses espaços. As diferentes formas de apropriação transformam cada espaço em um ‘lugar’ para a comunidade que o habita e que dele se apropria. Necessariamente, assim, a paisagem urbana é impregnada de cultura, e de cultura depende para ser percebida. A relação entre o repertório e a forma de perceber a paisagem, bem como a constatação de que a análise da paisagem deve ser multissensorial para que seja mais exata, pode ser relacionada aos estudos do filósofo empirista David Hume, como será tratado mais adiante.

Macedo (1999, p.11) atribui à paisagem características tanto de produto quanto de sistema: produto, como resultado de um processo social de ocupação e gestão territorial; sistema, por oferecer sempre uma reação, na forma de alteração morfológica, a qualquer ação sobre ela impressa. As três qualidades – ambiental, funcional e estética – conferidas à paisagem pelo autor consideram aspectos importantes: a possibilidade de vida e sobrevivência de quaisquer seres vivos relacionados a essa paisagem, a eficiência no que se refere à sociedade humana e suas necessidades, e o valor estético atribuído pela comunidade. Novamente aqui a apropriação estética de Hume é relacionável à percepção da paisagem e, portanto, um critério importante a considerar para que seja realizado um levantamento consistente.

Neste trabalho, será definido o método de levantamento e partido projetual a partir do estabelecimento de uma relação entre a morfologia dos elementos da paisagem e a percepção que temos deles. O filósofo David Hume e os urbanistas Kevin Lynch e Gordon Cullen serão utilizados como base, devido aos estudos relacionados à percepção que o ser humano tem do ambiente em que ele se encontra. Leva-se em consideração, também, a abordagem de Metzger (2001, p.7), sobre a ecologia de paisagens.

Metzger trabalha com mosaicos antropizados. Para o autor, o homem, como qualquer outra comunidade animal, também altera o ambiente natural, para que ele fique adaptado às suas necessidades – logo, produz cultura. A adaptação a que o homem sujeita o ambiente previamente equilibrado, porém, gera mais desequilíbrios: outras comunidades vivem em harmonia com os ciclos naturais, mas o homem, por ter se armado de tecnologia e aprendido a aproveitar o ambiente além do que ele normalmente ofereceria, acaba desequilibrando os ciclos.

Rodrigues (2010, p.34) comenta que a qualidade visual da paisagem urbana tem dois grupos de variáveis relacionadas: as que tratam dos atributos formais, ou seja, da estrutura física do objeto que se observa, como os conceitos na teoria da Gestalt; e as que tratam dos atributos simbólicos, que se relacionam ao significado dos elementos, ou seja, ao conteúdo por dentro da forma. Ambos os grupos de variáveis dão razões para que a paisagem ferroviária, objeto de estudo deste trabalho, seja preservada, como será discutido a seguir.

Conceitos como *espaço* e *território* são, por vezes, confundidos com o termo *paisagem*. Na concepção do geógrafo Milton Santos, o *espaço* é comumente compreendido como instância social, relacionado à economia, à cultura e à política; ou ainda como composto da materialidade e da sociedade. Aqui, *espaço* tem o componente físico e o humano – as ações da sociedade (QUEIROGA *et al*, 2009, p.91). Porém, é na acepção relativa somente às características físicas que o termo *espaço* será utilizado neste trabalho. Para se referir ao espaço habitado e seus valores culturais, a noção de *ambiente* é mais acertada (SCHLEE *et al*, 2009, p.44).

Monastirsky (2006, p.16-17) comenta que o espaço é produzido historicamente e difere de acordo com os distintos olhares que os indivíduos têm desse espaço, nos diversos estratos do tempo. Para Landim (2003, p.25), ao se estudar a cidade, pode-se observá-la como um conjunto de imagens ou espaços, cada um com uma qualidade e uma significação diferente.

Espaço público pode ser entendido como aquele de propriedade pública. Isso porque outras significações atribuídas ao termo *espaço público*, como a da filósofa política Hannah Arendt, que classifica os espaços como públicos se ali ocorrem ações da sociedade, não são necessariamente aplicáveis a todos os exemplos de espaços públicos. Um parque nacional, por exemplo, onde o acesso não é permitido, logicamente não abriga manifestações políticas ou relações sociais; nem por isso, contudo, deixa de ser espaço público – pois é de propriedade pública (QUEIROGA *et al*, 2009, p.87). Essa definição, por ser mais abrangente, é a mais coerente para a área de conhecimento em que se insere este trabalho.

Os espaços livres, numa cidade, têm a mesma importância que os espaços cheios, edificados. A função dos espaços livres é possibilitar a circulação na cidade, ou seja, aglutinar os espaços edificados permitindo a melhor compreensão da forma urbana. Os espaços cheios são compreendidos a partir dos espaços vazios – é uma

dialética em que um constrói o outro, e cheio e vazio são ambos fundamentais para definir a forma urbana e permitir que a cidade flua. O homem observa a cidade a partir de um ponto de vista de quem está no espaço livre: observa o seu cotidiano a partir da rua, que, mesmo estando presente em todos os lugares e dando acesso a absolutamente todos os espaços edificados, se diferencia em diversos tipos de calçamento, formas de uso, velocidades, dimensões. A rua é centro e cenário da vida cotidiana, como coloca Landim (2010, p.25). Além de toda a variação de paisagem que se tem mudando-se o ponto de vista, o recorte físico, também nas mudanças temporais se pode observar, como quando se compara a paisagem a partir de um ponto de vista no meio da mesma rua em momentos diferentes do dia, da semana ou do ano.

Espaço livre urbano, segundo a Carta de Fortaleza, escrita em 1997, é necessariamente livre de edificação – fora das cidades há os *espaços livres de urbanização*. Ruas, lagos, praças, parques, quintais, jardins, pátios são alguns exemplos de espaços livres urbanos (CURY, 2004, p.15). SCHLEE *et al* (2009, p.45) citam a arquiteta Miranda Magnoli, que inclui nos exemplos de espaços livres urbanos os vazios urbanos, e também a definição de Silvio Macedo, segundo o qual os espaços livres urbanos formam um sistema com conexões claras, mesmo quando não projetados juntos. Por isso, um projeto para um espaço livre precisa necessariamente considerar o contexto urbano em que tal espaço se insere, independente das suas dimensões (MACEDO, 1999, p.15) – e é essa grande importância voltada ao espaço livre que motivou a escolha do objeto de estudo deste trabalho.

Conforme Macedo (1999, p15), *paisagem* é um termo mais abrangente do que *espaço livre*, visto que a paisagem é constituída pelos espaços livres, por outros elementos (relevo, águas, edificações) e pelo comportamento dos seres humanos. São esses elementos e agentes que organizam uma determinada paisagem em um espaço de tempo qualquer. Já *território* é o espaço com seus significados culturais incluídos. A configuração do território se estabelece a partir das funções que ele acolhe: o mesmo incorpora processos econômicos e produtivos e se manifesta sobre a base física através de diversas formas de apropriação, gerando marcos de identidade cultural (SCHLEE *et al*, 2009, p.33-34). Monastirsky (2006, p.57) defende que todo desenvolvimento histórico acontece sobre o solo, e, portanto, uma

formação social é também territorial porque se espacializa, e ao se espacializar gera cultura.

No contexto urbano, muitas vezes haverá monumentos relacionados a um determinado espaço livre. A partir do documento das Normas de Quito, de 1967, o conceito de monumento passa a ser considerado inseparável da ideia de espaço, portanto, sempre que haja um monumento passível de preservação, seu contexto urbano estará inexoravelmente ligado a ele. Da mesma forma, um sítio pode ter caráter monumental devido à soma de diversos elementos que, separadamente, não poderiam ser considerados assim (CURY, 2004, p.106). Logo, a preservação do patrimônio deve ser considerada quando se pretende projetar para um espaço livre inserido no contexto urbano.

Dessa forma, se uma composição arquitetônica e vegetal apresenta interesse público de preservação, seja por questões estéticas, ambientais ou históricas, será considerada monumento. Na Carta de Florença, de maio de 1981, é destacado que, sendo o material desse monumento principalmente vegetal, ou seja, vivo, perecível e renovável, o enfoque da preservação imposta nesse caso é a manutenção do equilíbrio desse monumento, considerando-se o ciclo das estações e o definhamento próprio da natureza (CURY, 2004, p.253-254).

Por serem as paisagens e sítios incluídos nos itens a preservar quando de interesse histórico artístico, é interessante conceituar *patrimônio histórico*. Segundo Carlos Lemos (2006, p.25), é dever de patriotismo preservar também as condições ambientais do nosso país. Na Convenção sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, de outubro de 2003, estão incluídos os monumentos, conjuntos e os sítios como parte do Patrimônio Cultural de uma nação (CURY, 2004, p.178-179). Na Recomendação Relativa à Salvaguarda da Beleza e do Caráter das Paisagens e Sítios (CURY, 2004, p.82), considera-se que a salvaguarda das paisagens é necessária à vida do homem, não apenas por sua beleza e caráter, mas também por constituírem elas um regenerador físico, moral e espiritual para a sociedade, além de contribuírem significativamente para a vida artística e cultural dos povos.

A cidade surge de um meio físico do qual uma sociedade se apropria, e sobre o qual produz o espaço de uma determinada maneira que o transforma em uma série de 'lugares'. Como ambos – meio físico e sociedade – têm variadas formas de

se apresentarem e ainda o constante desenvolvimento e alteração com o passar do tempo, o espaço urbano é produzido de uma maneira totalmente viva e constante, refletindo a sociedade a cada mudança. A história, a cultura, o estágio tecnológico de determinado grupo social são impressos na configuração social da cidade (LANDIM, 2003, p.29).

Para estudar a paisagem ferroviária, é determinante pensar em uma composição interdisciplinar que, segundo Monastirsky (2006, p.4), envolve geografia, arquitetura, economia, história e sociologia. Assim, o autor utiliza os conceitos de *tecnoesfera* e *psicoesfera* de Milton Santos para se referir ao patrimônio ferroviário (MONASTIRSKI, 2010, p.21). A ferrovia em si entra como *tecnoesfera* nesse caso, um meio técnico científico criado de acordo com as necessidades da população; a *psicoesfera* corresponde aos valores sociais que o meio concreto traz. Dessa forma, não apenas pelos bens materiais que possui, mas pela cultura que representa, a paisagem ferroviária serve de testemunho de uma dada prática social; logo, é monumento passível de preservação.

2.2 HISTÓRICO DA FERROVIA NO BRASIL

A ferrovia surgiu no Brasil no ano de 1854. Desde então ela tem feito parte da cidade brasileira, modificando a paisagem urbana ao longo do tempo. Para que se perceba de que maneira a ferrovia e os elementos físicos ligados a ela influenciaram e influenciam na produção do espaço urbano, apresenta-se uma síntese histórica do sistema de transporte ferroviário no Brasil.

No século XIX, quando surgiram, as ferrovias eram consideradas um símbolo de progresso e modernidade, já que permitiam encurtar distâncias e facilitavam a comunicação. Cidades eram criadas ao longo das linhas de trem, em todo o território nacional (SETTI, 2008, p.15), e a subsequente identificação do indivíduo com a realidade da sociedade, no momento em que o morador de uma cidade pequena sentia a evolução de todo o país através da chegada do “progresso” ao seu povoado, fez com que a sensação de participação social fosse totalmente satisfeita (MONASTIRSKY, 2010, p.22). A construção do trecho Curitiba – Ponta Grossa, parte da Estrada de Ferro Paraná, finalizado em 1894, foi extremamente importante

para o progresso do Município de Ponta Grossa, conforme será comentado mais tarde.

Porém, com o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo a partir da segunda metade do século XX, o investimento no sistema ferroviário diminuiu em todo o país, bem como a quantidade de carga e o número de passageiros transportados por esse sistema. Hoje, procura-se valorizar o patrimônio ferroviário, reativando linhas ou simplesmente fazendo referência à linha férrea e seus equipamentos, através de museus e monumentos (SETTI, 2008, p.15). Pode-se dizer que hoje, utilizando-se da classificação de Castro (2002, p.252-253), o setor ferroviário encontra-se em um terceiro ciclo de evolução institucional: o primeiro corresponde ao surgimento do setor no Brasil, em que as primeiras estradas de ferro foram financiadas principalmente pelo capital privado inglês, entre 1852 e 1900; o segundo ciclo seria a nacionalização das linhas férreas; o terceiro ciclo se iniciaria nos anos 1980, com o começo da desestatização das linhas, em que a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) assume o transporte de passageiros de subúrbio, antes realizado pela Rede Ferroviária Federal S. A. (R.F.F.S.A.).

O trem alterou toda a estrutura de qualquer município em que se inseriu (PEREIRA, 2004, p.29-52). A estrada de ferro mudou a face das cidades, a noção de tempo, pressa, pontualidade. A ferrovia representava a porta para o desenvolvimento, aproximava o Brasil das nações já desenvolvidas, reduzia as fronteiras, modificava qualquer espaço em que fosse implantada – fosse esse espaço urbano ou rural. Uma classe trabalhadora muito valorizada surgiu a partir de sua implantação; o transporte de cargas, pessoas e principalmente de informação foi acelerado; a integração de povoados, cidades e regiões foi facilitada (MONASTIRSKY, 2010, p.5). Mas havia aqueles que não viam a presença industrial como símbolo de progresso: para alguns, as multidões trabalhando, as máquinas, as chaminés soltando fumaça transformavam a paisagem manufatureira em símbolo de sujeira e ruídos desagradáveis (VIÑUALES, 2007, p.3). Abaixo, para organizar essa síntese da evolução das ferrovias no Brasil, utiliza-se a classificação de Silva (1954, p 1-43), que separa os anos de 1854 a 1952 em cinco períodos, ilustrando cada um deles com os mapas desenhados em 1952 pelo engenheiro Édison Passos.

No período compreendido entre 1854 e 1970, foi construída a primeira estrada de ferro brasileira. Chamada de Estrada de Ferro de Petrópolis,

desenvolvida pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor, foi inaugurada em 30 de abril de 1854 e ficou mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá. Era integrada ao transporte hidroviário na baía de Guanabara: recebia na estação de Pacobaíba (ver figura 2.1) tanto passageiros quanto cargas que chegavam de barco do Rio de Janeiro, e os deixava na Raiz da Serra (SETTI, 2008). De acordo com Silva (1954, p.2-3), em 1870 havia cerca de 744km de ferrovias, distribuídas nas províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais (na figura 2.2).



FIGURA 2.1: Estação de Guia de Pacobaíba, em Magé, Rio de Janeiro. Foi a primeira estação de trens no Brasil. FONTE: Setti, 2008.



FIGURA 2.2: Ferrovias brasileiras em 1870. FONTE: Silva, 1954.

O Brasil, no momento da implantação dessas primeiras linhas férreas, passava por um momento político nacionalista que culminou com o início da República, além do aumento da produção industrial nacional, com subsequente redução das importações e crescimento das exportações. Monastirsky (2010 p.5) afirma que, para dar força a essa manifestação ufanista, uma interpretação mais palpável, através de signos ou mitos, se fez necessária. Nessa necessidade de manipular o imaginário popular, a ferrovia, tecnologia de vanguarda, foi tomada como símbolo de progresso em todo o país. Assim, as marcas deixadas pelo surgimento da ferrovia no território foram ficando cada vez mais claras. Vilas laborais foram implantadas, a ocupação foi acontecendo de forma espontânea, com moradias, pequenos comércios – toda uma estrutura que acompanhou o crescimento da malha ferroviária. As antigas zonas rurais se desenvolveram, as zonas centrais se modificaram e as fábricas se deslocaram para a periferia acompanhando o traçado dos trilhos (VIÑUALES,2007, p.2-3).

Entre 1871 e 1890, o segundo período determinado por Silva (1954, p.3-4), as linhas foram expandidas, irradiando dos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Novas linhas surgiram no Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste do país. Ao todo, no fim da monarquia, em 1889, existiam cerca de 9583km de ferrovias (figura 2.3). Chegou a ser elaborado um plano para construir uma grande rede ferroviária, um sistema que abrangesse todo o território brasileiro, mas crises impediram sua execução (SETTI, 2008, p.20).

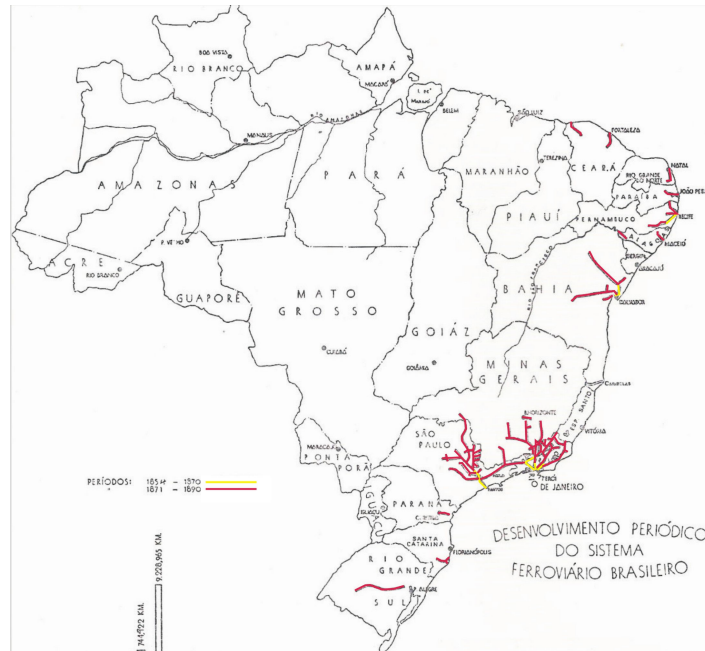


FIGURA 2.3: Ferrovias brasileiras em 1889. FONTE: Silva, 1954.

O terceiro período delimitado por Silva (1954, p.4-5) engloba os anos de 1891 a 1910. No fim do século XIX havia um total de 14915,5km de ferrovias no Brasil, e o desenvolvimento continuou rapidamente no início do século XX. Na figura 2.4, percebe-se que tanto expansões em linhas já existentes quanto a construção de novos trechos foram bastante significativos no panorama geral do sistema de transporte ferroviário no país (SILVA, 1954, p.4-5). Foi nesse contexto histórico que Brasil e Bolívia firmaram o Tratado de Petrópolis para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré, parcialmente inaugurada em 1910, e conhecida até hoje tanto pelo falecimento de inúmeros trabalhadores durante sua construção quanto pelo abandono e posterior sucateamento de toda a estrutura.

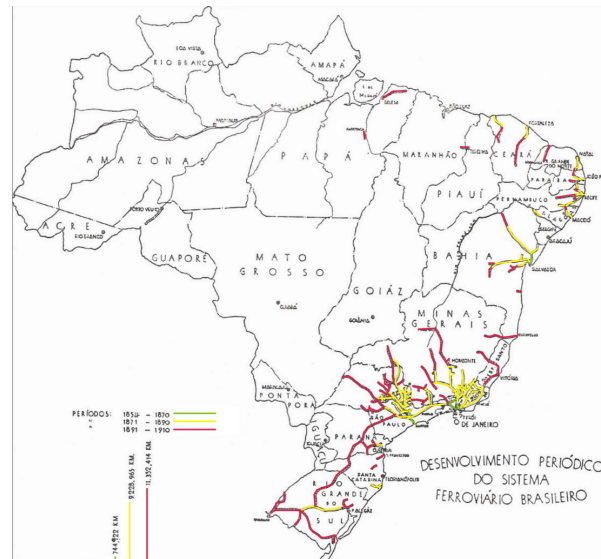


FIGURA 2.4: Ferrovias brasileiras em 1910. FONTE: Silva, 1954.

Também no início do século XX, a ligação ferroviária entre São Paulo e Rio Grande do Sul foi executada, conectando o Rio de Janeiro a Curitiba, Porto Alegre, Santana do Livramento e Montevideu (SETTI, 2008, p.20). A primeira concessão para o trecho fora feita em 1889 ao Engenheiro João Teixeira Soares. Em seis de maio de 1893, um decreto transferiu a concessão dos trechos já executados a um grupo de capitalistas belgas e franceses que formam a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, com o objetivo de preencher os vazios do território brasileiro e conectar os Estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso com as fronteiras da Argentina e do Paraguai. Na figura 2.5, pode-se observar a divisão da via principal a partir de Ponta Grossa: para o norte, em direção ao Estado de São Paulo; para o sul, seguindo a margem do rio Uruguai. Outros ramais mais curtos também foram criados posteriormente (KROETZ, 1985, p.71-74).

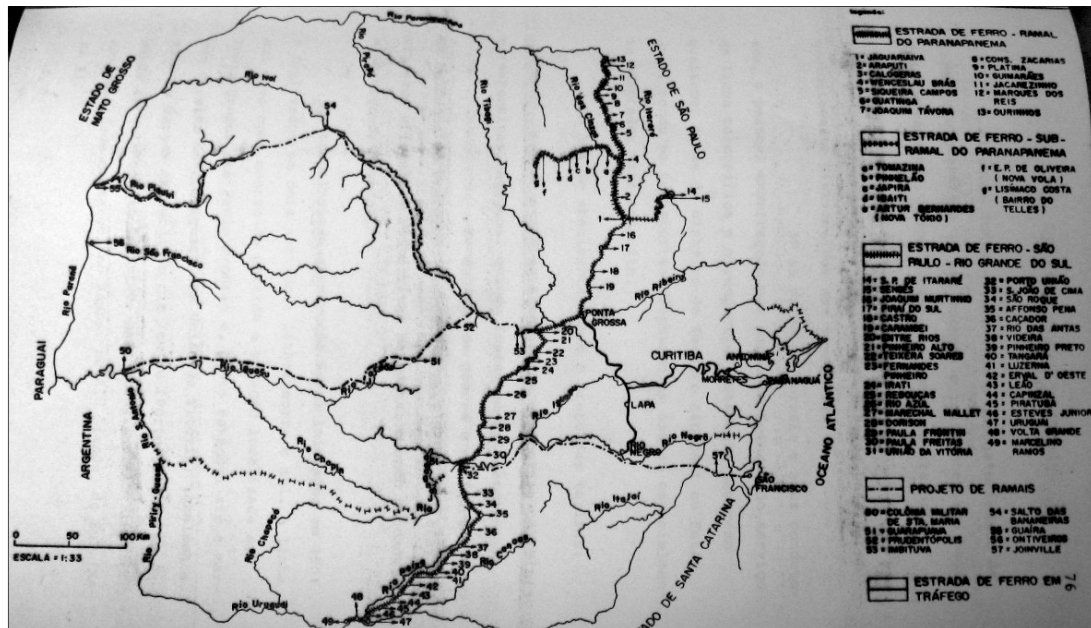


FIGURA 2.5: Entroncamento ferroviário em Ponta Grossa. FONTE: Silva, 1954.

No quarto período, entre 1911 e 1930, além da irradiação das linhas já existentes, surgiram novos ramais no Centro-Oeste e Nordeste do país (figura 2.6). Em 1922, centenário da Independência brasileira, a extensão total do sistema era de 29341km. Em 1930, o número chegava a 32478km (SILVA, 1954, p.6-7). Pereira (2004, p.33) destaca a importância social, e conseqüentemente emocional, da ferrovia nesse momento. A autora comenta que o aprendizado e a convivência social expandiam a ferrovia – que não era vista como um local de trabalho apenas, mas como a interface de conexão do ferroviário com o mundo. Os ferroviários, segundo a autora, tinham a ferrovia como parte deles mesmos.



FIGURA 2.6: Ferrovias brasileiras em 1930. FONTE: Silva, 1954.

O nacionalismo brasileiro está intimamente ligado à implantação da ferrovia e muito do orgulho dessa classe gerada com o novo sistema foi produto da publicidade do Brasil como país economicamente crescente. Da mesma forma, no Paraná, o movimento paralelo à incorporação da ferrovia foi o Paranismo, que visava constituir uma identidade regional ao Estado, recentemente desmembrado da Província de São Paulo (p.48-50). O Paraná era uma economia periférica, com uma relação de dependência que impedira seu desenvolvimento econômico até então.

Constituiu-se, assim, uma elite formada por industriais e comerciantes ervateiros, especialmente curitibanos e parnanguaras, e os fazendeiros advindos do tropeirismo na região dos Campos Gerais (MONASTIRSKY, 2006, p.54-55). Nesse contexto, a opulência das primeiras estações ferroviárias apareceu. Ponta Grossa, nesse contexto da implantação da Estrada de Ferro do Paraná, era chamada também de “Boca do Sertão” – tinha a função de escoar a produção, pois era o ponto de partida para o fluxo exportador da ferrovia, e portanto tinha depósitos, pátios e diversos equipamentos ligados indiretamente a ela, como fábricas e escritórios (MONASTIRSKY, 2006, p.91).

A imigração, no país todo, mas especificamente no Paraná, também pode ser relacionada de diversas maneiras com a implantação do sistema ferroviário. Segundo Monastirsky (2006, p.71-75), quase 80% dos imigrantes paranaense

vieram para o Estado entre 1890 e 1934, período de implantação da ferrovia. Tanto os núcleos povoadores concedidos pelo Estado quanto as madeireiras, com necessidade de mão-de-obra, foram ocupados por esses imigrantes, que usavam a linha férrea para chegar até seus novos destinos. Assim, a etnologia da região Sul se relaciona intimamente com a ferrovia, pois foi através dela que descendentes de outras nacionalidades começam a surgir no Paraná. Além disso, a fixação de grupos indígenas e caboclos também ocorreu especificamente nessa época. Tanto as frentes de trabalho na implantação da ferrovia quanto o serviço operário no sistema já implantado eram bastante atrativos para todos esses grupos étnicos, que vieram posteriormente a compor nossa sociedade.

O último período classificado por Silva (1954, p.7-8) compreende os anos de 1931 a 1952. Embora, segundo Setti (2008, p.20), as duas Guerras Mundiais tenham reduzido os investimentos no sistema, e por esse motivo a quantidade de construções até os anos 50 tenha sido bastante reduzida, Silva (1954, p.7-8) destaca que em 1934 o Plano Geral de Viação Nacional determinou que as linhas a construir a partir de então teriam como objetivo maior conectar trechos isolados de ferrovias já estabelecidas. Dessa maneira, mesmo com poucos quilômetros, constituiu-se uma rede ferroviária nacional. Observa-se claramente na figura 2.7 uma maior conexão nos traçados do sistema, em comparação ao período anterior. Na figura 2.8, está registrado o traçado de 1937 da então R.V.P.S.C. (Rede Viação Paraná – Santa Catarina). A conexão inter-regional, iniciada nesse momento, foi tão valorizada justamente porque os pequenos e novos centros urbanos agora tinham uma ligação muito mais rápida e direta com os grandes municípios, pontes de manifestações culturais e sociais com todo o mundo. A ferrovia, assim, uniu o Brasil ao mundo desenvolvido (MONASTIRSKY, 2010, p.20).



FIGURA 2.7: Plano para o sistema ferroviário brasileiro em 1934. É possível perceber as conexões planejadas entre trechos preexistentes. FONTE: Silva, 1954.

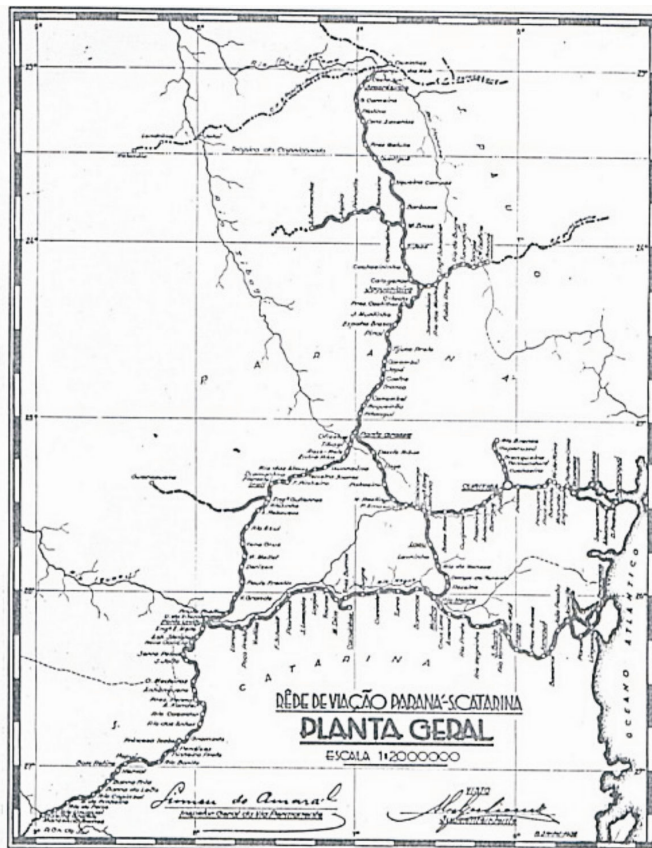


FIGURA 2.8: Ferrovias da Rede Viação Paraná – Santa Catarina em 1937. FONTE: Silva, 1954.

Silva (1954, p.41-44) faz uma breve compilação das ferrovias pertencentes a cada regional do país até 1952. No Estado do Paraná, as linhas existentes na época são a R.V.P.S.C. (anteriormente chamada de Cia. Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande) e a E.F. Mate Laranjeira (Estrada de Ferro Mate Laranjeira). A R.V.P.S.C. permitia a conexão entre São Paulo e Rio Grande do Sul, sendo o maior trecho a ligação de Ponta Grossa a Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. A ferrovia Curitiba – Paranaguá já estava completa desde dezembro de 1884, quando da chegada comemorativa da primeira locomotiva à cidade de Curitiba (figura 2.9). Na figura 2.10 estão representadas todas as linhas da R.V.P.S.C. construídas até o ano de 1952. A E.F. Mate Laranjeira ligava Porto Mendes a Tomás Laranjeira, e tinha apenas 68km de extensão.

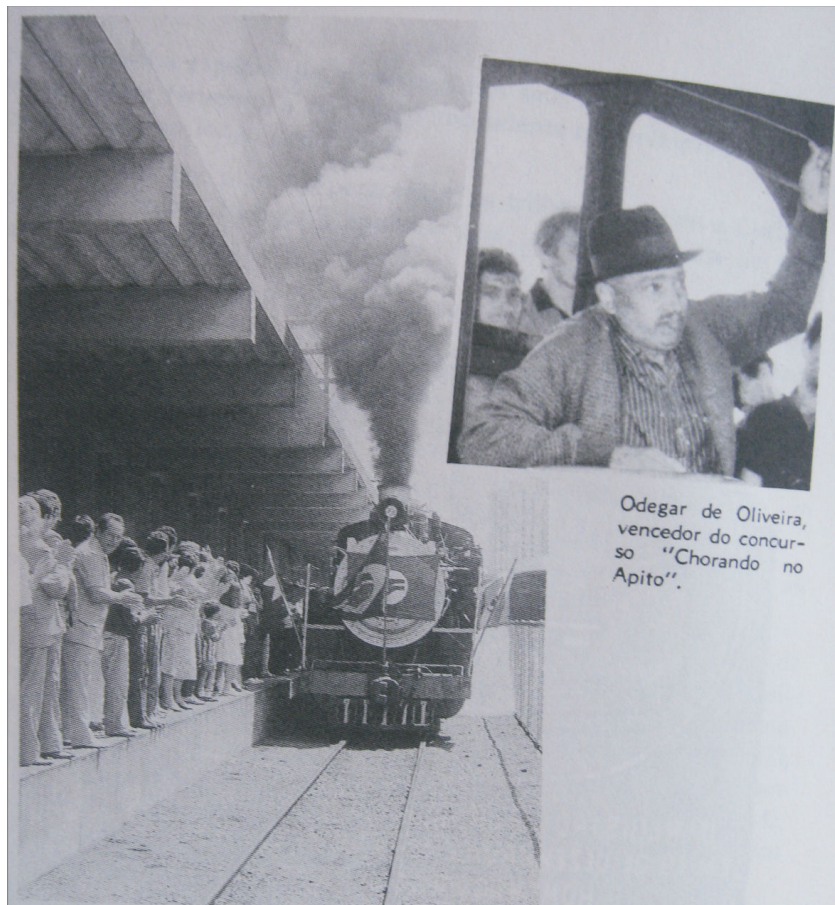


FIGURA 2.9: Chegada da primeira locomotiva a Curitiba. FONTE: Silva, 1954.

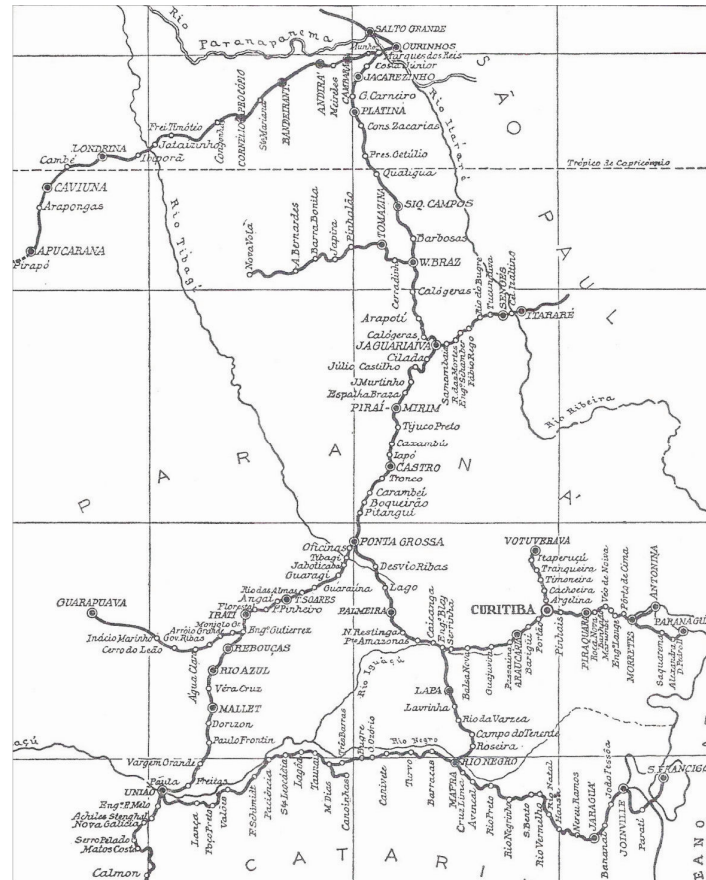


FIGURA 2.10: Ferrovias da Rede Viação Paraná – Santa Catarina em 1937. FONTE: Silva, 1954.

Silva (1954, p.50-55) comenta a distribuição irregular das ferrovias no território brasileiro nos anos 1950: devido à integração do transporte ferroviário com a rede hidroviária e os portos brasileiros, a faixa litorânea do Brasil sempre foi muito mais servida de ferrovias do que o centro do território. O autor também registra a construção do trecho Apucarana – Guaíra, visando conectar as duas linhas preexistentes no Paraná, R.V.P.S.C. e E.F. Mate Laranjeira (SILVA, 1954, p.77). Essa e outras articulações previstas na época para a rede ferroviária brasileira estão representadas na figura 2.11. Porém, essa fragmentação se manifesta até os dias atuais, na descontinuidade da preservação das linhas férreas: conforme trata Monastirsky (2006, p.3), apesar de o Brasil, comparado às nações vizinhas, apresentar hoje uma legislação relativamente avançada em se tratando de patrimônio cultural, as paisagens ferroviárias são preservadas em níveis muito diferentes e de forma fragmentada, e isso se percebe percorrendo-se poucos quilômetros.



FIGURA 2.11: Articulações previstas para o sistema ferroviário brasileiro na década de 1950. FONTE: Silva, 1954.

Segundo Vieira (1954, p.158-162), nos anos 50 as ferrovias paranaenses tiveram um papel importante em relação ao país. A R.V.P.S.C. é considerada extremamente importante, por ser ela a conexão entre as linhas do Estado de São Paulo e o extremo Sul do país, na época representado especialmente pelos portos rio-grandenses. A Estrada de Ferro Paraná, da qual fazia parte a conexão do porto de Antonina à capital Curitiba, desde então era considerada uma obra-prima da engenharia ferroviária, devido à complexidade do trecho, a 920m de altitude, cruzando a Serra do Mar.

Entre 1954 e 1970, houve uma grande redução na quantidade de ferrovias brasileiras, com a extinção de alguns ramais, considerados antieconômicos devido ao grande investimento no transporte rodoviário, tanto de passageiros quanto de carga (SETTI, 2008, p.20). A ferrovia Madeira-Mamoré, por exemplo, foi desativada em 1966 pelo então presidente Castelo Branco, e rodovias passaram a suprir a demanda da antiga estrada de ferro, como alternativa para que o acordo firmado com a Bolívia continuasse sendo cumprido (E.F.M.M., 2011). O sistema de funcionamento das ferrovias também foi alterado: em 1957 foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A., reunindo 22 ferrovias em um mesmo sistema e conectando o Maranhão ao Rio Grande do Sul. Em 1969 a R.F.F.S.A. agrupou essas ferrovias

em sistemas regionais, e a antiga RVPSC foi renomeada como 11ª Divisão Paraná – Santa Catarina e vinculada ao Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre. Posteriormente, em 1976, a 11ª Divisão foi transformada na S.R.5, a Superintendência Regional Curitiba (SETTI, 2008, p.114). Até o fim dos anos 80 foram realizadas diversas alterações como essa, no Brasil todo.

Nos anos 1990, as estatais ferroviárias de todo o país foram privatizadas, e foi definida uma operadora para cada Superintendência Regional. Assim, com a privatização da R.F.F.S.A., a S.R.5, juntamente com a S.R.6 (Antiga Viação Férrea Rio Grande do Sul), passou a constituir a Malha Sul, comprada em 13 de dezembro de 1997 pela Ferrovia Sul Atlântico (F.S.A.). Em agosto de 1999, segundo Setti (2008, p.116), a F.S.A. passou a se chamar América Latina Logística S.A. (A.L.L.), empresa que até hoje gerencia ferrovias no Sudeste, Sul e Centro-Oeste do Brasil, além de algumas linhas na Argentina (A.L.L., 2011). Segundo Castro (2002, p.256), a motivação para privatizar as estradas de ferro e todos os equipamentos relacionados era justamente a perspectiva que se tinha de expandir o modal ferroviário na matriz de transporte brasileira.

Com a redução dos investimentos na ferrovia, em diversos casos a absorção do complexo pela malha urbana crescente pressionou para a transferência da linha para a periferia. Muito planejamento foi necessário para que essa transferência ocorresse de forma racional e eficiente. Ponta Grossa é um dos municípios em que os trilhos foram transferidos para a periferia, quando na década de 80 o tecido urbano passou a pressionar a faixa da ferrovia (MONASTIRSKY, 2010, p.24).

Outros dois municípios paranaenses em que houve intervenções para acabar com os conflitos de fluxos na área central são Londrina e Maringá. Na primeira, a linha férrea e o pátio de manobras eram a única irregularidade na malha perfeitamente xadrez. Com a retirada dos trilhos, foi gerado um espaço livre, seccionando a cidade em duas partes. Portanto, o projeto de Humberto Yamaki funciona como um 'zíper urbano', em que edificações de diferentes usos e espaços livres voltados predominantemente para os pedestres foram construídos de forma a ocupar o leito da ferrovia, conforme na figura 2.12 (Turkienicz, 1986, p.255-259). A linearidade da ferrovia desapareceu completamente com a implantação do projeto, pois a área do leito foi mesclada à malha urbana adjacente.

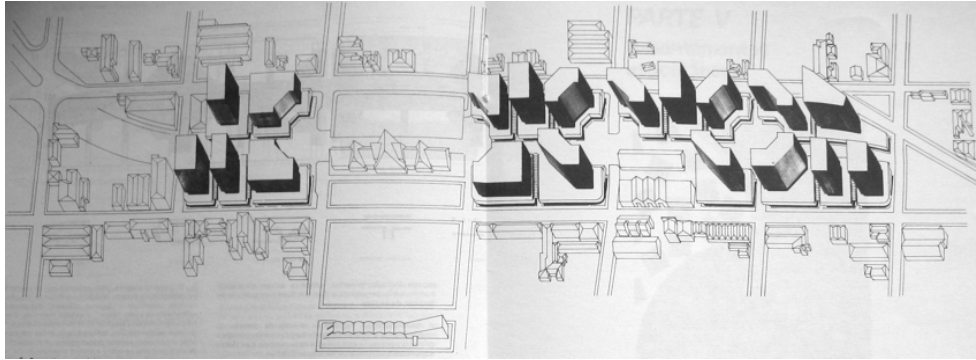


FIGURA 2.12: volumetria das edificações propostas para a antiga área da ferrovia em Londrina.
FONTE: Turkienicz, 1986.

No caso de Maringá, no Novo Plano Diretor foi definido o rebaixamento da linha férrea, que cruzava o centro. Entre 1995 e 1999, os trilhos foram enterrados em um túnel, cuja laje superior gerou um grande espaço livre no centro da cidade (figura 2.13). Apesar das pressões da comunidade para que o espaço não fosse edificado, os lotes lindeiros começaram a ser ocupados por edificações de usos variados e, segundo Meneghetti (2009, p.13), o uso e a ocupação da área ainda não estão bem definidos. Em ambos os projetos, a paisagem foi totalmente transformada, acabando com fortes referências à ferrovia – de maneira oposta à intervenção que se pretende propor para o centro de Ponta Grossa, neste trabalho.



FIGURA 2.13: laje de cobertura do túnel por onde passam os trilhos, no centro de Maringá. FONTE: Meneghetti, 2009.

Na dissertação de mestrado realizada por Pereira (2004, p.29-34), os ferroviários aposentados entrevistados pela autora em Ponta Grossa exprimem a certeza de que a ferrovia da cidade foi desativada nos anos 90 por falta de interesse político, e não por inviabilidade econômica. Segundo a percepção deles, o retorno do investimento era óbvio, mas foi mais conveniente no momento investir em um novo modal de transporte terrestre – as rodovias. Com a implantação do transporte rodoviário e do crescimento desse sistema, os preços das passagens de trem caíram muito. Então, o glamour antes associado às viagens de trem desaparece, e a admirada elite operária também perde seu papel como classe social (PEREIRA, 2004, p.29-34).

Na figura 2.14 pode-se observar a situação atual das ferrovias no Brasil, com as respectivas concessionárias. Na figura 2.15, estão as ferrovias gerenciadas pela A.L.L., dentre as quais os trechos que passam por Ponta Grossa. Uma locomotiva da A.L.L. percorrendo a ferrovia Ponta Grossa – Apucarana é representada na figura 2.16.



FIGURA 2.14: Mapa das ferrovias atuais do Brasil e suas concessionárias. FONTE: Setti, 2008.

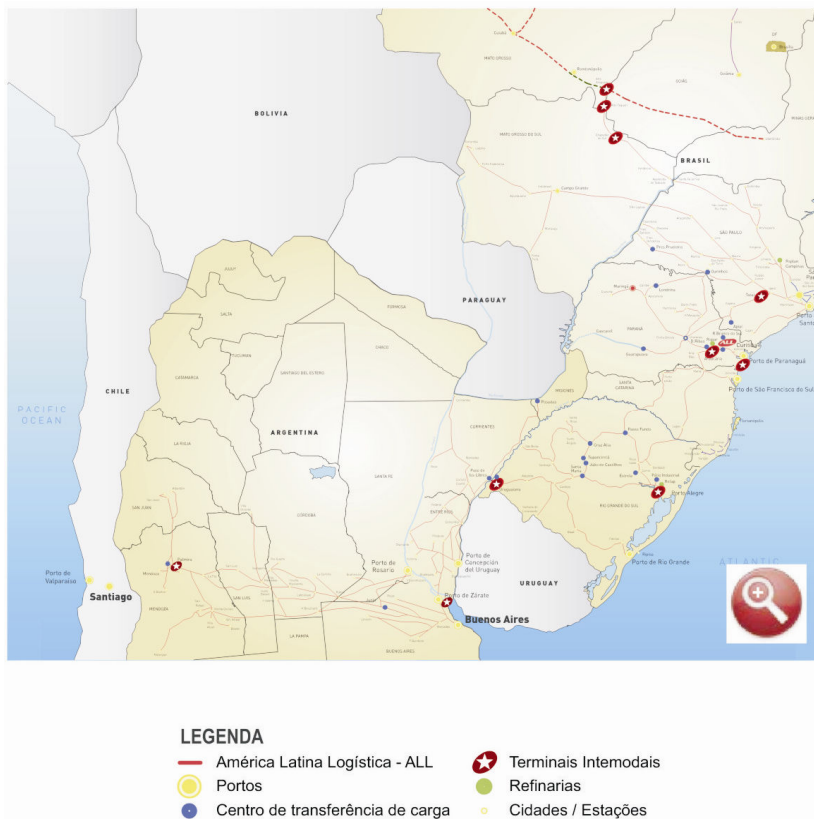


FIGURA 2.15: Ferrovias gerenciadas pela América Latina Logística atualmente. FONTE: A.L.L., 2011.



FIGURA 2.16: Locomotiva da A.L.L. sobre o Viaduto do Cadeado, no trecho entre Ponta Grossa e Apucarana. FONTE: Setti, 2008.

2.3 A PAISAGEM FERROVIÁRIA ATUAL NO BRASIL

O Brasil não é o único país que deixou de lado o trem, priorizando o transporte rodoviário. Assim, o território começou a se organizar de outra maneira, mas as instalações relacionadas à ferrovia não desapareceram. Resquícios como chaminés, edifícios, vias, cabos, sinais de todo tipo, frequentemente abandonados, formaram uma nova paisagem, mais decadente, porém proveniente da promissora paisagem anterior (VIÑUALES, 2007, P.3).

Pereira (2004) utiliza os comentários de Certeau, sobre Paris, e compara as ideias do estudioso francês com a impressão causada pelo que sobrou dos equipamentos ferroviários nas cidades brasileiras. De toda a malha construída e utilizada no apogeu do sistema ferroviário, os trechos que sobraram hoje são desconexos, passam uma sensação de melancolia e inutilidade, e é difícil compreender o que ainda funciona, o que não funciona mais e em que trecho atuava cada empresa. O equipamento ferroviário, que antes representava o caminho para o progresso e a equiparação do Brasil aos países desenvolvidos, passa a ser um excesso de objetos “cujo peso não facilita a operação de retirada e desobstrução da paisagem” (Pereira, 2004, p.53-57).

No começo das considerações sobre a necessidade de preservar edifícios, sítios e conjuntos, os equipamentos referentes ao sistema ferroviário não eram vistos como representantes de uma verdadeira arquitetura, como eram os edifícios clássicos. Fábricas, cais, estações, depósitos não eram nem mencionados nos documentos acerca da preservação patrimonial, talvez por serem essencialmente funcionais ou mesmo porque não eram tão antigas quanto outros tipos de edificação (VIÑUALES, 2007, P.3). Foi apenas no século XX que, percebendo-se a lacuna na história da arquitetura, foram feitos os primeiros projetos envolvendo edificações industriais. Perto da década de 70, o conceito de Arqueologia Industrial apareceu na América Latina; depois, com o conceito de Patrimônio Industrial, os edifícios relacionados à ferrovia foram declarados monumentos, e passaram a ser estudados de forma conjunta com os equipamentos industriais e portuários. Isso porque apareceu a percepção de que essas três atividades foram as responsáveis por trazer os países da América Latina a um outro patamar econômico e cultural.

Juntamente com a tomada de consciência da importância de preservar o patrimônio físico, permaneceu a mitificação da ferrovia, que surgiu logo que o sistema foi implantado. Por tudo o que representou para a sociedade da época, o mito da ferrovia perdura até hoje no inconsciente coletivo (MONASTIRSKY, 2010, p.8-14). Especialmente a classe dos antigos trabalhadores ferroviários, chamados 'patrimônio vivo' pelo autor, tem uma imagem permanentemente gravada na sua mente. As ferrovias, mais além das transformações morfológicas importantíssimas para as cidades brasileiras, trouxeram uma efervescência cultural e econômica que acontecia apenas aonde a linha do trem chegava.

A ferrovia auxiliou na formação dos municípios brasileiros em duas frentes: os povoados rurais foram incrementados material e socialmente, transformando-se de forma gradual em centros urbanizados; já as pequenas cidades começaram a ter uma aglutinação ao redor da ferrovia, com equipamentos como galpões, depósitos, fábricas, pensões, estabelecimentos alimentícios. Além disso, havia as atividades informais, como a prostituição e os vendedores ambulantes, frequentes também em outros tipos de centro urbano, como os portos (MONASTIRSKY, 2006, p.75-77). Em alguns casos, mais raros, a ferrovia determinou a formação de núcleos onde antes não existiam aglomerações. Ghirardello (2001, p.47-49) observa que, no caso paulista, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi a primeira do estado a criar suas estações no meio da mata, onde não havia nenhum povoado. Nessas situações, as dificuldades eram muito maiores, tanto para conseguir matéria prima quanto para o transporte até o local da obra.

Assim como as primeiras comunidades brasileiras se agrupavam em torno dos cursos-d'água, ou como os monumentos religiosos e a praça central definiam uma configuração padronizada de cidade, a ferrovia, quando surgiu, foi implantada em terrenos menos íngremes, devido simplesmente a uma limitação tecnológica. Porém, independente do motivo pelo qual esse tipo de terreno era escolhido, a questão é que a partir da linha do trem e da estação ferroviária uma nova configuração e hierarquização do espaço urbano começou a surgir (LANDIM, 2003, p. 47). De qualquer maneira, a linha férrea pode ter sido o elemento que lançou a nova malha urbana, mas ela não é o único fator determinante de como são as paisagens observadas atualmente. Os processos de transformação da cidade têm velocidades e níveis variados, e acontecem de forma constante e ininterrupta.

2.4 A PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA NO BRASIL

Como mencionado anteriormente, os elementos concretos que formavam o sistema de transporte ferroviário têm um valor agregado muito alto – a paisagem ferroviária, no seu auge, englobava mais que simples equipamentos físicos, e até hoje segue transmitindo sensações, impressões e lembranças. Da mesma forma, se são destruídos esses elementos físicos, não apenas a parte palpável se perde, mas também um pouco da identidade urbana. Os elementos concretos são apenas referenciais de expressões psicológicas formadas ao longo do tempo (LANDIM, 2003, p.38).

No Brasil, as iniciativas para preservar elementos da paisagem ferroviária começaram timidamente, de maneira isolada. Em setembro de 1977, com a fundação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), essa preocupação surgiu de forma mais efetiva (SETTI, 2008, p.149-162). Ainda assim, era dada muito mais ênfase para a preservação dos elementos como locomotivas, vagões e algumas vezes edificações, que para a preservação da cultura ferroviária em si.

Nesse sentido, os passeios turísticos de trem, que ainda acontecem em algumas das ferrovias paranaenses, são importantes. Embora diversas das linhas que antes transportavam passageiros tenham sido desativadas, removidas ou mesmo passado a atender apenas transporte de carga, outras conseguem manter o transporte de passageiros e mesmo o luxo de viajar de trem que havia antigamente (SETTI, 2008, p.162). Por outro lado, em ferrovias removidas da área central do município, como no caso de Ponta Grossa, essa não é uma opção para tentar resgatar as sensações que a ferrovia trazia. Apela-se, portanto, para a conservação dos elementos físicos existentes – edificações, traçados, visuais – como forma de lembrar, como consequência, outra época e outro ritmo de vida, regulado pela ferrovia.

Para Lemos (2007, p.3), as edificações têm valor documental simplesmente pelo fato de existirem ainda em sua forma original, mesmo que como construções vazias e já sem uso. Se ainda se observam as características técnico construtivas, até as ruínas preservam seu valor documental. Porém, quando se reutiliza um

edifício, haja ou não alterações físicas, a troca de programa destrói uma parte dessa fidelidade documental. Segundo o autor, há uma constante tensão entre o continente e o conteúdo: o edifício e o seu programa. O autor cita o caso da Estação da Luz em São Paulo como um projeto bastante feliz, justamente devido à manutenção de boa parte do programa e dos usos para os quais o edifício foi concebido. Isso ajuda a manter o registro preciso.

No estudo da ferrovia, é mais comum encontrar registros imprecisos, guardados na memória. Dessa maneira, a cultura do ferroviário – como soma dos comportamentos, saberes, conhecimentos e valores acumulados durante a sua vida – é fundamental para que se analise o grau de influência que a ferrovia exerceu na cidade e em seu povo. É a mitificação da ferrovia, o valor simbólico presente nos elementos concretos, que transforma a paisagem ferroviária em paisagem cultural (MONASTIRSKY, 2006, p.18). E o que se pretende preservar, no caso da paisagem ferroviária de Ponta Grossa, é justamente a paisagem cultural, composta não apenas de edificações, com valor documental óbvio, mas também de importantes elementos abstratos, registrados pela memória de quando o sistema ferroviário ainda estava em pleno funcionamento ali.

No que se refere aos elementos concretos, Ponta Grossa se destaca na região dos Campos Gerais por ser o único dos municípios que tem uma legislação própria referente à preservação de edifícios ferroviários, e um órgão municipal preocupado com o Patrimônio Cultural – o COMPAC (Conselho Municipal do Patrimônio Cultural). Porém, quanto aos elementos abstratos percebidos pelos cidadãos que conviveram com a ferrovia, essa preservação é mais complicada. É necessário se ater, portanto, à memória dessas pessoas – que citam, principalmente, elementos como sons e odores, que remetem a diversas outras lembranças e sensações (MONASTIRSKY, 2006, p.139-141).

Dentre os sons, o barulho dos motores das locomotivas a carvão e eletro diesel eram constantes, especialmente nos pátios de manobras, bem como o som das rodas dos vagões batendo nas emendas dos trilhos, acelerando ou desacelerando de acordo com a velocidade praticada pelo trem. Os apitos e buzinas também eram muito importantes, inclusive porque na passagem do ano e no dia da Padroeira do Brasil eram tocados todos ao mesmo tempo para celebrar. Os odores lembrados são da fumaça de óleo diesel, da graxa, dos produtos usados no

tratamento dos dormentes para que durassem mais. As cargas de madeira, erva-mate, gado e até mesmo a comida vendida no vagão restaurante e nas estações exalavam cheiros característicos para quem convivia diariamente com a ferrovia em pleno funcionamento (MONASTIRSKY, 2006, p.139-141).

É importante levar em conta, no momento do projeto que se propõe neste trabalho, os elementos que mais foram lembrados pelas pessoas que conviveram com a ferrovia. Especialmente no sítio da proposta, o fato de a ferrovia já ter sido retirada não significa que não haja maneiras de remeter, através de elementos concretos, às memórias mais abstratas, porém igualmente importantes, deixadas pela estrada de ferro.

2.5 INTERVENÇÕES EM ÁREAS CONSOLIDADAS

Com a evolução das formas de pensar em preservação, que foi tratada anteriormente, podem-se perceber atitudes diferentes, ao longo do tempo, nas intervenções em centros urbanos. O objetivo principal deste item é chegar a alguns pontos comuns em intervenções realizadas atualmente para diferentes centros urbanos, com a intenção de, posteriormente, adaptar essas diretrizes comuns ao recorte da intervenção proposta.

Menezes (1995, p.28) diz que o hábito de intervir é dos mais conhecidos na arquitetura, devido às constantes modificações na maneira de se utilizar um objeto criado, seja ele um edifício ou um espaço livre. Essa noção de que a cidade é dinâmica e que toda obra se relaciona com o contexto urbano, e portanto também é dinâmica, é uma noção bastante atual. No século XIX, por exemplo, se acreditava que a obra por si só, sem preocupação com questões éticas e científicas, daria uma resposta, válida atemporalmente. Hoje, é clara a noção de que essa intervenção não precisa ser permanente (KÜHL, 2010, p.29). Afinal, passado certo tempo, não mudam apenas as respostas, mas sim as perguntas que se formulam para resolver determinado problema. Assim, a ação possui pertinência relativa no tempo.

Em geral, a revitalização das áreas centrais, atualmente, depende da promoção de novas imagens para locais tidos como decadentes. Para que essas áreas já conhecidas pela população exerçam interesse renovado, *catalisadores*,

como os chama Del Rio (2001, p.1-2), são necessários. O turismo recreativo, cultural e de compras é um importante dinamizador econômico e social na revitalização das áreas centrais.

Uma das características comuns a praticamente todas as intervenções urbanas centrais realizadas hoje é que existe preocupação em manter as características da paisagem anterior (LOPES, 1995, p.22). Pode-se dizer que hoje ocorre muito mais Reabilitação Urbana do que Renovação Urbana. Oliveira (2010, p.8) comenta que na Renovação Urbana muitas vezes o contexto era totalmente ignorado, e era imposto um outro conceito, outra malha, outra escala, enfim, outra paisagem. Lopes (1995, p.22) define Renovação Urbana pela substituição de um determinado tecido urbano por outro, relacionado ou não à estrutura urbana preexistente. A Reabilitação Urbana, por sua vez, é um tipo de intervenção que objetiva desenvolver a comunidade local sem os processos excludentes que costumam caracterizar a Renovação Urbana (CAMPOS E SOMEKH, 2005, p.2). Nela, alguns aspectos são conservados, ou no mínimo existe uma preocupação em manter o tipo de população residindo na área (OLIVEIRA, 2010, p.8).

Um ponto interessante, lembrado por Menezes (1995, p.29), é a questão das tecnologias: é pela idade de determinada edificação ou sítio que se determina a função atual dos mesmos? A paisagem de uma comunidade originalmente iluminada por lampiões, por exemplo, tem na negação da energia elétrica a única opção para preservar por completo seu patrimônio? Se assim fosse, nenhuma das obras realizadas em centros históricos seria coerente ou idônea. Da maneira como se veem os projetos urbanos atualmente, percebe-se a necessidade de integrar elementos contemporâneos mesmo num projeto de restauro, porque apenas com criatividade o bem a preservar torna-se um objeto admirável, e não um problema, como ocorre inúmeras vezes com proprietários que desprezam o fato de um bem de sua posse ser tombado – porque o consideram ‘engessado’, uma trava.

Para Bahia (2004, p.2-3), nos projetos de arquitetura para a paisagem urbana, ocorre uma escolha entre a vontade de se fazer presente ou ausente ao entorno. São análises segundo contraposições: cheio/vazio, opacidade/transparência, simetria/assimetria, figura/fundo, razão/emoção. Há mais preocupação com as relações sociais que acontecem no meio urbano, não somente com a forma urbana. É de extrema importância que as intervenções escolham se adequar ao contexto em

que estão: mesmo preferindo se emudecer, a arquitetura não deixa de fazer parte da cidade. É assim que surgem os interstícios urbanos, o espaço residual – e no Brasil, por alguma razão, os espaços públicos, que deveriam pela acepção do termo ser de todos, acabam não sendo de ninguém.

A neutralidade de quem não quer competir com diferentes contextos e a falta de preocupação em inserir a obra na cidade são comumente justificadas pela fase de globalização que vivemos (BAHIA, 2004, p.2-3). A consequência dessa decisão, porém, é a desterritorialização da arquitetura. O espírito do lugar perde todo o sentido, pois ignora-se o caráter do espaço pré-existente. A negação do lugar em que se assenta um edifício reflete uma indisposição em dialogar com o ambiente local. É uma arquitetura *ausente*, parcialmente fracassada, que aceita facilmente as limitações de seu poder de influência – os arquitetos desse tipo de obra admitem sua impotência em lidar com todos os níveis da vida social urbana.

Para que as intervenções urbanas estejam conectadas ao contexto em que se inserem, especialmente quando se trata de áreas centrais com interesse histórico, alguns autores listam diretrizes que já deram resultados positivos. Andrés (1995, p.31), Jokilehto (1995, p.8) e Leone (1995, p.55-62) concordam em relação a alguns pontos, constantes também do Manual para a Reabilitação de Centros Históricos, produzido pelo Ministério das Cidades em 2006. Apesar de originalmente todos os autores se referirem a grandes intervenções urbanísticas, algumas dessas ideias são pertinentes ao tipo de projeto que se pretende propor para o objeto de estudo, portanto estão listadas abaixo:

- Analisar se a paisagem pré-existente é relevante, nos aspectos histórico, ambiental, estético e outros;
- Realizar uma análise física do território, histórica, sócio-demográfica, funcional, arquitetônica e urbanística e das redes de infraestrutura existentes, bem como das necessidades da comunidade;
- Revisar projetos e planos correlatos anteriores, avaliar sucessos e falhas;
- Preocupar-se com cada um dos elementos que serão integrados à paisagem pré-existente: alturas, massas, silhuetas, aberturas, fechamentos, materiais, cores, texturas, pavimentos, mobiliário, vegetação;
- Readequar redes de estrutura, como água, esgoto, drenagem, energia, limpeza urbana, transporte, rede viária para cumprir o objetivo citado no início do

capítulo, de que o centro se relacione com a cidade. A antiguidade de uma área não é justificativa para que a mesma pare no tempo, é necessário que haja uma relação dinâmica com toda a cidade;

- Sustentar a diversidade funcional e social, o uso do espaço por cidadãos de todas as esferas sociais;

- Transformar o centro histórico em símbolo da cidade ou região e em atrativo turístico, através de manifestações culturais, produtos típicos, etc; formar/reforçar a identidade cultural da cidade;

- Reforçar, por motivos históricos e culturais, o centro como coração da cidade; inserir equipamentos que garantam o lazer e encontro da população no espaço proposto;

- Estimular as manifestações culturais e educacionais, construção de centros de criatividade e apoio/ampliação de projetos artísticos já existentes na área;

- Incentivar o uso residencial, devido ao processo de esvaziamento central que as cidades brasileiras vêm sofrendo, e por ser o tipo de uso original do centro;

- Ordenar a circulação, tanto de pedestres quanto de veículos.

Os pontos dispostos acima são uma compilação dos principais aspectos discutidos e levados em conta para a realização de propostas para os mais variados centros urbanos. Como esses pontos provêm de intervenções em diversos municípios, tanto brasileiros, como nos casos citados por Leone (Curitiba) e Andrés (Recife) quanto estrangeiros, como no comentado por Jokilehto (que se refere aos municípios do Reino Unido), posteriormente pretende-se adequá-los para o contexto histórico e físico do município de Ponta Grossa, com o objetivo de chegar a algumas diretrizes que o projeto deve cumprir.

A partir da análise conceitual e histórica realizada no capítulo, não apenas foi possível compreender como e por que determinadas alterações no território aconteceram com a implantação do sistema ferroviário, mas também pode-se perceber alguns dos aspectos que devem ser levados em conta para que o projeto de um espaço livre relacionado à ferrovia tenha qualidade.

No capítulo três, é proposto um estudo das características do Município de Ponta Grossa, de sua área urbana, do centro e do entorno imediato ao recorte em que se pretende intervir. Dessa forma, e somado às análises já apresentadas, será possível chegar a diretrizes mais específicas para o objeto de estudo.

3 PONTA GROSSA: CIDADE-ENCRUZILHADA

Nos capítulos anteriores, foi possível obter informações importantes a respeito do tratamento que vem sendo dado a paisagens importantes para os municípios em que se situam, especialmente no que se refere à paisagem ferroviária. Os estudos realizados até agora, porém, foram voltados à compreensão dessas paisagens em diferentes municípios, independente de suas peculiaridades. Neste capítulo, o principal objetivo é adequar os dados estudados à situação específica do trecho de ferrovia que cruzava a área central do Município de Ponta Grossa, pois esse é o recorte em que se pretende intervir.

O recorte de que trata cada um dos itens deste capítulo varia de acordo com a relevância das informações estudadas em relação ao objeto de estudo. Portanto, nas primeiras considerações, que se referem ao histórico de formação de Ponta Grossa, o recorte municipal é analisado. Com a aproximação temporal, o recorte tratado também se aproxima cada vez mais do objeto de estudo: passa a existir uma análise urbana, depois do centro, e por último do trecho em que será realizada a intervenção. Por isso, no título de cada item é utilizado um termo diferente: município, cidade, centro urbano.

Desde o fim do século XVIII, Ponta Grossa sempre foi um entroncamento de caminhos. Antes era um cruzamento no caminho das tropas, depois se transformou em um importante entroncamento ferroviário. Posteriormente, se tornou fundamental para a circulação rodoviária do Sul do país, característica que conserva até hoje. Mais do que uma encruzilhada de caminhos, Ponta Grossa sempre atuou como uma encruzilhada de “culturas, povos e oportunidades de vivência” (MONASTIRSKY, 2009, p.1-3).

A ocupação urbana de Ponta Grossa, como em diversas outras cidades brasileiras, começou pela área hoje correspondente ao centro, ao redor do largo da Matriz. A primeira representação do povoado foi feita ainda em 1827, por Debret, durante sua longa estada no Brasil. Na ilustração, pode-se observar em primeiro plano a vegetação típica da região e, no cume da colina, a igreja colonial e apenas uma dezena de casas, a maioria térreas (FERNANDES, 2003, p.334). Essa imagem representa uma peculiaridade da topografia local: desde o início da ocupação, Ponta

Grossa sempre pôde ver e ser vista, afinal está situada em um local mais alto em relação a toda a região dos Campos Gerais (figura 3.1).

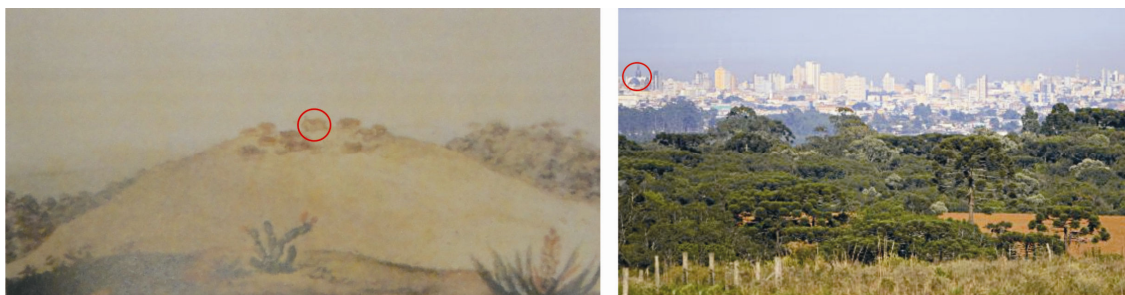


FIGURA 3.1: Comparação entre o skyline registrado por Debret e a vista atual de Ponta Grossa, com a localização da Catedral de Sant'Ana, por onde começou a ocupação. FONTE: Fernandes, 2003; Skyscraper City, 2011.

Assim, a paisagem urbana de Ponta Grossa, especialmente no centro da cidade, tem as marcas de cada uma dessas etapas. Todas elas, além de características do sítio como a topografia, foram importantes para que a paisagem urbana atual se formasse. Seria impossível, portanto, compreender essa paisagem e estudar seus potenciais e deficiências sem mencionar a evolução histórica do Município – a qual será brevemente relatada a seguir.

3.1 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO: DO TROPEIRISMO À CHEGADA DA LINHA FÉRREA

Os primeiros registros da região onde hoje se encontra o Município de Ponta Grossa provêm dos viajantes castelhanos em trânsito para o Paraguai. No começo do século XVI, os jesuítas também passaram pela região em missão de catequização de indígenas, bem como os bandeirantes. Mais tarde, entre 1640 e 1722, paulistas também cruzaram o território em busca de ouro e indígenas para escravizar (DRABIK, 2006, p.97-99).

Mas é em meados do século XVII que os tropeiros, que passavam pelo centro do Paraná vindos do litoral, chegaram ao segundo Planalto e começaram a povoar a região, já conhecida como Campos Gerais. As tropas viajantes circulavam do Rio Grande do Sul a Sorocaba, para as feiras de compra e venda de gado. O percurso utilizado pelos tropeiros foi batizado, em 1730, como Estrada Geral do Continente Sul. Com a necessidade de fazer constantes pausas para descanso dos cavaleiros e

cavalos, a região do então Capão da Ponta Grossa foi escolhida para ponto de pousada, devido à abundância de água e pasto (CHAMMA, 2007, p.13-15). Muitos dos tropeiros que frequentemente paravam para descanso na região acabaram constituindo famílias e comprando terras ao redor do Pouso do Capão. Assim, a ocupação cresceu cada vez mais, e a região ficou conhecida pela exportação de gado, especialmente para São Paulo (DRABIK, 2006, p.97-99).

Um pouco mais perto do Rio Pitangui, um antigo oratório jesuíta dedicado a Santa Bárbara foi transformado em capela, e um pequeno cemitério foi construído. O povoado foi crescendo gradativamente, até que em fevereiro de 1792 a Câmara Municipal da Vila de Castro – de cuja jurisdição o Pouso fazia parte – decidiu elevá-lo à condição de Bairro de Ponta Grossa. Após a Independência do Brasil, o Bairro foi elevado à condição de Freguesia de Sant’Ana de Ponta Grossa, em 15 de setembro de 1823, data em que até hoje é celebrado o seu aniversário. É nesse momento que a capela de Sant’Ana foi construída, numa colina mais alta da região, escolhida porque já abrigava uma antiga cruz de madeira fixada simbolicamente pelos jesuítas (CHAMMA, 2007, p.17). Mais tarde, foi construída a Matriz de Sant’Ana em taipa de pilão.

Nos anos 1830, eram cerca de dois mil moradores na freguesia. Com a subdivisão do Município de Castro em Distritos, a Freguesia se tornou o 4º Distrito de Ponta Grossa. Nesse momento, o comércio começou a crescer significativamente na Freguesia, aumentando o movimento e por vezes sobrepujando o movimento comercial em Castro. Apesar da resistência do Município de Castro, em abril de 1855, a Freguesia elevou-se à categoria de Vila e Município (CHAMMA, 2007, p.26-27), pela Lei Provincial nº 34, de 7 de abril de 1855. A Lei provincial nº 82, de 24 de março de 1862 conferiu-lhe foros de Cidade (IBGE, 2011).

Em 1878, russos-alemães começaram a se estabelecer no Município, dando início a uma série de colônias, formadas por diversos grupos étnicos. Os que se integraram à população local com maior representatividade foram os alemães, russos, austríacos, italianos, sírios e portugueses (IBGE, 2011). Segundo Fernandes (2006, p.260), em 1890, Ponta Grossa já era considerada polo dos Campos Gerais, o que fez com que ela tenha sido cogitada para receber a Estrada de Ferro.

3.2 A CIDADE DE PONTA GROSSA E A FERROVIA: DA IMPLANTAÇÃO À RETIRADA DOS TRILHOS

Para os membros do COMPAC, Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, a paisagem ferroviária deve sempre ser considerada patrimônio cultural, onde quer que esteja situada. Especificamente no caso brasileiro, tanto os aspectos econômicos quanto sociais e culturais determinam sua preservação, pela importância que ela teve na transformação das cidades em que se fez presente, em todos esses aspectos. A inovação tecnológica relacionada à presença da ferrovia foi muito usada em discursos ideológicos, como em defesa da proclamação da República, por exemplo. Além disso, a ferrovia foi determinante para integrar as regiões do país e expandir a ocupação populacional e agrícola, contribuiu para o crescimento da economia brasileira e levou o país a se industrializar e urbanizar mais ativamente. Por isso, até hoje tem uma presença bastante marcante tanto de forma concreta nas cidades em que se localiza quanto no cotidiano e na memória das pessoas, especialmente das que trabalharam no sistema ferroviário, com seus sons, cores e odores, conforme já comentado no capítulo anterior (MONASTIRSKY, 2009, p.5-6). Em todo o Paraná, e em parte do sul do país, “as ferrovias possibilitaram maior integração à economia nacional, proporcionando o estabelecimento de pequenas e médias empresas com funções voltadas especialmente à erva-mate, madeira e gado” (PONTA GROSSA, 2004).

Quanto a ferrovia chegou a Ponta Grossa, a cidade se tornou um entroncamento importante e parada obrigatória para os trens, devido à sua boa localização. O modo de vida dos habitantes mudou consideravelmente em relação à época do tropeirismo. A impressão de progresso trazida pela ferrovia fez com que a cidade se desenvolvesse não só economicamente, mas culturalmente (PETUBA, 2005, p.3-4). O município foi o que mais recebeu equipamentos em toda a região dos Campos Gerais. Originalmente, havia a estação principal, no centro, e outras três secundárias – Oficinas, Jaboticabal (atual localidade de Roxo Roiz) e Entre Rios (atual distrito de Guaragi), representadas na figura 3.2 –, além do depósito de locomotivas, triângulo de reversão, balança para vagões, armazém de almoxarifado e trem socorro (LUZ, 2010, p.190-194). Como Ponta Grossa era parada obrigatória de carros vindos de Curitiba e também dos que trafegavam entre São Paulo e Rio

Grande do Sul, foram construídas outras edificações de apoio, como hotéis, pensões, bares, restaurantes e lojas de varejo, alterando significativamente a paisagem do entorno da Estação.

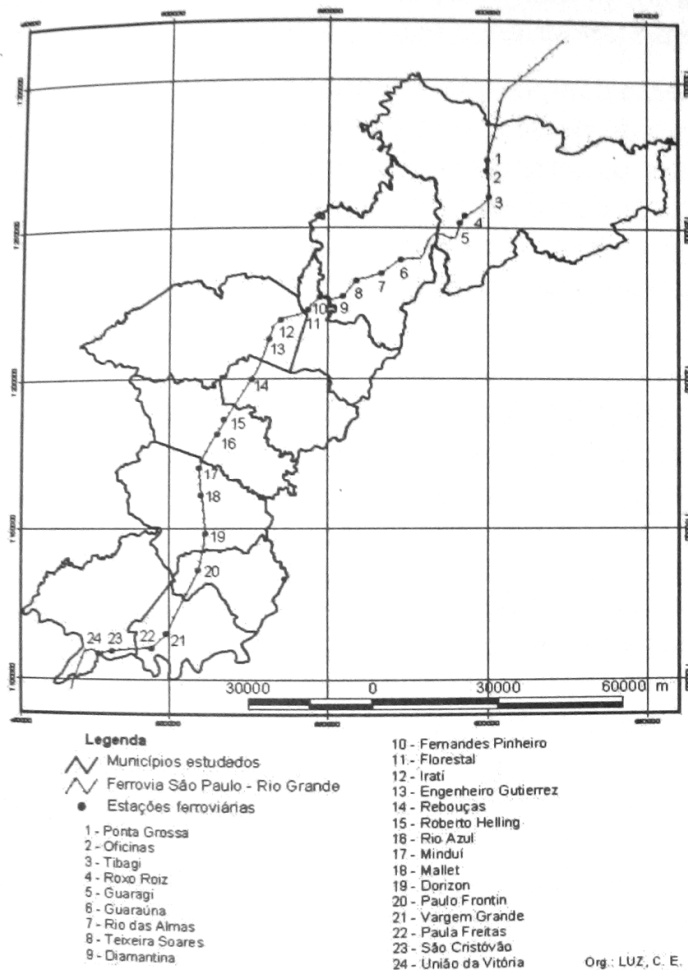


Figura 01 - Estações ferroviárias ao longo do trecho Ponta Grossa-União da Vitória.

Fonte: Associação paranaense de boas estradas, 1930.

FIGURA 3.2: Localização das Estações de Ponta Grossa em 1930. FONTE: Luz, 2010.

Assim como as Igrejas eram pontos de encontro e marcos na paisagem das primeiras cidades brasileiras, a partir da implantação da estrutura ferroviária as estações de trem também passaram a cumprir esse papel nas localidades em que se encontram. Em diversas cidades dos Campos Gerais, em frente às estações, foi criado um espaço de convivência, de práticas sociais e manifestações. No Município de Ponta Grossa, a praça na frente da Estação foi chamada de Munhoz da Rocha até a década de 1930, e posteriormente João Pessoa, como é conhecida até hoje (figura 3.3) (LUZ, 2010, p.200-201).



FIGURA 3.3: Praça João Pessoa durante o funcionamento da Ferrovia e atualmente. É possível perceber a pavimentação de uma grande área, além do edifício do Shopping Center ao fundo.
 FONTE: Casa da Memória de Ponta Grossa; autora.

Com o crescimento da cidade, especialmente devido ao sucesso da ferrovia no território, a partir da segunda década do século XX Ponta Grossa foi ampliando seu território (figura 3.4). No Censo de 1920, o Município passou a ter 2 Distritos: Ponta Grossa (sede) e Itaiacoca. Em 1938, pelo Decreto-lei estadual nº 6667 foi criado um terceiro Distrito, o de Conchas, hoje chamado Uvaia. Com o Decreto-lei nº 199, de 1943, as terras do Município de Castro passaram a pertencer à jurisdição de Ponta Grossa. O mesmo aconteceu com o Distrito de Guaragi (anteriormente território de Palmeira), pelo Decreto-lei de nº 3315, em 1957. O Distrito de Periquitos passou a fazer parte de Ponta Grossa em 1962, com a Lei nº4556, de 13 de março de 1962. Desde então, o Município é formado por esses cinco distritos: Ponta Grossa (sede), Guaragi, Itaiacoca, Periquitos e Uvaia (IBGE, 2011).

Assim, tão importante quanto esse crescimento territorial ou a formação de uma nova classe social no Município, mais do que modificar a paisagem urbana e induzir uma nova direção para o crescimento espacial, a implantação da ferrovia alterou a maneira de se olhar para essa paisagem. A noção de mobilidade não podia mais ser ignorada, entrando como uma quarta dimensão na composição espacial do centro. Por mais que no campo de visão do observador esteja apenas um pequeno trecho da ferrovia, a paisagem ferroviária é necessariamente linear. Tanto quanto a memória dos orgulhosos operários ou dos sons do trem, a linearidade da ferrovia continua presente no território, mesmo após a retirada dos trilhos.

Figura 11
Expansão Urbana de Ponta Grossa e a Ferrovia
(1930 - 1980)

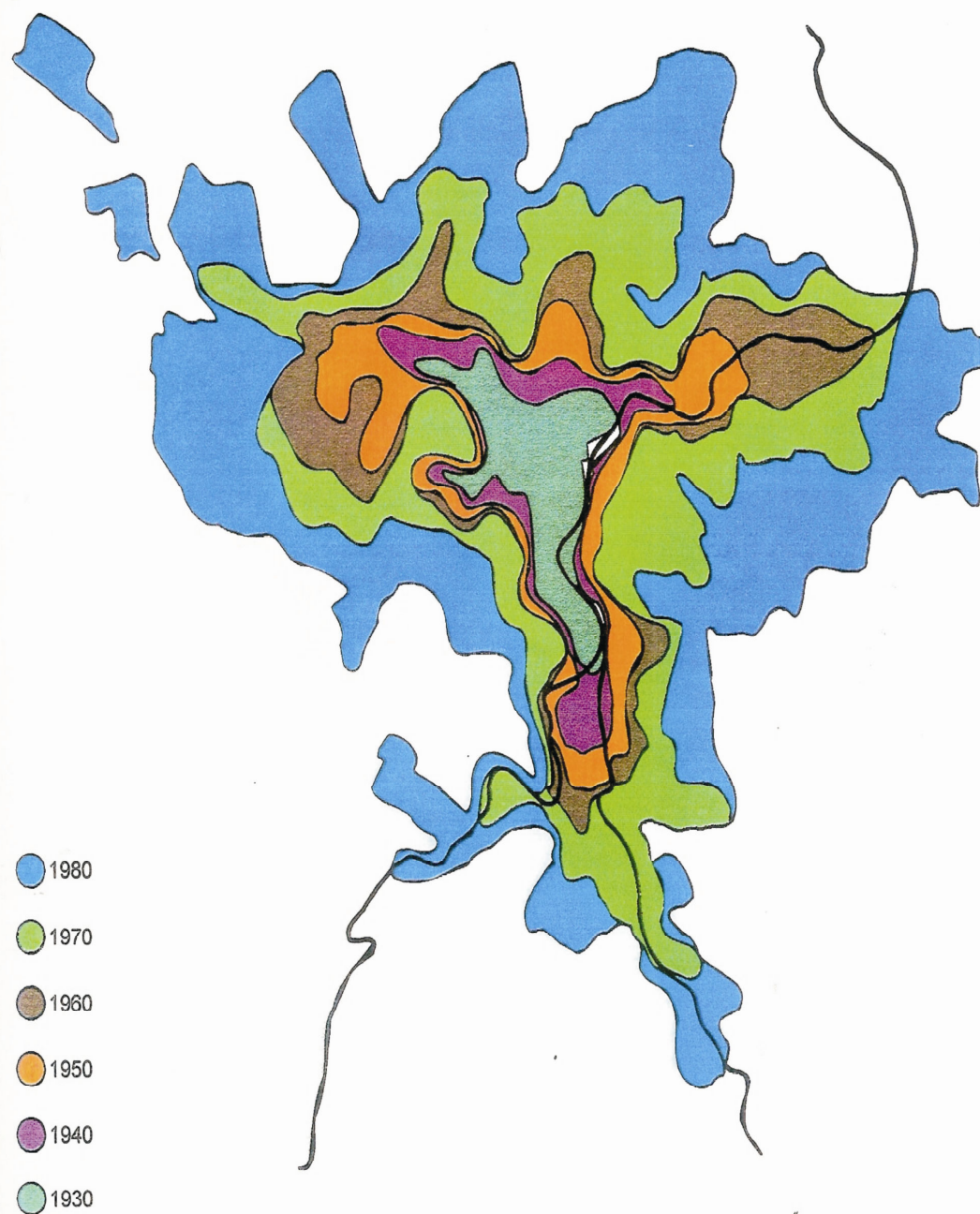


FIGURA 3.4: Evolução da ocupação urbana de Ponta Grossa após a implantação da ferrovia.
FONTE: Monastirsky, 1997.

O pátio central da R.F.F.S.A. foi utilizado normalmente até 1969, quando foi construída a estação de Uvaranas, que passou a receber os trens provenientes de Apucarana, no Paraná, e de Pinhalzinho, no sul de São Paulo (figura 3.5). Até os anos 1980, a Estação Central ainda funcionava com passageiros, mas a circulação das principais ruas e avenidas da cidade era frequentemente interrompida devido às manobras dos comboios no pátio da R.F.F.S.A. Em 1986, para solucionar esse problema viário, a prefeitura começou a negociar o desvio do trecho da ferrovia que cortava o centro da cidade. O desvio Ribas-Tibagi, assim, passou a ligar por fora da cidade os dois extremos da linha que antes atravessava o perímetro urbano. Um novo pátio, na periferia da cidade, substituiu a Estação Central (LUZ, 2010, p.205-207). Com a passagem do tempo, as preocupações com o patrimônio paisagístico foram aumentando, e, anos mais tarde, segmentos da população e membros do poder público começaram a questionar a decisão de retirar os trilhos do centro. Foi ficando cada vez mais claro que a decisão de remover os trilhos fora tomada por não haver preocupação com as alterações que seriam realizadas na paisagem.

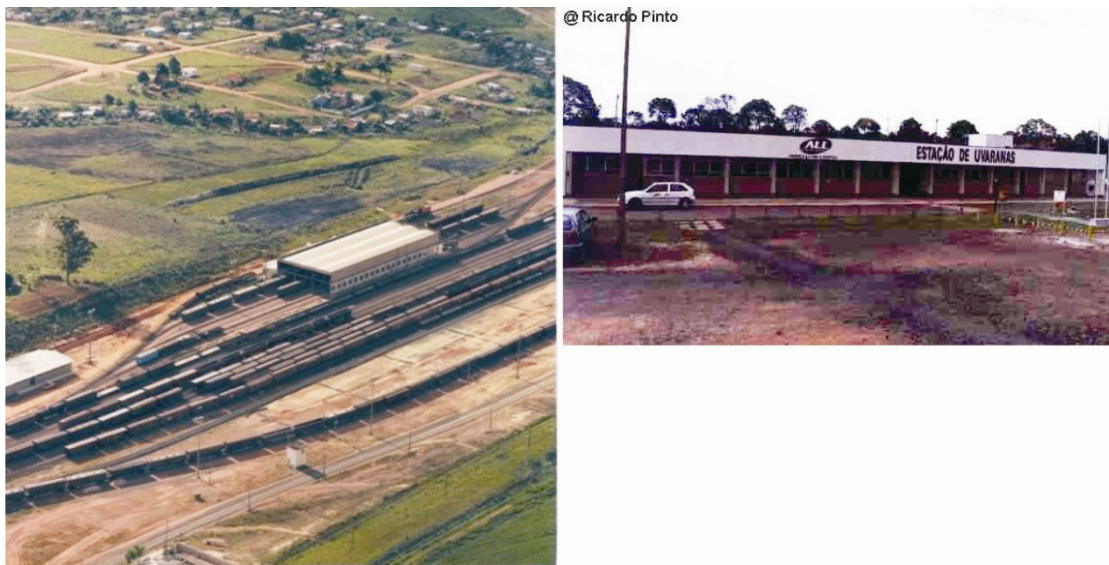


FIGURA 3.5: Estação e pátio de manobras construídos em Uvaranas para desviar o fluxo da ferrovia do centro de Ponta Grossa. Ambos continuam sendo utilizados até hoje. FONTE: Estações, 2011.

3.3 O CENTRO URBANO DE PONTA GROSSA: EVOLUÇÃO DA PAISAGEM E SUA PRESERVAÇÃO

Até os anos 40, as edificações de Ponta Grossa eram, em sua maioria, em estilo eclético. Há poucas dessas edificações remanescentes, pois, a partir de meados do século XX houve diversas tentativas, tanto públicas quanto privadas, de modernizar a cidade, através do abandono e demolição das edificações mais antigas para construir novos marcos na paisagem. Nesse contexto, começou o processo de verticalização da cidade, segundo Sahr (2007, p.10-12). Na luta entre o tradicional e o novo no espaço urbano, gradualmente as referências e símbolos históricos foram sendo destruídos. Um exemplo muito questionado até hoje foi a demolição, em 1978, da antiga Catedral de Sant'Ana, construída em 1852 (figura 3.6). A nova igreja, mais vertical, espelha o que aconteceu às edificações vizinhas a ela, que era um importante símbolo do começo da povoação daquelas terras (figura 3.7) (SAHR, 2007, p.13).



FIGURA 3.6: Antiga Igreja Matriz de Sant'Ana, demolida em 1978. FONTE: Casa da Memória de Ponta Grossa, 2011.



FIGURA 3.7: Catedral de Sant'Ana atualmente. FONTE: PREFEITURA, 2011.

A mesma autora discorre sobre o processo de verticalização em Ponta Grossa, especialmente na área central, e considera que o Edifício Ópera foi o primeiro exemplar desse processo (SAHR, 2007, p.14-16). Construído em 1947, localiza-se no cruzamento entre duas importantes vias da cidade: rua XV de Novembro e rua Augusto Ribas (figura 3.8). Com seis pavimentos, foi originalmente concebido para abrigar residências, exceto no térreo, onde existia um cine-teatro que funcionou até 1997. O espaço abrigou uma igreja entre 1997 e 2000, quando

voltou ao poder público e, após uma revitalização, foi definitivamente inaugurado em 2005, funcionando até hoje como espaço para apresentações teatrais, de música e dança.

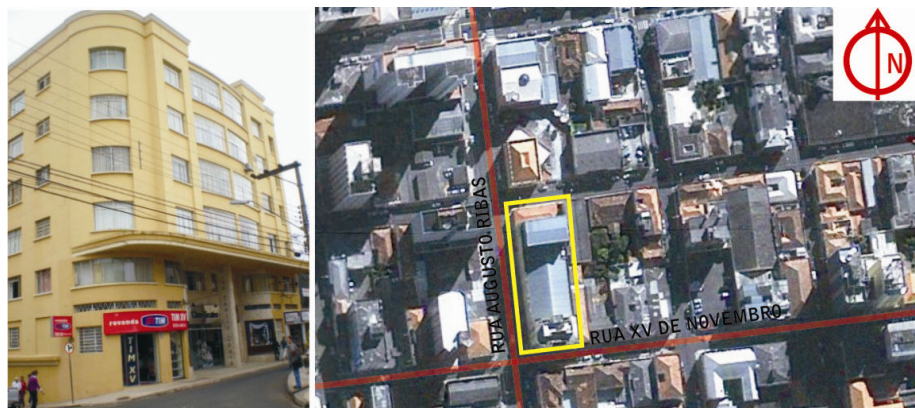


FIGURA 3.8: Cine Teatro Ópera, marco do início da verticalização do centro. O edifício está muito bem localizado, na esquina de duas das ruas mais importantes para a época de sua construção, em 1947. FONTE: Panoramio, 2011; Google Earth, 2011; autora.

Segundo Sahr (2007, p.15-17), nos anos 50, a verticalização se concentrou em duas importantes vias paralelas no centro da cidade: Rua XV de Novembro e Avenida Vicente Machado (figura 3.9). Um dos dois primeiros prédios de 10 pavimentos é residencial; o outro, comercial, demonstrando a típica ocupação mista do centro de Ponta Grossa. Nos anos 60 as vias Bonifácio Vilela e Balduino Taques, perpendiculares às duas anteriores (figura 3.10), passaram a receber edificações de maior gabarito, com até 16 pavimentos.

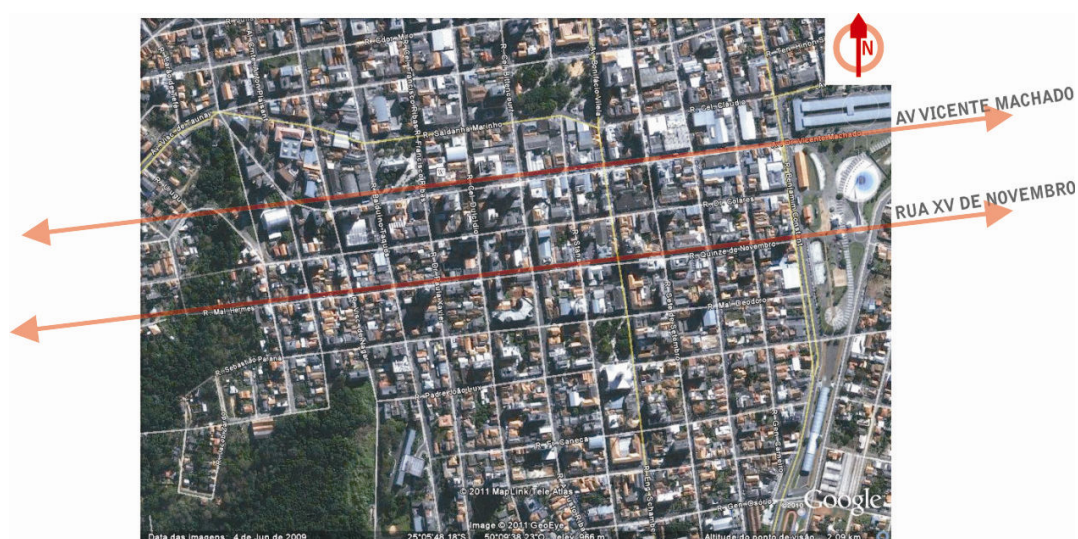


FIGURA 3.9: dois principais eixos de verticalização do centro de Ponta Grossa – Rua XV de Novembro e Avenida Vicente Machado. FONTE: Google Earth, 2011; autora.



FIGURA 3.10: Eixos secundários de verticalização, paralelos aos dois primeiros: Rua Balduíno Taques e Avenida Bonifácio Vilela. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

Nos anos 70, edificações mais altas começam a aparecer em outros eixos, não apenas nesses quatro tradicionais. Entre os oito edifícios com mais de dez pavimentos erguidos nessa década, está o Edifício Vila Velha, com 25 andares, até hoje o mais alto da cidade. Com as muitas edificações construídas nas duas décadas seguintes, pode-se dizer que a verticalização se tornou generalizada (figura 3.11), além de a função dos edifícios ter se tornado mais segregada: surgem edificações de caráter exclusivamente comercial, residencial ou de serviços. Hoje, o centro está bastante denso de edificações altas, além de as alturas das construções em bairros adjacentes ao centro, ou em subcentros como o bairro Nova Rússia, terem aumentado bastante. No centro, devido à escassez de espaço, em geral as edificações são formadas por blocos únicos, enquanto nos bairros há muitos edifícios com agrupamento de blocos. Outro fenômeno interessante é o aumento gradual na construção de condomínios fechados afastados do centro (SAHR, p.18-19).

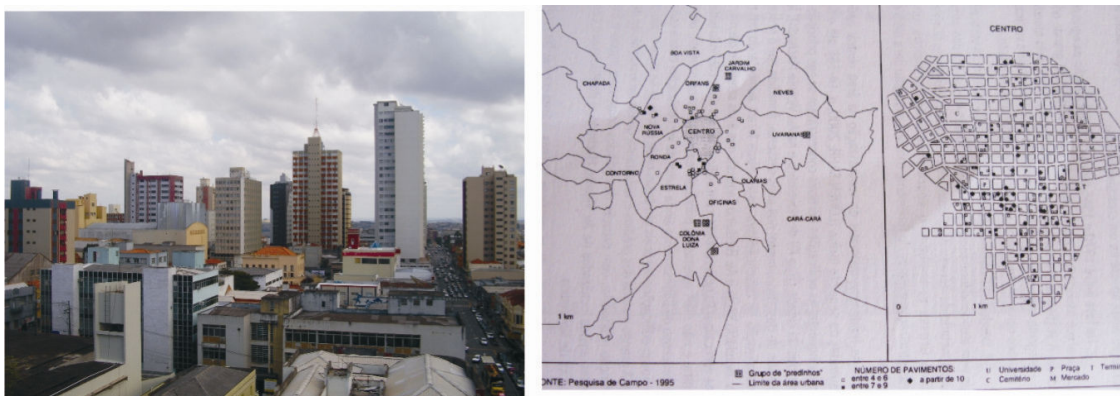


FIGURA 3.11: A verticalização do centro passou a acontecer de forma generalizada. A variação dos gabaritos das edificações é uma característica do centro de Ponta Grossa. FONTE: Skyscraper City, 2011; Sahr, 2010.

Essa evolução das formas de ocupação dos lotes está normatizada desde 1967, quando da aprovação do primeiro Plano Diretor do Município. No primeiro Zoneamento Municipal, já existiam preocupações em proteger determinadas edificações (MACHINSKI, 2010, p.140-141). Porém, quando o Plano Diretor de 1967 foi publicado, a topografia acidentada de Ponta Grossa era vista como motivo para a estagnação econômica do Município. Isso demonstra que já havia preocupação em ordenar a formação da paisagem, mas a topografia era percebida como um entrave, não como uma característica peculiar do sítio.

Em 1975, foi escrito o Código de Obras do Município e a intenção de criar uma paisagem urbana de qualidade ficou mais clara, pois foram definidas as edificações cujas fachadas despertavam interesse de preservação. Também com essa norma começou a exigência de analisar as edificações adjacentes para permitir a aprovação de determinado projeto (MACHINSKI, 2010, p.141).

Historicamente, em diversos municípios, inclusive em Ponta Grossa, o objetivo de diversos dos agentes que reconstróem o espaço urbano tem sido unicamente a lucratividade a partir da especulação fundiária e imobiliária, desconsiderando que a qualidade da paisagem e da arquitetura é direito de todos os cidadãos (MACHINSKI, 2010, p.131-132). Como em Ponta Grossa comumente os proprietários de um bem tombado percebem a preservação como um entrave para o progresso, a partir da elaboração do novo Plano Diretor, adequado ao Estatuto da Cidade, existe o grande objetivo de demonstrar que o desenvolvimento e a preservação não precisam ser considerados opostos.

Com a evolução da maneira de perceber o espaço urbano na legislação, a topografia acidentada do Município passou a ser listada como algo positivo, visto que revela por si mesma as alternativas adequadas para a ocupação do solo (MACHINSKI, 2010, p.132-133). Essa preocupação em preservar e qualificar o espaço urbano culmina nos projetos de arborização de vias e a reorganização das chamadas áreas verdes urbanas, como parques e praças (MACHINSKI, 2010, p.141-143). A Lei Orgânica Municipal, em 2005, regulamenta a questão da preservação de bens: o poder público recebeu o direito de tombamento de edificações, bem como assumiu a responsabilidade por exigir que o proprietário legal de edifícios tombados tenha de seguir à risca as normas para esses casos especiais. A partir dos anos 2000, diversas normas, como a que concerne os anúncios publicitários em fachadas, começam a ser aplicadas em Ponta Grossa, contribuindo para a melhora da qualidade da paisagem.

As últimas obras envolvendo espaços livres públicos no centro de Ponta Grossa são a recuperação e remodelação de algumas das vias do centro, previstas desde 2007, segundo o Jornal Diário dos Campos. Em 2008, as obras começaram na Avenida Vicente Machado, e em 2009, no calçadão da rua Coronel Cláudio. O principal problema em ambas as vias, assim como em outras avenidas e ruas centrais, era a poluição visual gerada pela grande quantidade de anúncios publicitários e pelo cabeamento aéreo (figura 3.12). As obras incluíram a substituição do cabeamento aéreo pelo subterrâneo e a regulamentação da publicidade externa nas casas comerciais, bem como a criação de remansos para estacionamento, colocação de floreiras, lixeiras, novos postes e mobiliário e adequação dos pisos e sinaleiros para a acessibilidade de deficientes físicos, inclusive visuais e auditivos (figura 3.13). Em 2010, a Prefeitura iniciou os trâmites para expandir a remodelação para as ruas Balduino Taques e Fernandes Pinheiro. Segundo o Diário dos Campos, a intenção é começar as obras ainda no primeiro semestre de 2011.



FIGURA 3.12: A poluição visual na Avenida Vicente Machado antes da intervenção. FONTE: Hpbysandra, 2011.



FIGURA 3.13: Após a intervenção, a retirada do cabeamento aéreo e a regulamentação da publicidade nas fachadas melhora consideravelmente a paisagem. FONTE: Panoramio, 2011.

3.4 A PAISAGEM DO CENTRO URBANO DE PONTA GROSSA HOJE

Como a topografia urbana é acidentada, a estrutura viária básica do Centro de Ponta Grossa se organiza em dois espigões, sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste. Assim, ocupações em diferentes bacias hidrográficas não têm conexão, e esses dois espigões acabam sobrecarregados, pois não há vias alternativas. Pelo mesmo

motivo há um grande conflito entre a circulação de caminhões e automóveis, por exemplo. Falta fluidez na circulação, e a condição das vias também é precária, devido ao excesso de uso das mesmas ruas e avenidas por falta de opções (PONTA GROSSA, 2004).

Além desses espigões principais, de forma geral o traçado de Ponta Grossa foi concebido como uma série de quadrículas – vias paralelas e perpendiculares. Machinski (2010, p.134) analisa que, se um traçado mais atento às características topográficas da cidade tivesse sido proposto, a erosão do solo seria menor. Vias com declives extremos, comuns na cidade, provavelmente também seriam evitadas. Uma das únicas áreas do território que foi ocupada sem manter o padrão quadriculado é a área atualmente ocupada pelo Complexo Ambiental Governador Manuel Ribas, antigo pátio de manobras da RFFSA, bem como o trecho da ferrovia que, antes de ser retirada, delimitava o contorno sudoeste do centro (figura 3.14).

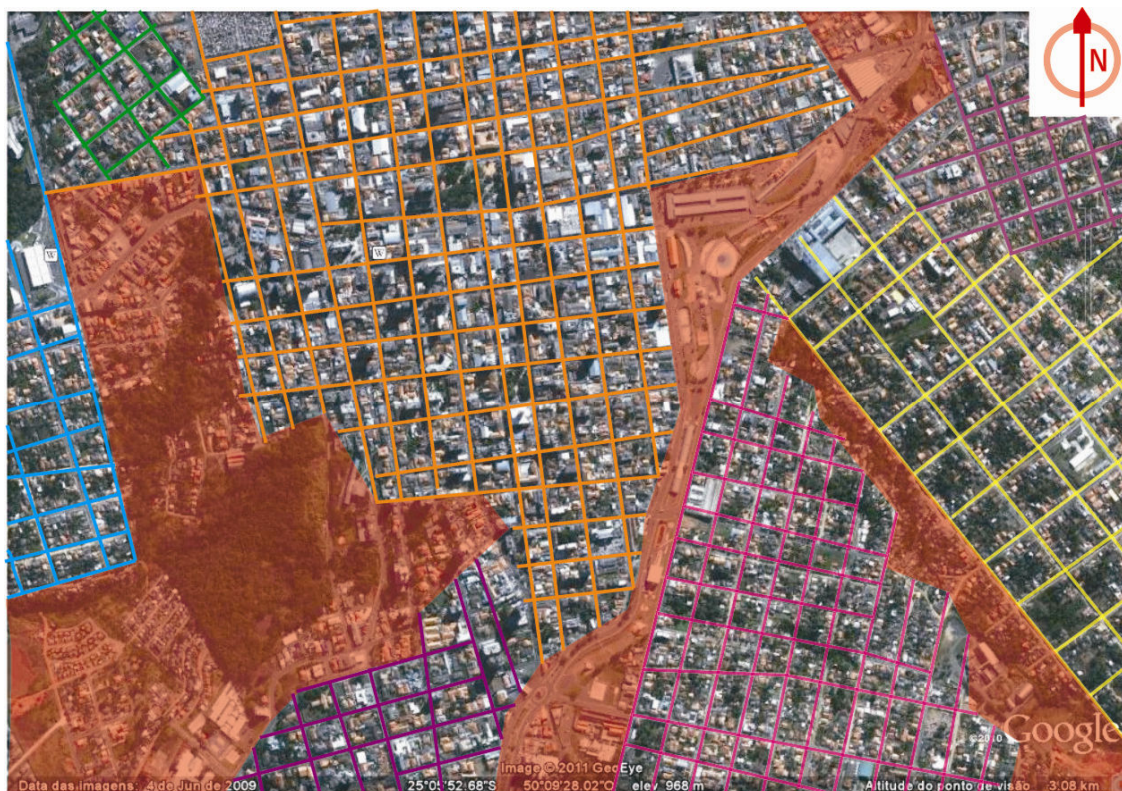


FIGURA 3.14: pode-se perceber que a maior parte da ocupação é em forma de quadrículas regulares. As exceções são os fundos de vale e a área da antiga ferrovia. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

O tráfego de pedestres tem um fluxo superior ao atendido pelos passeios existentes. Em geral, a caixa de via tem largura suficiente para atender à demanda

dos automóveis, mas o passeio é estreito demais para receber todos os pedestres. O crescimento da frota de automóveis tem sido alta, nos últimos anos, e como o ciclismo não é uma alternativa viável devido à topografia bastante acidentada do município, cada vez mais problemas relacionados à questão da circulação aparecem no centro (MACHINSKI, 2010, p.134).

Para Monastirsky (1997, p.168), as áreas de lazer no perímetro urbano de Ponta Grossa resumem-se às poucas praças do centro (figura 3.15). Existem duas áreas de fundo de vale, pouco utilizadas para fins de lazer devido à sua grande declividade. O autor comenta a falta de um espaço que reproduza um ambiente natural, como os parques urbanos bastante comuns em outras cidades. As sedes campestres de clubes recreativos, algumas vezes fora do perímetro urbano, são a alternativa mais comumente preferida pelas classes médias e altas.



FIGURA 3.15: As praças centrais, geralmente no entorno de igrejas, oferecem poucas opções de lazer. A área da ferrovia seria uma boa opção para a criação de um espaço com o objetivo principal de oferecer lazer urbano. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

Monastirsky realizou uma pesquisa com moradores da cidade, procurando perceber que tipo de lazer seria mais lógico oferecer aos cidadãos. Segundo a sua análise dos resultados obtidos, uma pequena parcela dos moradores utiliza as praças e outros espaços públicos como forma de lazer – a grande maioria passa por elas devido a alguma necessidade, mas não as visita em outros momentos (1997, p.170-172). Além disso, a grande maioria dos entrevistados declarou que considera necessário o aumento da arborização das vias centrais.

Machinski (2010, p.134-135) comenta que as praças do centro de Ponta Grossa em sua maioria mantêm a conformação original: as alterações realizadas nesses espaços em geral se resumiram à troca de elementos vegetais, pavimento das calçadas ao redor, sistema de iluminação e troca de mobiliário. Por mais que essa conservação do traçado não tenha sido, muitas vezes, intencional – mas consequência do pouco investimento voltado a realizar grandes obras em praças públicas –, o conjunto desses espaços acabou se transformando em referência à história da cidade (figura 3.16).



FIGURA 3.16: A Praça Duque de Caxias, uma das praças cujo desenho de pisos não se alterou apesar das outras mudanças na paisagem. FONTE: Hpbysandra, 2011.

Diferentemente do desenho das praças, que se manteve praticamente intacto, percebe-se claramente na paisagem urbana que alguns conflitos poderiam ter sido evitados. Com o fenômeno da verticalização, as edificações antigas, de estilo eclético e gabarito baixo, são muitas vezes ladeadas por edifícios muito altos e próximos. Se houvesse, à época da construção desses edifícios, preocupação em manter antigas edificações importantes como marcos visuais na paisagem, seria possível evitar tais conflitos, utilizando-se de instrumentos urbanísticos como a

transferência do direito de construir (MACHINSKI, 2010, p.148-152). Essa é a situação de diversas das edificações protegidas no Município (figura 3.17).



FIGURA 3.17: A Santa Casa de Misericórdia de Ponta Grossa, em dois momentos históricos distintos. Pela volumetria da edificação adjacente, é possível perceber o descaso com a preservação do entorno das edificações preservadas. FONTE: Hpbysandra, 2011.

O agrupamento de edificações com diferentes usos, em quarteirões de tamanho e forma parecidos, é uma característica interessante do centro da cidade. Os lotes, por sua vez, não seguem uma regularidade, e é devido à variação dos mesmos que a paisagem central de Ponta Grossa é formada por edificações das mais variadas volumetrias (MACHINSKI, 2010, p.133).

Nas vias mais importantes do centro de Ponta Grossa, existe um tráfego intenso tanto de veículos quanto de pedestres, além dos estabelecimentos comerciais, institucionais e de serviço mais acessados pela população. Dentre elas, estão a Rua XV de Novembro e 'A Avenida', como até hoje é conhecida a Avenida Vicente Machado, além do calçadão da Rua Coronel Cláudio (MACHINSKI, 2010, p.135). Essa última é extremamente importante no cotidiano dos moradores, utilizada tanto pelos trabalhadores dos muitos estabelecimentos comerciais quanto por consumidores, que apesar da existência dos shoppings e galerias tem uma cultura bastante forte de fazer suas compras no centro da cidade (figura 3.18). Os usuários do sistema de transporte público também circulam constantemente pelo Calçadão, que serve de conexão entre o Terminal Central de Ônibus e as vias mais importantes da cidade (MACHINSKI, 2010, p.135), como pode ser observado na figura 3.19.



FIGURA 3.18: O Calçadão da Rua Coronel Cláudio, um dos mais importantes centros de comércio na cidade. FONTE: PREFEITURA, 2011.



FIGURA 3.19: Uso do Calçadão como conector entre o terminal central de transporta público e as principais vias do centro da cidade. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

Assim, no centro de Ponta Grossa, as praças e ruas são os principais espaços livres que se podem perceber quando da circulação pelo centro. A ocupação dos quarteirões centrais ocorreu de forma muito densa, com edificações quase sempre em alinhamento predial, sem recuos ou afastamentos, isolando os ambientes internos e privados do contato com o espaço da rua. São raras as

edificações com jardins, ou que intencionem trazer para dentro dos lotes as características do espaço público (figura 3.20). A manutenção da privacidade foi tão valorizada que não houve praticamente nenhuma abertura dos estabelecimentos e residências para o convívio popular, em forma de praças ou jardins públicos relacionados às edificações (MACHINSKI, 2010, p.135-136).



FIGURA 3.20: A forma de ocupação no centro de Ponta Grossa é predominantemente de edifícios em altura, com alinhamento predial. Existem poucos recuos ou jardins públicos, e a pouca área permeável está no miolo de quadra. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

Se a maior referência ao passado da cidade é feita pelas praças do centro, quanto às edificações, muitas foram demolidas antes mesmo de se perceber a importância de normatizar a preservação do patrimônio histórico-cultural do Município. Hoje, são 38 os imóveis tombados ao todo. Dentre todas essas edificações, há os mais diversos usos: desde os pertencentes a particulares, até os que abrigam repartições públicas ou espaços culturais – esses últimos, bastante interessantes, porque permitem que a comunidade, ao vivenciá-los, entenda e apoie a sua preservação. Embora não sejam muitos os edifícios protegidos, existem exemplares de diferentes épocas e estilos, portanto, através deles é possível

perceber os diferentes momentos históricos da cidade. Assim, existem os casarões palacianos, típicos de famílias de grandes industriais, e depois copiadas em casas menores para a pequena burguesia; há também edificações que atestam o passado industrial do município, como as olarias e os barracões e outros edifícios do sistema de transporte ferroviário (figura 3.24). O estado de conservação dessas edificações, porém, muitas vezes é crítico, pois ainda não está muito clara para a população a importância de preservá-las como testemunhas da história local, segundo Machinski (2010, p.136-139).

Com o objetivo de preservar toda a dinâmica da paisagem característica do centro de Ponta Grossa, e não apenas edifícios isolados, o Conselho para Preservação Histórico-Paisagística de Ponta Grossa – COMPAC – delimitou algumas áreas com características importantes a preservar: o Centro de Origem de Ponta Grossa, a Área da Ferrovia e o Centro de Expansão após a implantação da ferrovia (MONASTIRSKY, 2009, p.2-4). Para os autores, os objetivos principais do projeto de preservação são

proporcionar ao cidadão o direito de usufruir a paisagem, equilibrar visualmente os elementos que compõe essa paisagem, e finalmente fortalecer a identidade urbana através da preservação do patrimônio e da qualificação e ordenação do espaço público, gerando melhor qualidade de vida (MONASTIRSKY, 2009, p.2-4).

Assim, na ótica do COMPAC, uma das características principais de Ponta Grossa é o relevo particular. O início da ocupação do território, conforme mencionado, foi realizado justamente pela colina mais alta da região, garantindo boa visibilidade para o povoado que ali se estabeleceu. É, portanto, um modelo peculiar de cidade, que deve ser preservado. Essa é uma das razões pelas quais a Área Central 1 – Origem foi definida, conforme traçado na figura 3.21 (MONASTIRSKY, 2009, p.5-6).



FIGURA 3.21: Área Central 1 – Origem, segundo a classificação feita pelo COMPAC. Está destacada a Catedral, ponto por onde começou a ocupação. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

O COMPAC analisa a importância da chegada da ferrovia para uma grande mudança na cidade: a linha férrea, originalmente disposta na periferia, acabou fazendo com que o centro urbano se deslocasse para o entorno das Estações, devido à concentração de atividades e edificações de apoio. Dois importantes edifícios são a Escola profissionalizante Tibúrcio Cavalcanti e o Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro (figura 3.22), construídos nesse momento. São essas mudanças entre o século XIX e o XX que motivaram o COMPAC a definir a chamada Área da Ferrovia, marcada na figura 3.23 (MONASTIRSKY, 2009, p.6-7).



FIGURA 3.22: Edifício do Hospital da Cooperativa Mista 26 de outubro, que hoje funciona como Centro de Ação Social. FONTE: PREFEITURA, 2011.



FIGURA 3.23: Área da Ferrovia, segundo a classificação do COMPAC. Destaca-se o trecho ocupado pela ferrovia e pátio de manobras, que motivou o desenvolvimento do entorno. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

Durante a primeira metade do século XX, devido ao crescimento urbano e demográfico relacionado à chegada da ferrovia, uma área de expansão do centro passou a ser ocupada (MONASTIRSKY, 2009, p.8). A forma de ocupação se alterou: se antes essas áreas eram desprestigiadas para serem habitadas, nesse momento passaram a ser vistas como novas possibilidades, tanto para residências quanto para atividades econômicas de todos os tipos. Sem planejamento, ruas foram abertas, praças foram sendo construídas e a cidade parou de se conformar em um único espigão: “outras áreas altas também passaram a ser habitadas, permitindo uma visibilidade especial do que tornou-se conhecido como centro da cidade” (MONASTIRSKY, 2009, p.8). O traçado da Área Central 2 considerada pelo COMPAC está indicada na figura 3.24.

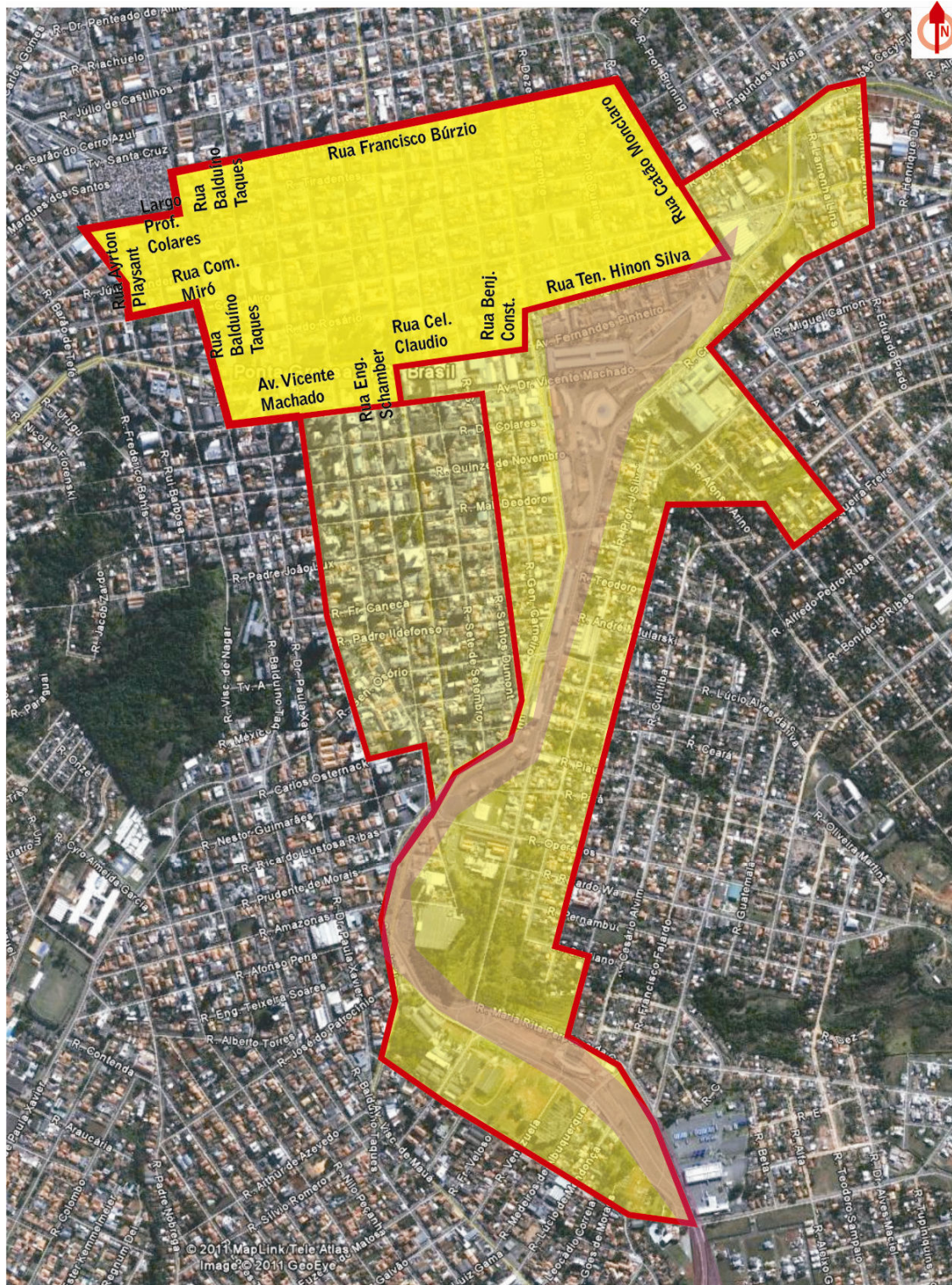


FIGURA 3.24: Área Central 2, segundo a classificação do COMPAC. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

As visuais possíveis desde os pontos altos da topografia ponta-grossense são um dos grandes motivos pelos quais o COMPAC reforça a necessidade de preservação das características do sítio. A paisagem dos Campos Gerais, por exemplo, pode ser observada desde o antigo leito da ferrovia, na parte alta do bairro de Olarias (figura 3.25). Devido ao declive existente entre esse espigão e o bairro, duas ou três quadras resguardadas de edificações de maior altura seriam o suficiente para que a paisagem se mantivesse. (MONASTIRSKY, 2009, p.10). Esse trecho, especificamente estudado tanto pelos membros do COMPAC quanto por outros estudiosos do Município, faz parte do entorno imediato do objeto de estudo deste trabalho.



FIGURA 3.25: As visuais para os Campos Gerais desde o antigo leito da ferrovia. Pode-se observar a parte baixa do bairro de Olarias, onde estão diversas edificações históricas, como a chaminé das Indústrias Wagner, tombada por legislação Municipal. FONTE: NRE, 2011.

3.5 A FAIXA DE DOMÍNIO E O PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA APÓS O DESVIO DOS TRILHOS

Desde a retirada dos trilhos do centro da cidade, nos anos 80, a área do pátio central da R.F.F.S.A. e a antiga faixa de domínio da ferrovia transformaram-se em um vazio urbano, alvo de especulação, tornando-se um espaço potencial a ser reaproveitado na cidade. Houve disputas políticas, envolvendo diversos segmentos da população. Os empresários, apoiados pela Prefeitura Municipal, desejavam o aproveitamento da região para usos comerciais. Outros defendiam que na área fossem dispostos equipamentos de uso público e gratuito. Após muitas discussões quanto à maneira de aproveitar o novo espaço liberado na malha urbana, nos anos 1990 foi aprovado um projeto para a área do pátio de manobras: o Complexo

Ambiental Governador Manoel Ribas (figura 3.26), inaugurado em 1996. Julgando os equipamentos ferroviários como algo negativo na paisagem, que havia distanciado dos cidadãos ponta-grossenses os elementos da natureza, o Complexo foi concebido para resgatar esses elementos (figura 3.27), supostamente inexistentes na área central.



FIGURA 3.26: O Parque Ambiental Governador Manoel Ribas, que ocupa a área correspondente ao antigo pátio de manobras da ferrovia. FONTE: SPPERT, 2011.



FIGURA 3.27: Duas das torres que representam os quatro elementos da natureza – terra, água, fogo e ar. FONTE: SPPERT, 2011.

Entre as muitas críticas apresentadas, ressalta-se a indiferença da praça em relação ao local, originalmente tão representativo da história da cidade. O estilo dos elementos construídos também não se relaciona de maneira alguma com as edificações da infraestrutura ferroviária (figura 3.28). Por mais que as estações e o armazém sejam preservados, eles não têm força suficiente, na nova paisagem, para conservar a representatividade que a ferrovia teve (LUZ, 2010, p.207-211). Nas figuras 3.29, 3.30 e 3.31, é possível observar que as duas estações e um dos armazéns foram mantidos, embora no projeto do parque a importância dessas edificações não tenha sido destacada.



Figura 3.28: Os elementos construídos não têm conexão com as edificações preexistentes – as duas estações de trem e o armazém de carga preservado. FONTE: SPPERT, 2011; autora.



FIGURA 3.29: a Estação Ponta Grossa, construída em 1910. Hoje, é conhecida como Estação Saudade e abriga a Biblioteca Pública de Ponta Grossa. FONTE: Hpbysandra, 2011.

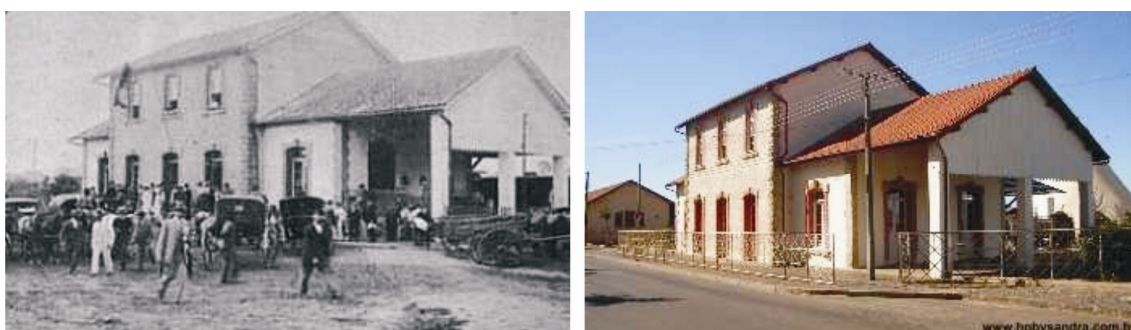


FIGURA 3.30: A Estação Paraná, primeira estação de Ponta Grossa, construída em 1894. Atualmente abriga a Casa da Memória de Ponta Grossa. FONTE: Hpbysandra, 2011.



FIGURA 3.31: O antigo Armazém de Cargas da ferrovia, construído em 1896 e reformado em 1910, após um incêndio que destruiu as paredes originais de madeira. FONTE: Hpbysandra, 2011; PREFEITURA, 2011.

No entanto, por mais questionável que seja, o complexo que hoje existe foi produto de uma escolha consciente entre vários projetos, o que demonstra o controle sobre a nova concepção urbana que se pretendia formar. Entre os projetos apresentados, quatro deles se destacam: o do arquiteto Jaime Lerner; o do então Prefeito, o engenheiro civil Pedro Wosgrau Filho; o projeto implantado, do arquiteto Luiz Forte Netto; e um projeto discutido em alguns círculos da sociedade

especialmente ligados à Universidade Estadual de Ponta Grossa, apresentado pelo arquiteto Arlindo J. Kohlrausch (MONASTIRSKY, 2010, p.26).

O projeto de Jaime Lerner previa o aproveitamento não só da área do antigo pátio de manobras, mas de toda a faixa anteriormente ocupada pela ferrovia (figuras 3.32 e 3.33). Essa área seria ocupada por moradias e serviços, formando um assentamento habitacional linear (figura 3.34). Os trechos mais largos seriam utilizados para habitação coletiva, e as antigas estações de trem seriam pontos interligados por um veículo sobre trilhos de baixa velocidade e frequência, que faria um trajeto pendular cruzando a cidade. O pátio de manobras também faria parte do complexo (figura 3.35). Sua principal característica era a aproximação da nova função com a anterior, facilitando o resgate da história do espaço.

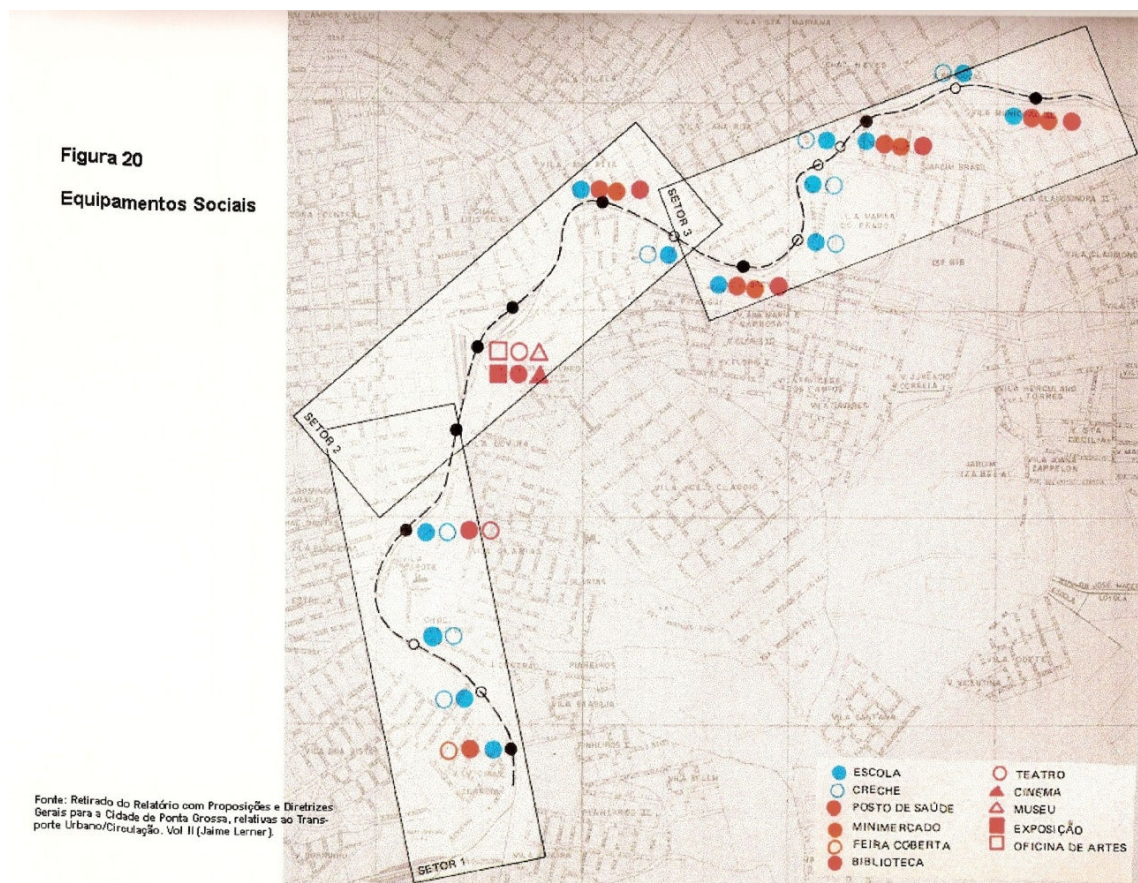


FIGURA 3.32. Distribuição dos equipamentos sociais ao longo do trecho da intervenção. FONTE: Monastirsky, 1997.

Figura 19
Lazer e Áreas Verdes

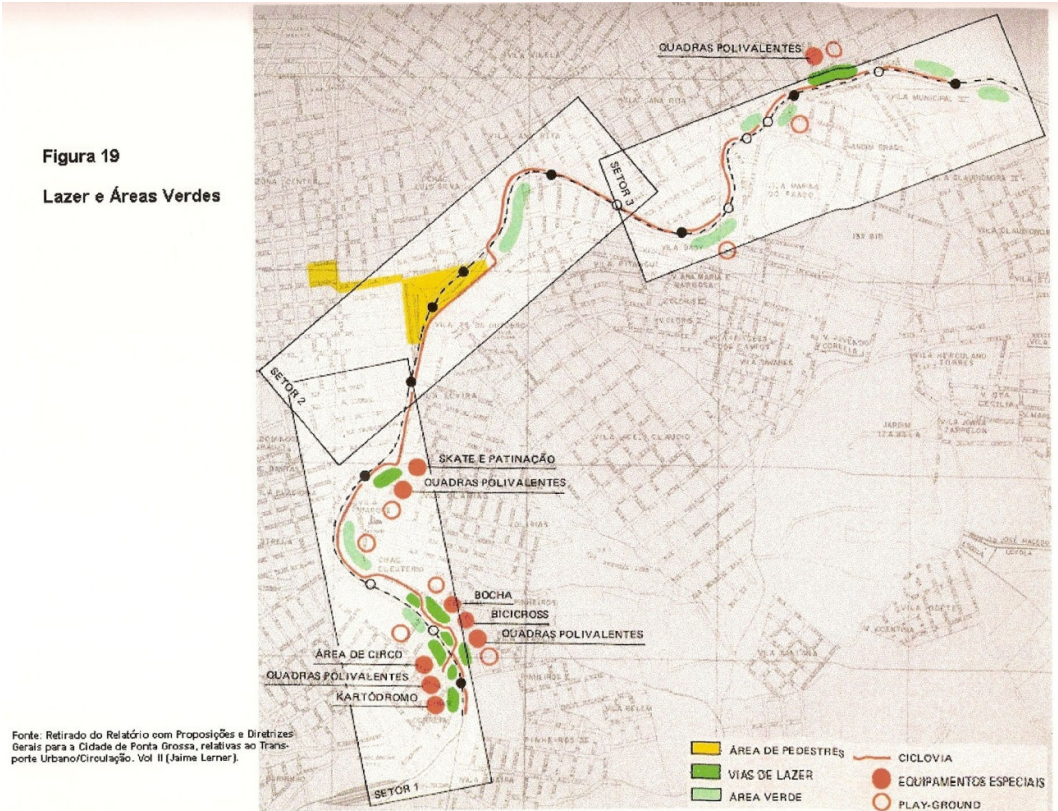
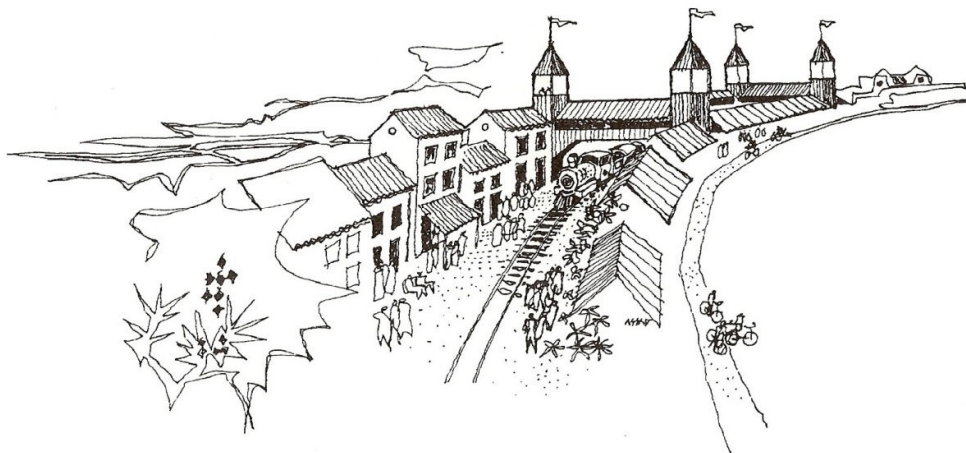


FIGURA 3.33. Distribuição dos equipamentos de lazer e áreas verdes ao longo do trecho de intervenção. FONTE: Monastirsky, 1997.

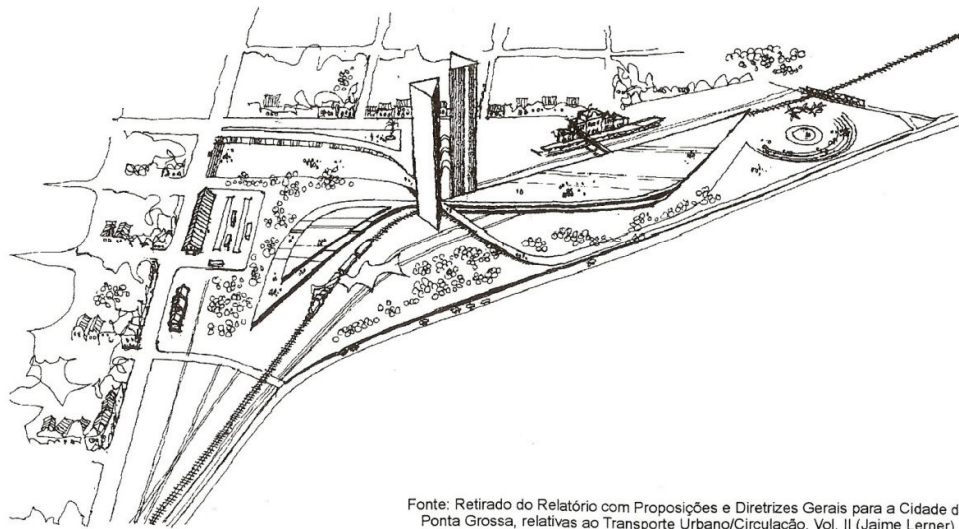
Via de Ofícios



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol. II (Jaime Lerner)

FIGURA 3.34: Croqui da Via de Ofícios proposta por Jaime Lerner. FONTE: Monastirsky, 1997.

Pátio Central



Fonte: Retirado do Relatório com Proposições e Diretrizes Gerais para a Cidade de Ponta Grossa, relativas ao Transporte Urbano/Circulação. Vol. II (Jaime Lerner)

FIGURA 3.35: Croqui da proposta de Jaime Lerner para a área do antigo pátio de manobras da ferrovia. FONTE: Monastirsky, 1997.

Porém, o objetivo da prefeitura, na época, era criar um projeto apenas para a área do pátio de manobras, e havia interesse em construir um shopping center nas proximidades (MONASTIRSKY, 2010, p.27). Assim, um projeto alternativo foi apresentado pelos engenheiros da Prefeitura. Estava prevista a construção do Terminal de transporte coletivo urbano, bem como a interligação do sistema viário e o shopping center. Como as construções centenárias da Rede Ferroviária haviam sido ignoradas nessa proposta, o projeto não foi implantado, após muita pressão de segmentos da comunidade preocupados com a questão do patrimônio histórico cultural (MONASTIRSKY, 2010, p.27).

O terceiro projeto, do arquiteto Luiz Forte Netto (figuras 3.36 e 3.37), segundo Monastirsky (2010, p.28),

apresenta como ideia central romper com a característica represadora que os equipamentos da RFFSA, sobretudo as linhas férreas, determinavam ao avanço da cidade naquela direção. A cidade, que com o crescimento urbano tem ocupado os espaços da natureza, afastando-a do homem, poderia ser contida com o resgate dos elementos naturais - inexistentes na área central de Ponta Grossa -, e que poderiam ser agrupados neste espaço aberto. Assim foi implantado um parque ambiental com quadras esportivas, lâminas d'água e espaços para circulação e eventos da cidade (feiras, shows, etc). O referido projeto não faz nenhuma referência ao patrimônio

ferroviário, não valoriza e não protege as edificações ferroviárias tombadas e os equipamentos urbanos relacionados à ferrovia (MONASTIRSKY, 2010, p.28).

Figura 22
Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - Setor A



FIGURA 3.36: Planta do setor A do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas. FONTE: Monastirsky, 1997.

Figura 23
Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - Setor B



Figura 3.37: Planta do setor B do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas.
FONTE: Monastirsky, 1997.

O complexo foi inaugurado em 1996. Como mencionado anteriormente, houve ainda um quarto projeto – o do arquiteto Arlindo J. Kohlrausch –, com o objetivo principal de aproveitar a estrutura das linhas férreas para o transporte coletivo, de maneira interligada ao terminal central de ônibus, devido à proximidade com a Estação Ponta Grossa. Segundo o arquiteto, essas vias poderiam atender 60% da população, já que a antiga ferrovia corta três importantes bairros residenciais. Com o projeto de complementação com o transporte por ônibus, o alcance do sistema seria ampliado para o Distrito Industrial, o Campus Universitário e até mesmo áreas fora do perímetro urbano, como o Parque Estadual de Vila Velha e a represa do Alagado. Essa proposta, que teve aceitação de grande parte da população e de muitos profissionais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, acabou não participando da licitação (MONASTIRSKY, 2010, p.28-31).

Com a diversidade de propostas existentes, pode-se perceber que uma intervenção como essa deve levar em consideração tanto os aspectos técnicos quanto os culturais. Para Monastirsky (2010, p.31-33), os aspectos técnicos envolvem as tomadas de decisão quanto à forma de aproveitamento das áreas livres, análise dos fluxos, interesses políticos e normas. Os critérios culturais são os relacionados à preservação histórica do local, ao uso do patrimônio edificado e ao seu aproveitamento para atividades culturais, de turismo, etc. É notório o conflito de opiniões e interesses. No caso de Ponta Grossa, por três gestões, a melhor forma de ocupar o espaço foi discutida, e a escolha do projeto demonstra a primazia dos critérios técnicos e políticos sobre os interesses culturais.

Para Monastirsky (1997, p.152-155), a ênfase no tecnicismo da arquitetura fez com que o espaço público perdesse a sua característica de estimular o encontro, a permanência, e passasse a funcionar meramente como local de circulação – afinal o complexo está extremamente bem localizado (figura 3.38). O autor considera que, se durante a implantação e o período de prosperidade da ferrovia em Ponta Grossa alimentou-se uma mitificação da ferrovia – representativa de progresso, com uma classe operária elitizada e certo deslumbramento em relação à mudança de cidade tropeira para polo econômico –, é na implantação do complexo ambiental que se encerra esse ciclo, com a redução do simbolismo que os equipamentos ferroviários tinham para as gerações anteriores. Com a perda de importância de Ponta Grossa

para o sul do Brasil no transporte ferroviário, tanto a perspectiva de progresso quanto a própria ferrovia se desmitificam (MONASTIRSKY, 1997, 155-157).



FIGURA 3.38: A presença de dois centros de compras e do terminal de transporte público no entorno imediato do Parque Ambiental Governador Manoel Ribas o torna muito bem localizado. Tanto o fluxo de veículos quanto de passageiros é intenso entre esses equipamentos, nas vias adjacentes e em direção ao centro da cidade. FONTE: Skyscraper City, 2011; autora; Google Earth, 2011; autora.

Após a execução do Complexo, foi inaugurada em 1998 a Usina do Conhecimento (figura 3.39), um espaço destinado à realização de palestras, cursos e oficinas abertos ao público (PREFEITURA, 2011). A Usina se localiza em um trecho da antiga faixa de domínio da ferrovia (figura 3.40), onde, recentemente, houve mais algumas intervenções significativas.



Figura 3.39: A Usina do Conhecimento, inaugurada em 1998, propõe atividades relacionadas à arte e à educação para crianças, jovens e adultos. Fonte: NRE, 2011.

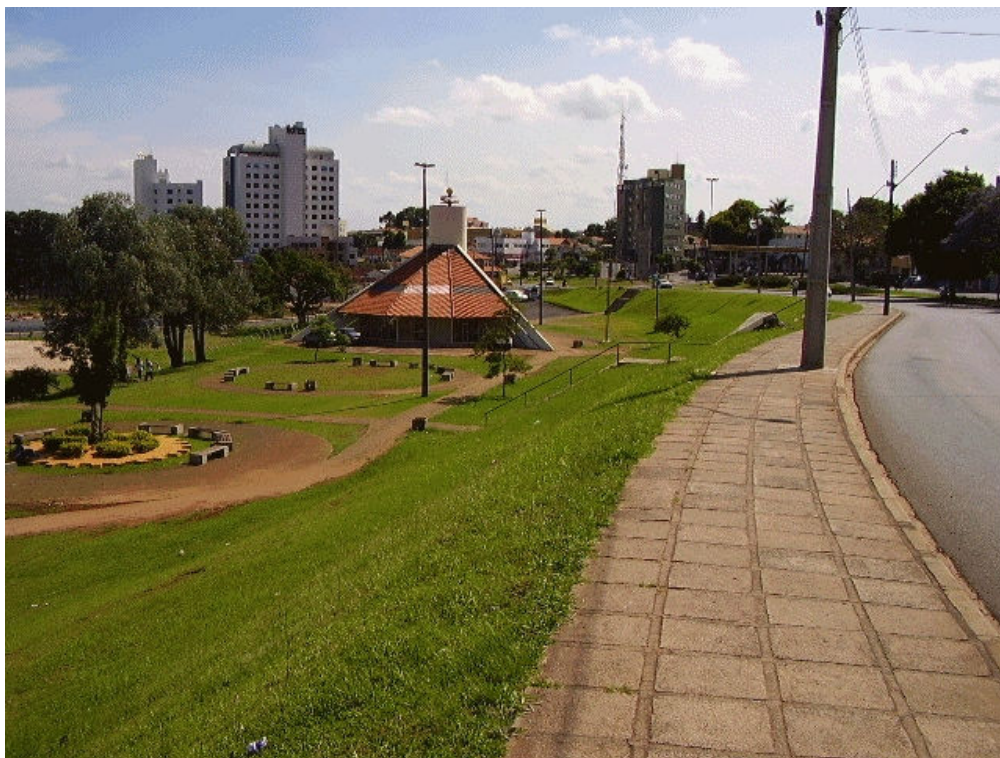


Figura 3.40: A Usina do Conhecimento está localizada dentro da antiga faixa de domínio da ferrovia. Fonte: NRE, 2011.

Segundo o jornal Diário dos Campos, em 2008 já havia expectativa de inaugurar o Centro Esportivo para Deficientes Físicos (figura 3.41), inaugurado em 2009.



FIGURA 3.41: O Centro Esportivo para Deficientes Físicos. FONTE: PREFEITURA, 2011.

A alguns metros do Centro Esportivo, logo depois, em 2010, foi instalada uma cobertura de estrutura metálica sobre um grande trecho. Tradicionalmente, o local já vinha sendo utilizado para feiras de automóveis havia alguns anos. A intervenção visa dar maior conforto aos participantes desses eventos, embora prejudique consideravelmente a paisagem (figura 3.42).



FIGURA 3.42: Observando dois trechos diferentes da via que margeia a antiga ferrovia, é possível perceber o enorme descaso com a paisagem ao ser construída a cobertura metálica para a feira de automóveis. As visuais interessantes criadas pela diferença de níveis foram totalmente obstruídas por uma textura desinteressante, que reduz consideravelmente a qualidade da paisagem da via. FONTE: autora.

É possível perceber, pelo tipo de intervenção que vem sendo feita no local na última década, que a preservação da paisagem não é a principal preocupação do poder público para a área. Apesar de alguns órgãos perceberem a importância da preservação da paisagem do centro, a visual para os Campos Gerais, por exemplo, já mencionada anteriormente, vem sendo completamente ignorada (figura 3.43). Torna-se cada vez mais difícil, circulando pela área, perceber referências à paisagem ferroviária.



FIGURA 3.43: O Centro Esportivo também funciona como barreira visual para a parte baixa do bairro de Olarias e para os Campos Gerais. FONTE: autora.

A percepção de que a ocupação do antigo leito da ferrovia está acontecendo de forma impensada é um dos motivos pelos quais se pretende propor uma alternativa que cumpra com o objetivo de melhorar a qualidade paisagística do trecho, sem ignorar o histórico do sítio, mas dando condições para que o desenvolvimento continue no futuro.

O objetivo da análise apresentada sobre a cidade de Ponta Grossa e sua paisagem é contextualizar e situar as informações gerais observadas anteriormente. No capítulo seguinte, serão analisados projetos para espaços públicos urbanos, relacionados, de uma ou outra maneira, à realidade de Ponta Grossa, buscando destacar em cada uma das propostas os aspectos que podem ser aplicados na intervenção proposta neste trabalho.

4 CASOS CORRELATOS

Nesse capítulo, serão analisados diferentes casos relacionados ao objeto de estudo, com o objetivo de relacionar os conceitos anteriormente estudados à sua aplicação prática, bem como obter referenciais estéticos, conceituais e técnicos para viabilizar a realização de um projeto similar. Nos exemplos a seguir, alguns aspectos, como a preocupação com a preservação do patrimônio industrial, as questões de sustentabilidade e as técnicas e materiais utilizados, delimitarão o tipo de análise a realizar.

Os dois primeiros exemplos propostos são estudos de caso de parques urbanos internacionais. Para o primeiro, o High Line, em New York, as questões técnicas, estéticas e conceituais são focadas, assim como a importante relação com o ambiente industrial em que o mesmo se localiza. O segundo exemplo é o Parc de La Villette, em Paris, em cuja análise é destacada a preocupação conceitual e também a relação entre o uso e o tratamento das diversas edificações existentes e do espaço livre em si.

O terceiro exemplo é o Parque Brigadeiro Eduardo Gomes, conhecido como Parque do Flamengo, no Rio de Janeiro. Por se tratar de um exemplo em cidade brasileira, o foco da análise está no tipo de vegetação adotada e no programa de necessidades proposto, bem como nos materiais utilizados.

Depois, uma síntese do trabalho de Dittmar (2006) é proposta, visto que a autora trata dos vazios industriais ferroviários em Curitiba, que tem uma forma de se relacionar com a ferrovia muito parecida ao Município de Ponta Grossa. Como na capital do estado existem espaços que, anos atrás, estavam na mesma situação do sítio onde será realizada a proposta deste trabalho, essa síntese permitirá um maior entendimento da importância da intervenção que se proporá no capítulo seguinte.

Assim, cada um dos subcapítulos a seguir tem um objetivo específico e um foco diferente na análise, para que, juntos, todos os exemplos se complementem, dando subsídios para a elaboração de um anteprojeto para parque urbano.

4.1 HIGH LINE – NEW YORK CITY – DILLER SCOFIDIO + RENFRO E JAMES CORNER – 2006 – 2011

A High Line (figura 4.1) é localizada na Zona Oeste de Manhattan, da Rua Gansevoort no Distrito de Meatpacking à Rua West 34th, entre a 10^a e a 11^a Avenidas. A Seção 1 do parque, inaugurada em Junho de 2009, vai até a West 20th e a Seção 2, recém inaugurada em Junho de 2011, vai até a West 30th. Falta ainda o trecho da Seção 3 por executar (HIGH LINE, 2011).



FIGURA 4.1: Inserção da High Line no contexto urbano, com destaque para a Seção 1, a primeira a ser inaugurada. FONTE: Maps, 2011.

4.1.1 Histórico

Segundo o website do parque, a High Line foi construída na década de 1930, como parte de um grande projeto urbano em parceria público-privada, com o objetivo de melhorar a qualidade do lado Oeste de Manhattan. No projeto, os trilhos dos trens de carga foram erguidos a cerca de 9m do chão (figura 4.2) para acabar com os numerosos atropelamentos que aconteciam nos cruzamentos em nível de rua que existiam anteriormente (HIGH LINE, 2001).



FIGURA 4.2: A High Line na época da construção da via elevada. Os trilhos passavam por dentro de algumas fábricas, facilitando assim o trabalho de carga e descarga dos vagões. FONTE: Galleries, 2011.

Desde 1980, com o apoio à construção das rodovias e a redução do uso do sistema ferroviário em todo o país, os trens também pararam de circular por Manhattan, o que fez com que houvesse planos para a demolição da via elevada no fim dos anos 1990. Porém, em 1999, um grupo chamado 'Friends of the High Line'

conseguiu evitar a demolição e hoje, junto com a Prefeitura de New York, opera em parceria na preservação da estrutura como um parque elevado (HIGH LINE, 2011).

A prefeitura passou a apoiar o projeto em 2002. Um grupo de arquitetos paisagistas, chamado Field Operations e coordenado por James Corner, juntou-se ao escritório de arquitetura Diller Scofidio + Renfro, criando o projeto de acordo com diversos grupos de apoio à High Line.

O histórico da High Line, de seu surgimento até a situação atual, está resumido abaixo, de acordo com as informações do site oficial do parque (HIGH LINE, 2011):

1847 – Início da circulação de trens no nível da rua em direção ao Oeste de Manhattan;

1851 a 1929 – Ocorrência de diversos acidentes fazem com que a 10ª avenida fique conhecida como Avenida da Morte. Surgem os West Side Cowboys, homens que cavalgavam à frente das locomotivas, sinalizando para evitar acidentes;

1929 – Surge o projeto de requalificação do Oeste de Manhattan, chamado West Side Improvement, em que a prefeitura e a operadora da ferrovia fazem uma parceria para elevar cerca de 21km da linha férrea, eliminando 105 cruzamentos com vias de veículos e pedestres;

1934 – A High Line é aberta para a circulação dos trens. Para evitar as condições negativas comumente causadas por vias elevadas sobre as avenidas, optou-se por cruzar as próprias quadras com a High Line, inclusive entrando dentro de algumas das fábricas, para facilitar o carregamento de cargas sem complicar a circulação no nível da rua;

Década de 1950 – A valorização das rodovias reduz bruscamente o uso dos trilhos em todo o país;

Década de 1960 – Um pequeno trecho ao sul da High Line é demolido;

Década de 1980 – Um grupo de proprietários de terrenos sob a High Line começa os trâmites para negociar a demolição da via elevada, mas a população local oferece resistência;

1999 – A 'Friends of the High Line' é fundada, com o objetivo de protegê-la da demolição e utilizá-la como espaço público;

2002 – Após alguns estudos feitos para a ocupação da área como parque urbano, a prefeitura fecha uma parceria com a 'Friends of the High Line'. Novos

projetos são feitos, demonstrando a racionalidade econômica da manutenção da via, pois os impostos oriundos da construção de um novo espaço público seriam superiores aos custos da implantação do mesmo. Começa a negociação em nível nacional para viabilizar o processo;

2003 – É aberto um concurso conceitual, chamado 'Designing the High Line', solicitando propostas para a reutilização da área. 720 grupos de 36 países participam do concurso e, no final do ano, o prefeito da cidade anuncia a parceria financeira da prefeitura para o projeto;

2004 – Em parceria, a 'Friends of the High Line' e o governo municipal começam um processo de seleção, em que o projeto elaborado por James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro é escolhida. Além do grupo de paisagistas e do escritório de arquitetos, especialistas em horticultura, engenharia, segurança e outras áreas fazem parte da equipe selecionada;

2005 – É realizada uma exposição no Museum of Modern Art de New York com o projeto preliminar. A parceria entre prefeitura, a operadora da ferrovia e a 'Friends of the High Line' é fechada definitivamente e normas determinam a preservação definitiva de todo o trecho da High Line ao sul da 30th West;

2006 – Inicia o processo de construção da Seção 1. Trilhos, lastro e entulhos em geral são removidos. É feito um mapeamento da posição original dos trilhos e os mesmos são armazenados para posterior recolocação em alguns dos trechos do parque. O aço dos trilhos é polido, o sistema de drenagem e as estruturas de concreto são restaurados;

2008 – Começa a implantação dos caminhos, acessos, mobiliário e vegetação do parque;

Junho de 2009 – A Seção 1 (da Rua Gansevoort à West 20th) é inaugurada;

Junho de 2011 – A Seção 2 (da Rua West 20th à West 30th) é inaugurada.

Existe ainda a previsão de uma terceira Seção, ainda sem data para a implantação, com a qual o parque terá um total de quase 2,5km de extensão, passando pelos bairros de Meatpacking District (nomeado devido à existência, na época da ferrovia, de diversas indústrias de beneficiamento de carne na região), West Chelsea e Clinton (também conhecido por Hell's Kitchen) (HIGH LINE, 2011).

4.1.2 Conceito

“Keep it simple, keep it silent, keep it wild and keep it slow.”

Segundo os arquitetos que desenvolveram o projeto, o objetivo desse parque era um produto diferente do que geralmente se espera de um parque urbano. De acordo com as quatro premissas acima, o design do parque deveria ser simples, integrado à paisagem original e conectado à cidade em torno dele. Porém, o ritmo e a sensação do visitante deveriam ser imensamente mais tranquilos, silenciosos e lentos que no nível da rua, apesar de manterem uma referência muito clara com os equipamentos industriais da área e com a cidade em si.

Segundo o website da associação 'Friends of the High Line', o novo parque interpreta sua herança, “inspirado pela beleza sem regras das ruínas pós-industriais, onde a natureza invadiu uma parte antes vital da infraestrutura urbana” (HIGH LINE, 2011). A vegetação foi escolhida de acordo com as texturas e cores das espécies que, na época de abandono da via elevada, invadiram o espaço (figura 4.3). No projeto, é criada uma série de microclimas urbanos específicos para cada trecho por onde passava a ferrovia: vegetação, materiais e cores adequados aos sítios ensolarados, sombreados, úmidos ou secos, com ou sem vento (figura 4.4).



FIGURA 4.3: A vegetação que invadiu espontaneamente a High Line na época em que a estrutura esteve abandonada. FONTE: Galleries, 2011.



FIGURA 4.4: As características de cada um dos trechos do projeto, desenhados de acordo com suas particularidades. FONTE: Maps, 2011.

Com uma estratégia de 'agri-tecture' – parte agricultura, parte arquitetura –, a superfície da High Line é formada por unidades de pavimentação e vegetação, que são agrupadas em todo o comprimento do parque em uma variedade de gradientes, de 100% pavimento a 100% vegetação. O sistema de pavimentação é formado por placas individuais de concreto pré-moldado, com juntas abertas, estimulando o crescimento de grama entre as placas, simulando o crescimento natural nas rachaduras de uma calçada. O pavimento entra gradativamente nas áreas vegetadas, permitindo que os pedestres perambularem em qualquer direção, evitando marcar trilhas (figura 4.5). O parque, assim, acomoda o selvagem e o cultivado; o íntimo e o social. Os acessos ao parque foram desenhados para prolongar a transição entre o ritmo frenético do stress da cidade e o lento visual de cima, que remete a outro mundo.



FIGURA 4.5: A transição entre pavimento e vegetação acontece sutilmente, por meio de frestas que remetem ao crescimento espontâneo de vegetação nas rachaduras da calçada. FONTE: Galleries, 2011.

4.1.3 Soluções técnicas e materiais

Como o parque foi edificado sobre uma estrutura preexistente, não foi necessário construir muitos dos sistemas – como o de drenagem, por exemplo –, apenas adequar a estrutura existente ao novo uso, especialmente após tantos anos de abandono. Reparos estruturais e estéticos foram feitos nas estruturas, e uma empresa foi contratada especificamente para tratar das condições de drenagem, preparação de solos e outras especificidades dos diversos estratos e espécies empregados no parque (figura 4.6).



FIGURA 4.6: Plantação das espécies vegetais sobre a via elevada. FONTE: Galleries, 2011.

O acesso ao parque se dá através de escadas a cada duas ou três quadras. Algumas dessas entradas contêm também elevadores (figura 4.7). O espaçamento dos acessos tem o objetivo de gradualmente mudar o ritmo entre a cidade e o parque. Os arquitetos deixam claro que o parque não deveria ficar demasiadamente cheio, ou ser utilizado como travessia, portanto, os acessos são de certa forma espaçados, para que apenas visitantes o acessem.



FIGURA 4.7: O acesso à High Line é feito por meio de escadas e elevadores a cada duas ou três quadras. FONTE: Galleries, 2011.

O tipo de mobiliário desenhado para o parque varia de acordo com o caráter do trecho. Existem bancos fixos (figura 4.8), por exemplo, mas também espreguiçadeiras móveis sobre os mesmos trilhos por onde antes passavam os veículos (figura 4.9). A referência aos vagões de trem é clara: há trechos em que os bancos são dispostos na mesma direção em que o trilho cortava o concreto (figura 4.10). Os materiais utilizados, especialmente madeira rústica, metal e concreto, também referenciam diretamente a arquitetura industrial ferroviária.



FIGURA 4.8: Bancos fixos foram dispostos em uma parte da via de onde é possível observar a cidade por uma abertura feita na lateral. FONTE: Galleries, 2011.

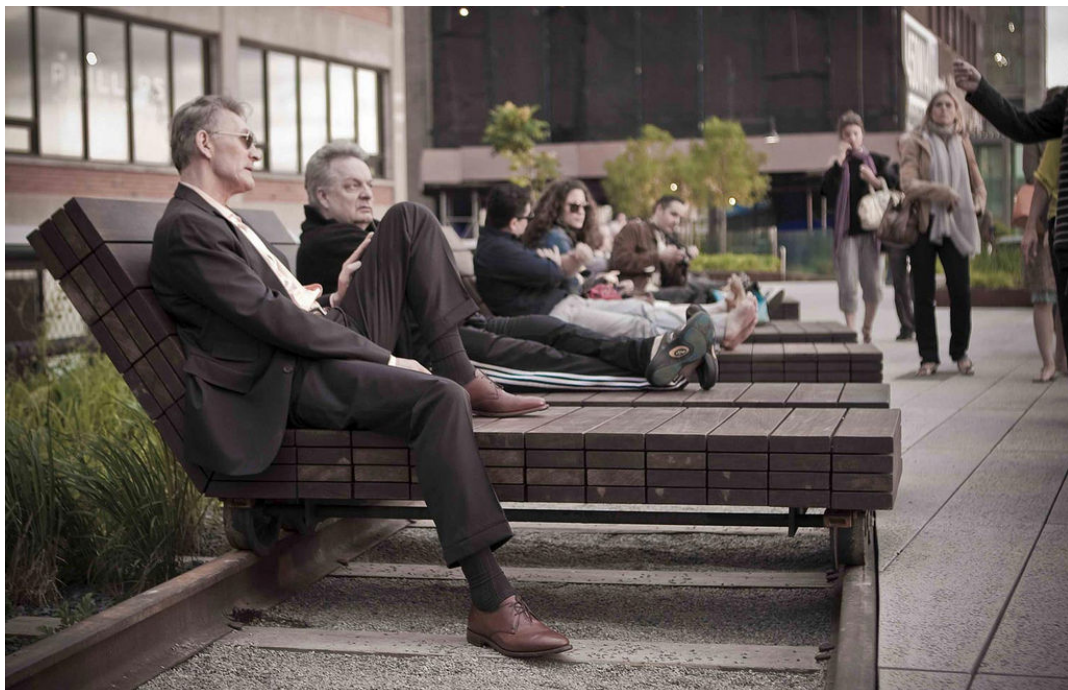


FIGURA 4.9: Outros bancos são móveis, sobre os mesmos trilhos por onde antes passavam as locomotivas. O formato dos bancos é mais uma demonstração da liberdade permitida aos visitantes. FONTE: Galleries, 2011.



FIGURA 4.10: Em outros trechos do parque, esse tipo de banco remete ao movimento dos trens, que cortavam o concreto nessa mesma direção. FONTE: Galleries, 2011.

4.1.4 Sustentabilidade

O projeto da High Line apresenta diversas preocupações em relação à sustentabilidade, não apenas ambiental, mas também social. Além da utilização de espécies nativas – 161 das 210 espécies utilizadas são de New York –, diversos programas são realizados durante a construção e também na manutenção do parque buscando integrar a sociedade local com o espaço.

O próprio fato de a High Line ser um parque urbano que reaproveita a estrutura da ferrovia a qualifica como sustentável. Além disso, o sistema de telhado verde e os pisos porosos, que retêm água, permitem que a água de chuva seja drenada sempre para os canteiros ao redor das áreas pavimentadas. Isso reduz a quantidade de água necessária para regar as plantas, bem como diminui a entrada de água limpa nas galerias de esgoto (HIGH LINE, 2011).

Existem diversos projetos no parque – performances artísticas, acampamentos de férias para crianças, exposições de arte nos topos dos edifícios vizinhos (figura 4.11). No decorrer da execução da Seção 2, jovens aprendizes auxiliaram na execução e acompanhamento das obras (HIGH LINE, 2011). Outro dos projetos atuais se refere à produção local de alimentos: estimula-se o consumo de alimentos produzidos dentro dos canteiros do próprio parque. Segundo a 'Friends of the High Line', idealizadora do projeto, essa atitude é positiva para diversos públicos: para os visitantes, que consomem alimentos de melhor qualidade

e por um valor compatível; para os produtores, que encontram perto de casa o destino de sua produção; para o ambiente, porque assim evita-se o transporte dos alimentos (HIGH LINE, 2011).



FIGURA 4.11: Um dos eventos já realizados na High Line foi uma exposição temporária de arte com vegetação, realizada no topo dos edifícios adjacentes. FONTE: Galleries, 2011.

Outra forma de envolver a sociedade acontece todo ano, no começo da primavera. É o chamado 'Green up' da vegetação rasteira que cobre parte do parque (figura 4.12): a vegetação seca é cortada rente ao chão para que os brotos novos e verdes tenham força para crescer novamente. Isso se transformou em um trabalho da comunidade, que se reúne voluntariamente. Os resíduos são encaminhados para a compostagem, e os moradores retornam com frequência para conferir o crescimento. Como o conceito do parque envolve o resgate da aparência de abandono que a área tinha antes da implantação do parque, não é necessário que essa poda seja perfeita, e o trabalho em grupo contribui para que o resultado final fique mais semelhante ao crescimento natural (HIGH LINE, 2011).



FIGURA 4.12: A comunidade participa do 'Green Up', evento anual no começo da primavera em que a vegetação seca é podada para dar espaço aos brotos verdes. O trabalho em grupo faz com que o crescimento, desigual, pareça natural e não planejado. FONTE: Galleries, 2011.

Após a implantação do parque, um tipo de renascimento aconteceu nos bairros: a partir de 2009, mais de 30 projetos de restauro e requalificação foram iniciados no entorno do parque. Muitas das antigas fábricas foram convertidas em galerias de arte, estúdios, lojas, restaurantes, museus e até mesmo residências. Algumas dessas edificações, com a valorização da arquitetura industrial trazida pela criação do parque, escaparam da demolição e estão preservadas por pressão da própria comunidade.

4.1.5 Análise sensorial

Como o projeto foca na contemplação e no lazer pelo descanso, as sensações do pedestre são especialmente reforçadas: como o parque foi totalmente projetado para ele, não há conflitos de velocidades e é possível apreciar muitos detalhes. A liberdade que o pedestre sente é imensa, pois todo o espaço é acessível a ele (figura 4.13), seja para sentar, deitar, caminhar ou correr (HIGH LINE, 2011).



FIGURA 4.13: Todo o parque é destinado unicamente aos pedestres, que têm liberdade de caminhar, correr, sentar-se ou deitar-se nos bancos ou no chão. FONTE: Galleries, 2011.

Nas 22 quadras ao longo do parque, tem-se uma visão privilegiada, devido à altura equivalente à de três pavimentos. Pode-se observar tanto o Rio Hudson (figura 4.14) quanto a paisagem da própria cidade (figura 4.15). O parque tem diversos mirantes, e, como o sistema de iluminação permite que o parque fique aberto até de noite, as visuais observadas a partir dos mirantes são bastante interessantes. O percurso é uma fita que passa pelo meio da cidade (figura 4.16). A relação do parque com o ritmo da cidade, que não para, é ao mesmo tempo de conexão e isolamento: o ritmo no parque é totalmente diferente do ritmo da cidade, mas a ligação visual é constante (figura 4.17).



FIGURA 4.14: Vista do Rio Hudson a partir da High Line. FONTE: Galleries, 2011.



FIGURA 4.15: A partir da High Line é possível observar a cidade. FONTE: Galleries, 2011.

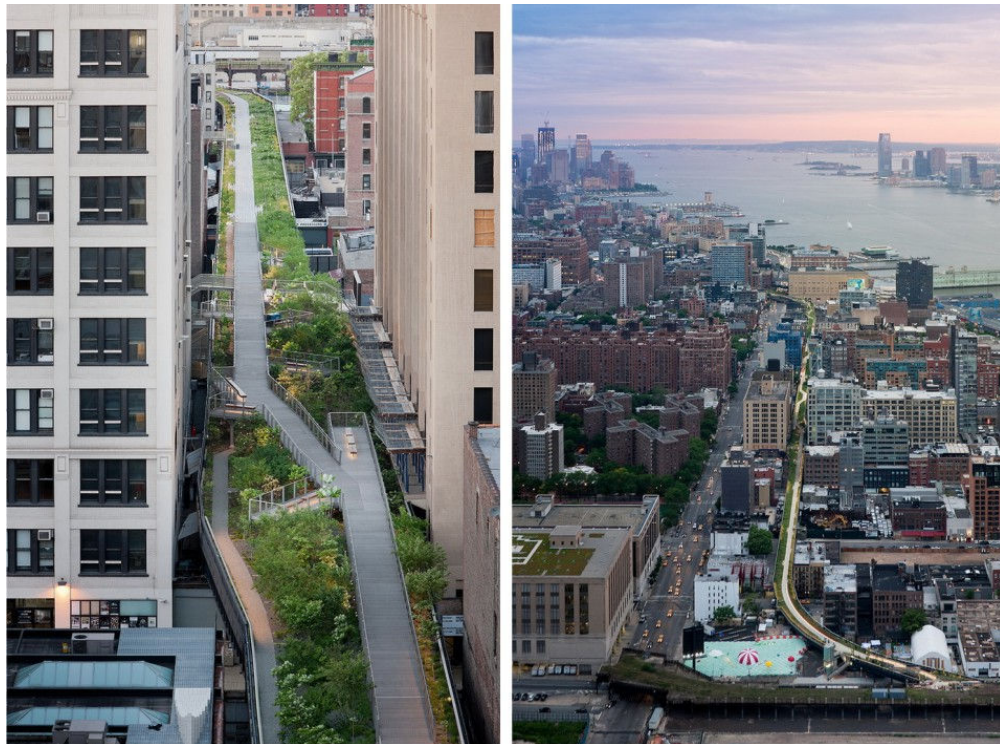


FIGURA 4.16: A High Line como uma fita que cruza a cidade pelo meio dos edifícios. FONTE: Galleries, 2011.

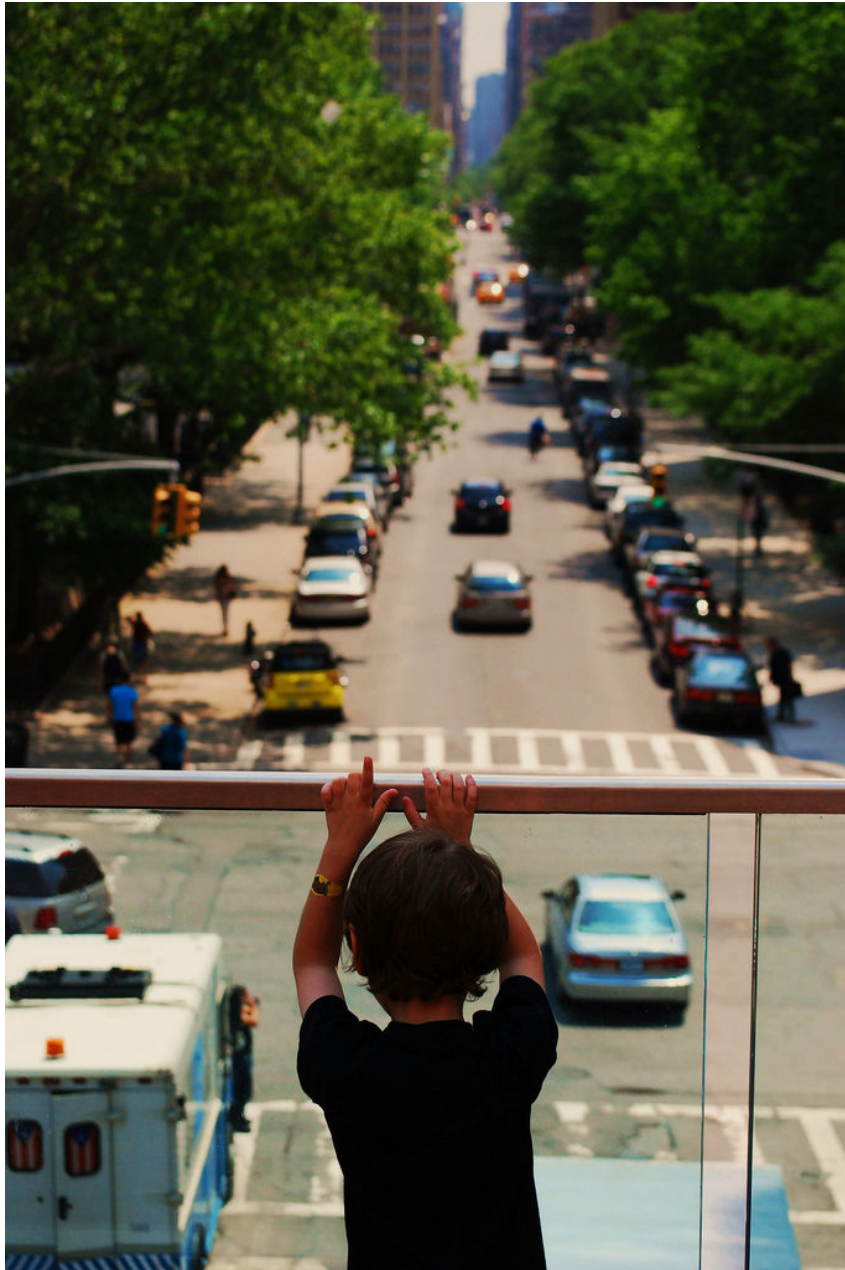


FIGURA 4.17: Apesar da diferença do ritmo da cidade para o ritmo da High Line, a conexão visual é direta. FONTE: Galleries, 2011.

Além da sensação visual, os visitantes têm outras percepções dentro da High Line. Existem decks para tomar sol e espelhos d'água em que os visitantes podem molhar os pés (figura 4.18). Há ainda espaços em que o visitante pode sentar ou deitar na grama, e não fica restrito aos bancos. Até o som do local é característico – além do relativo silêncio para o centro da cidade, alguns visitantes comentam que o som dos sinos de uma igreja próxima é audível a partir de alguns trechos do parque.



FIGURA 4.18: Além da visual, o parque oferece outras sensações, como o contato com a água.
FONTE: Galleries, 2011.

Mais do que oferecer sensações físicas, o parque também funciona como uma conexão entre o passado e o futuro: segundo visitantes que comentaram no Blog oficial do parque, caminhando ao longo da linha, pode-se compreender de que maneira a cidade funcionava quando a ferrovia ainda estava ali, e até imaginar o tráfego de trens, carruagens e o movimento das fábricas com seus depósitos (HIGH LINE, 2011). Assim, uma quarta dimensão – o tempo, e consequentemente o movimento – entra no espaço.

4.1.6 Conclusões

Pode-se afirmar que, no projeto da High Line, foi pressuposta uma forte ligação entre os vários sistemas que compõem a paisagem – vegetação, estruturas feitas pelo homem, cursos das águas –, e houve um respeito profundo pelo lugar onde se desenvolve a intervenção: por um lado, a preservação de elementos referenciais da história do local; por outro, a utilização de elementos vegetais autóctones fazem com que ambos os sistemas, natural e antrópico, sejam respeitados no que tiveram de mais interessante para a história do sítio. É um

exemplo interessante no qual, mais do que ser escolhida uma das situações que o sítio viveu para preservar, foi possível referenciar tanto o apogeu quanto a decadência da ferrovia, e os arquitetos conseguiram valorizar ambos os momentos históricos. Os materiais, técnicas e conceitos se aproximam muito do que se pretende propor, especialmente no que se trata da linearidade da ferrovia e na sensação de movimento e relação com o tempo intrínsecas à paisagem ferroviária, já mencionada no capítulo três.

Quanto ao programa adotado, existem diversas diferenças em relação ao que se pretende propor. Apesar da coerência existente entre o objetivo – reduzir o ritmo de vida dentro do parque – e o programa adotado – inexistência de quadras de esporte, ciclovias ou pistas de corrida –, para o sítio da proposta deste trabalho as necessidades programáticas são bastante diferenciadas, especialmente no que concerne à importância do parque proposto em relação à cidade como um todo. De qualquer maneira, como referencial, tanto conceitual quanto estético, guardadas as devidas proporções, é um ótimo exemplo.

4.2 PARC DE LA VILLETTE – PARIS – BERNARD TSCHUMI – 1980 – 2000

O Parc de La Villette situa-se em Paris, no contorno do Boulevard Périphérique, uma via em anel em torno da cidade (figura 4.19). O parque contorna o subúrbio de Seine-Saint-Denis, na parte mais externa do 19º arrondissement. Desde a sua inauguração, o Parc de La Villette se transformou em uma atração popular tanto para os parisienses quanto para os visitantes de outras cidades e países. Aproximadamente 10 milhões de pessoas visitam o parque todos os anos, para participar de alguma das opções de atividades culturais realizadas no local (VILLETTE, 2011).



FIGURA 4.19: O Parc de La Villette, entre o Boulevard Péripherique e o canal de l'Ourcq. FONTE: Villette, 2011.

4.2.1 Histórico

Em março de 1974, os últimos bois foram abatidos nos matadouros de La Villette, construídos em 1867 por decisão de Napoleão III. Em 1979, nasceu o Parc de La Villette, um grande projeto de reabilitação e conformação dos 55 hectares de vazios industriais (VILLETTE, 2011).

Para o concurso, realizado em 1982, foram colocadas três grandes missões para o projeto do parque: edificar um conjunto arquitetônico voltado à música, sua educação e performance; realizar um museu nacional de ciências e técnicas; criar um parque cultural urbano aberto a todos. O concurso teve a participação de 460 grupos de 41 países. Bernard Tschumi, arquiteto francês de origem suíça, foi

selecionado em março de 1983 como autor do projeto. A proposta de Tschumi responde as três ambições impostas no concurso – artística, cultural e popular – do Parc de La Villette.

O histórico do parque desde o concurso está resumido abaixo, segundo informações do site oficial do parque (VILLETTE, 2011):

1983 – Escolha de Bernard Tschumi e equipe para a execução do projeto do parque;

1984 – Inauguração do Zénith, uma sala de concertos bastante elogiada, vista como uma das melhores da França;

1985 – Inauguração do Grande Pavilhão, um centro cultural e de performances, e do Domo (La Géode), uma grande sala de cinema e estúdio de distribuição de filmes independentes;

1986 – inauguração da Cité des Sciences et de l'Industrie, um local voltado à difusão da cultura científica-tecnológica;

1987 – inauguração dos primeiros jardins do parque, e da Maison de La Villette;

1990 – Inauguração do Conservatório Superior de Música e Dança de Paris;

1995 – Inauguração da Cidade da Música e da sala de concertos;

1997 – Inauguração do Museu da Música;

2000 – Parque finalizado.

4.2.2 Conceito

O parque tem inspiração na arquitetura pós-modernista e no desconstrutivismo. A filosofia de Jacques Derrida influenciou na conformação do espaço final, com experimentos arquitetônicos em espaço, forma e em como esses elementos geram a interação das pessoas. De acordo com Tschumi, a intenção do parque era criar espaços para atividades e interação, e não funcionar como um parque convencional, focado no relaxamento. O arquiteto comenta que La Villette pode ser visto como um grande edifício, totalmente desconstruído, disposto ao longo de toda a área (figura 4.20). Para ele, o parque é, essencialmente, um local de

reencontro: do passado com o futuro, de Paris com seus subúrbios, da cidade com a natureza, da arte com a ciência, do espírito com o corpo (VILLETTE, 2011).



FIGURA 4.20: Os elementos do Parc de La Villette. FONTE: Villette, 2011.

Um dos grandes focos, no projeto, é a valorização das artes e ciências, e a integração delas com o público frequentador do parque. As artes populares, por exemplo, são apresentadas de forma contemporânea; exposições sofisticadas chegam ao alcance do público em geral. A dualidade edificação e espaço livre, na concepção do reencontro proposta pelo arquiteto, é uma das mais claramente percebidas, visto que o espaço livre e as edificações têm seus usos independentes, mas por outro lado têm conexão e um motivo para estarem juntos (VILLETTE, 2011).

A articulação do parque aconteceu através de um sistema triplo(figura 4.21), formado por pontos, linhas e superfícies (VILLETTE, 2011). Os pontos são as 'folies', estruturas dispostas em uma trama em toda a área do parque; as linhas são os dois eixos principais que cruzam o parque; as superfícies são grandes áreas gramadas.

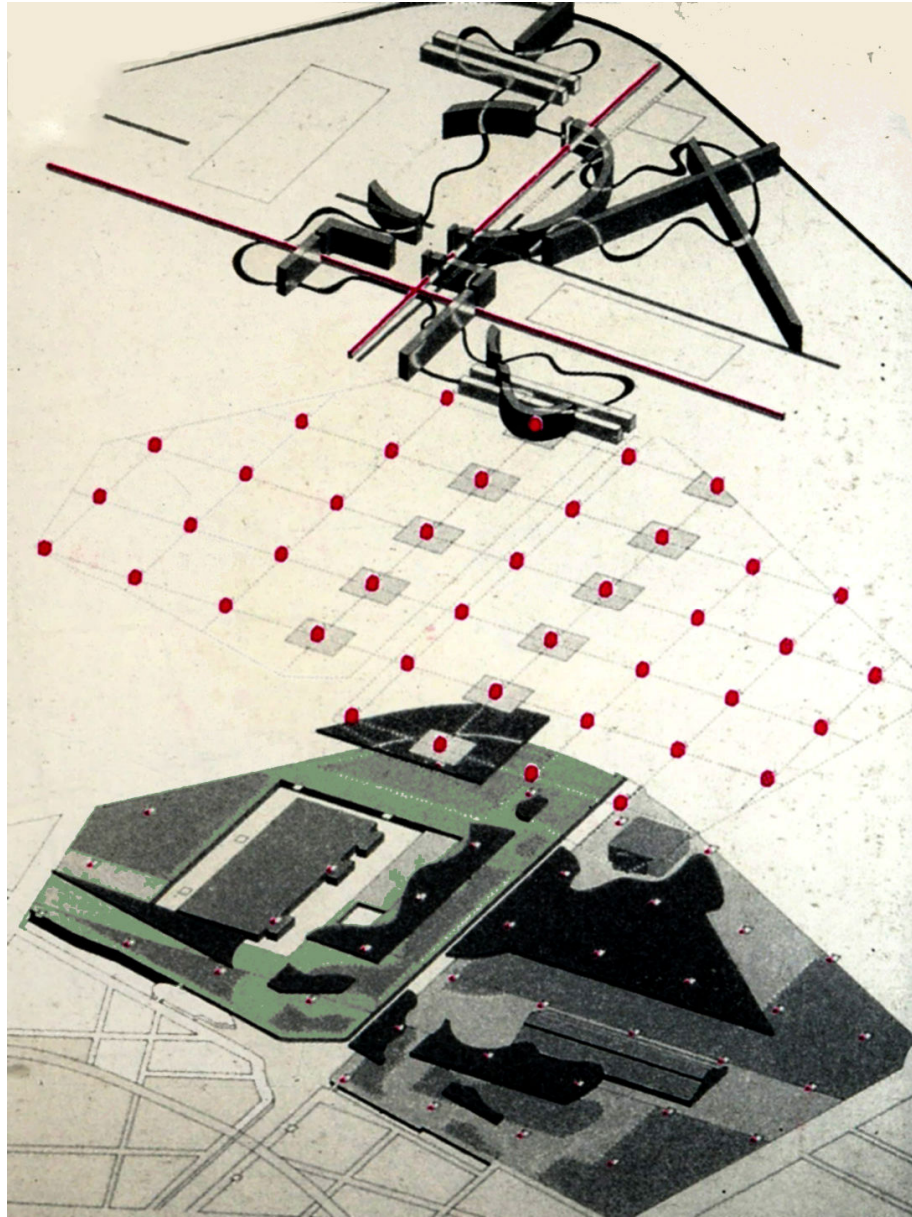


FIGURA 4.21: A superposição da tríade do Parc de La Villette: Superfícies, Linhas e Pontos. FONTE: Villette, 2011.

Um sistema de pontos: as folies

Segundo o arquiteto, o objetivo das *folies* é ritmar o parque, como em um refrão musical, que se repete sempre com algumas modificações; também vêm alegrar o espaço, com a cor vermelho-vivo contrastante com o verde da vegetação (VILLETTE, 2011).

Num total de 26, são todas construídas sobre uma base de um cubo de 10,80m de lado (figura 4.22), e dispostas segundo uma trama regular de 120m por

120m. Cada uma delas é, contudo, única em sua forma e função. Essas funções são as mais variadas, desde as *folies* observatório até os ateliers infantis, quiosques de informação ou recepção pública nas entradas do parque.



FIGURA 4.22: A construção das Folies a partir do cubo, adicionando-se diferentes elementos.
 FONTE: Villette, 2011.

Um sistema de linhas: as circulações

Aqui, perpendicularidade e sinuosidade se complementam. Para atravessar o parque, existem dois grandes eixos: um norte-sul, a Galerie de La Villette (figura 4.23), caracterizada por sua cobertura ondulada, e um leste-oeste, a Galerie de l'Ourcq (figura 4.24), borda do canal de mesmo nome. Segundo Tschumi, à medida que se percorre o caminho, os pontos de vista vão variando e o pedestre vai descobrindo como se conforma o conjunto do parque, "da mesma forma que um espectador de cinema é levado, pela sucessão de cenas, a descobrir a história" (VILLETTE, 2011).



FIGURA 4.23: O eixo Norte-Sul, formado pela Galerie de La Villette. FONTE: Villette, 2011.



FIGURA 4.24: O eixo Leste-Oeste, formado pela Galerie de l'Ourcq. FONTE: Villette, 2011.

Um sistema de superfícies: os relvados (prairies)

Além de múltiplos jardins, dois grandes espaços cercados de árvores oferecem ao parque toda a sua respiração, através das suas horizontais (figura 4.25). O “Círculo” e o “Triângulo” são duas grandes áreas relvadas entre a Cité des Sciences e o Grande Pavilhão.



FIGURA 4.25: Os espaços livres do Parc de La Villette são frequentemente usados para exibições de cinema e outros eventos. FONTE: Villette, 2011.

4.2.3 Edificações

Todas as edificações que fazem parte do Parc de La Villette foram criadas com princípios de renovação e vanguarda arquitetônica, no período de efervescência criativa dos anos 1980 (VILLETTE, 2011). A Cité des Sciences et de l'Industrie (figura 4.26), por exemplo, é um paralelepípedo de cerca de 300m de comprimento. Ela foi desenhada por Adrien Fainsilber, que já havia trabalhado com Gérard Chamayou para construir a Géode (figura 4.27), uma esfera de 36m de diâmetro feita com 6433 placas triangulares de aço inoxidável polido.



FIGURA 4.26: Cité des Sciences et de l'Industrie.
FONTE: Villette, 2011.



FIGURA 4.27: La Géode. FONTE: Villette,
2011.

O Conservatório de Paris (figura 4.28) e a Cité de la Musique (figura 4.29), com sua sala de concertos e seu museu, são obra de Christian de Portzamparc. A Zenith (figura 4.30), de Philippe Chaix e Jean-Paul Morel marcou, em 1984, uma nova geração de salas de espetáculos (VILLETTE, 2011).



FIGURA 4.28: Conservatório de Música e Dança de Paris. FONTE: Villette, 2011.



FIGURA 4.29: Cité de la Musique, um complexo formado por salas de aula, auditórios e apartamentos para músicos. FONTE: Site Villette.



FIGURA 4.30: Zénith, o espaço para música pop no Parc de La Villette. FONTE: Villette, 2011.

Dentre tantas edificações renovadoras, um dos principais símbolos do Parc de La Villette é justamente a edificação requalificada da Grande Halle (figura 4.31), ou Grande Pavilhão. Ele foi construído em 1867 por Jules de Mérimod, e em 1985 transformou-se em um local polivalente de espetáculos. O pavilhão sofreu uma reabilitação, entre 2005 e 2007, por Bernard Reichen e Philippe Robert. Ele e outras edificações de interesse histórico, como a Maison de La Villette, o Pavilhão de la Bourse, o Pavilhão Janvier, o Pavilhão des Maquettes, o Pavilhão do Charolais e a Fonte aos Leões de Nubie, estão desde 1979 inscritos no inventário suplementar de monumentos históricos da França (VILLETTE, 2011).



FIGURA 4.31: Grande Halle. FONTE: Villette, 2011.

4.2.4. Conclusões

O Parc de La Villette foi desenvolvido como parte de um plano de renovação urbana na área do antigo mercado nacional de abatimento de animais. Como parque, conecta diferentes edificações importantes existentes ao redor, especialmente as de caráter educativo e cultural. O Parc de La Villette recebe uma grande quantidade de visitantes anualmente, o que demonstra que um dos objetivos da implantação do projeto – requalificar uma zona industrial semi-abandonada – foi cumprido.

A questão da sustentabilidade não é abordada especificamente, até porque, na época de sua idealização, esse não era um tema tão recorrente quanto hoje. Por se tratar de um espaço livre que reutiliza a estrutura industrial de Paris, porém, é sustentável de certa forma, visto que propõe novos usos para estruturas abandonadas e estimula um relacionamento mais íntimo entre a cidade e a natureza, como o próprio arquiteto explica quando se refere aos 'reencontros' que o parque proporciona.

A conceituação estética do projeto parece querer demonstrar que, embora haja muita área vegetada, o parque é claramente artificial, domesticado. Na ótica dos 'encontros' proposta pelo arquiteto, pode-se dizer que o encontro entre o aparentemente natural e o antrópico é uma constante.

O sistema das *folies* é bastante interessante como proposta de organização espacial: a cor chamativa e a disposição em trama racionalizam um espaço anteriormente muito mais fluido e orgânico. Algumas das estruturas não conservam as funções para as quais foram designadas, e talvez a pouca distinção entre *folies* com funções diferentes dificulte a compreensão do visitante.

Citando depoimentos de visitantes, Serpa (2007, p.184-187) demonstra que nem sempre as *folies* são interpretadas pela população de acordo com o objetivo do projeto: muitas pessoas comentam que elas têm um ar frio e impessoal, ou então não conseguem enxergar a relação entre as folies e o parque. Porém, os mesmos visitantes comentam que o contraste do verde e vermelho é o grande símbolo do Parc de La Villette: assim, mesmo que com algumas ressalvas, pode-se dizer que o princípio estético estabelecido pelo arquiteto funcionou.

Além da existência das *folies* por si só marcar o parque como uma “ilha vermelha no oceano de Paris”, como coloca Serpa (2007, p.8), outro fator que contribui para que isso se perceba dessa forma é o contraste existente entre o parque e seu entorno imediato. Originalmente, as *folies* seriam dispostas também nos lotes lindeiros, mas, devido a um conflito entre o governo estadual – proprietário da área – e a Prefeitura de Paris, a implantação das estruturas ficou restrita à área do Parc de La Villette.

Quanto à utilização das estruturas pré-existentes, pode-se dizer que a função das edificações preservadas é essencialmente diferente da original, por se tratar de pavilhões industriais abandonados. Mesmo assim, existe a preocupação em mantê-las como espaços culturais, abrindo possibilidades para que a população visitante compreenda como e por que essas edificações surgiram e foram abandonadas.

A divisão dos sistemas do parque em uma tríade de elementos – pontos, linhas e superfícies – usados para organizar e compreender o espaço do parque lembra os estudos de Gordon Cullen e Kevin Lynch (A Imagem da Cidade, 1960), que veem a paisagem urbana através de outros elementos físicos marcantes. Os estudos de ambos será uma das bases para a realização do levantamento de campo.

Um ponto forte em relação ao uso do espaço é a integração que foi conseguida com a população residente no entorno: apesar de esses bairros serem caracteristicamente populares, com ocorrência de prostituição e venda de drogas em alguns pontos, o parque fica aberto 24h por dia, e não existem grades ou muros. Porém, o índice de vandalismo e a criminalidade dentro do parque são mínimos. Segundo Serpa (2007, 0.79-85), isso acontece devido às atividades propostas no espaço: com a grande quantidade de cursos profissionalizantes e outras atividades, sempre com o objetivo de sensibilizar os jovens moradores da área para a arte contemporânea, a visitação do parque vem crescendo. As famílias e os jovens representam grande parte da população visitante. Além da reputação que o local tem como espaço cultural, a questão da segurança também é facilitada devido ao tipo de vegetação proposta: não existe vegetação no nível dos olhos do pedestre, apenas forrações e árvores mais altas, facilitando o controle do espaço pelos agentes de segurança.

Assim, no exemplo do Parc de La Villette, embora seja uma proposta bastante ousada e focada nas edificações e em seus usos, a grande contribuição para este trabalho está no que se refere à integração dos usos nos espaços livres e edificados. Existe uma grande preocupação social no momento da implantação do parque, de funcionar não só como referencial turístico ou para a cidade em si, mas de se relacionar intensamente com a população do bairro. Essa preocupação, bem como o tipo de atividade proposta para resolver os problemas sociais do entorno, é pertinente no objeto de estudo deste trabalho.

4.3 PARQUE BRIGADEIRO EDUARDO GOMES: ATERRO DO FLAMENGO – RIO DE JANEIRO – ROBERTO BURLE MARX – 1965

O Parque Brigadeiro Eduardo Gomes, ou Aterro do Flamengo, como é mais conhecido, é um dos espaços públicos mais marcantes da cidade do Rio de Janeiro (figura 4.32). Tem grande porte e engloba as mais diversas atividades – esportes e recreação, marina, praia, museu (figura 4.33) –, sendo utilizado em período integral (MACEDO, 2003, p.143-144).



FIGURA 4.32: Desenho de Burle Marx e o Parque Brigadeiro Eduardo Gomes, o Aterro do Flamengo.
FONTE: Cosmopista, 2011; O Globo, 2011.



FIGURA 4.33: Museu de Arte Moderna do Rio - MAM. FONTE: Época, 2011.

4.3.1 Histórico

De acordo com informações presentes no capítulo de Macedo (2006 p.143-144) e no artigo de Oliveira (2006) sobre o Parque, foi traçado o seguinte resumo da história do aterro, antes e depois da sua transformação em parque urbano:

Início do século XX – realização das primeiras obras de aterro para implantação da Avenida Beira Mar;

1951-1951 – aumento do aterro utilizando rochas provenientes do Morro de Santo Antônio;

1958 – ocupação do aterro pelo MAM, Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro;

1960 – construção do Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial;

1961 – nomeação, pelo então governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, da equipe responsável pelo projeto;

1965 – inauguração do parque, com a configuração que mantém até hoje;

1970 – registro do nome do parque como Brigadeiro Eduardo Gomes;

1982 – Inauguração da Marina da Glória;

1992 – o parque abriga o evento Eco 92;

2009 – as passarelas são recuperadas.

4.3.2 Conceito e setorização

O objetivo do parque, quando de sua concepção, mais do que criar um parque convencional, era transformar um corredor de automóveis em uma faixa arborizada (figura 4.34) que se convertesse em símbolo para a cidade (OLIVEIRA, 2006). A área onde se instalaria o parque era a única conexão direta entre a zona sul e o centro do Rio de Janeiro. Assim, a maior dificuldade da proposta era resolver o problema do tráfego intenso sem causar perda de identidade do parque. Como, na época da implantação, já havia algumas pistas cortando a faixa longitudinalmente, havia também a dificuldade de dispor os equipamentos em um espaço estreito, além do fato de que os pedestres seriam obrigados a atravessar as pistas de alta velocidade. Essa grande dificuldade acabou se transformando no partido da setorização dos usos do parque.



FIGURA 4.34: Corredor arborizado ao longo das vias. FONTE: Flickr, 2011.

O esquema funcional adotado distribui em três faixas os diferentes usos (OLIVEIRA, 2006). Entre as edificações e as vias rápidas, foram dispostos os estacionamentos, quadras de futebol e playgrounds (figura 4.35). Na segunda faixa,

correspondente às vias rápidas e jardins centrais, as perspectivas foram desenhadas para serem observadas a partir dos carros, em alta velocidade (figura 4.36). Na terceira faixa, que margeia a baía, foram dispostos os equipamentos de lazer e de apoio à praia (figura 4.37).



FIGURA 4.35: Os estacionamentos, quadras e playgrounds ficam na faixa mais próxima às edificações. FONTE: Notícias Rio, 2011.



FIGURA 4.36: Vias do Parque do Flamengo sendo usadas para evento de atletismo. FONTE: Sonia Rabello, 2011.



FIGURA 4.37: Os equipamentos de apoio à orla ficam na faixa mais externa. FONTE: Rent an apartment in Rio, 2011.

Essas três faixas se comunicam por passarelas e passagens subterrâneas – trajetos desenhados para serem feitos a pé ou de bicicleta (OLIVEIRA, 2006). Para Macedo, as ligações entre os trechos se destacam por sua elegância (2003, p.143-144), comprovando, mais uma vez, que a maior dificuldade do projeto acabou gerando os principais pontos positivos do parque (figura 4.38).

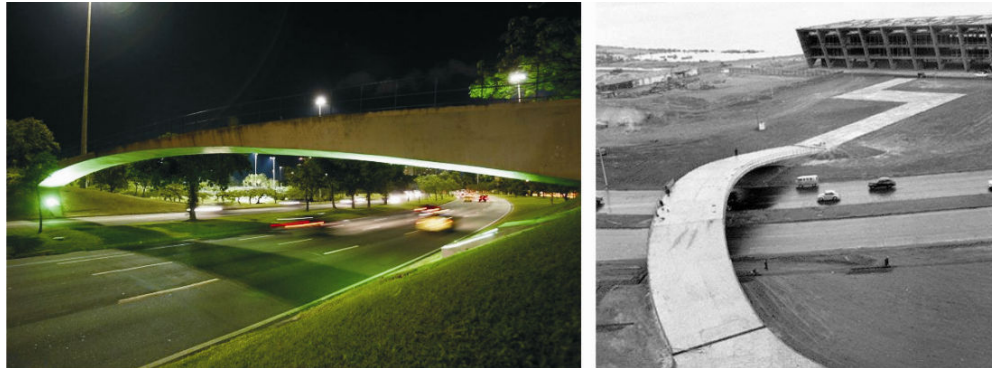


FIGURA 4.38: As passarelas do Parque, no momento da construção e atualmente. FONTE: Cosmopista, 2011; O Globo, 2011.

4.3.3 Programa de necessidades e vegetação

Pode-se dizer que esse parque contém uma grande diversidade de usos. Além da orla marítima em si e de sua função como via parque conectora da Zona Sul ao centro do Rio, o programa engloba um programa bastante extenso. Apesar de o terreno ser linear e dividido em faixas relativamente estreitas, todos os usos foram setorizados de maneira a fazer tanto o percurso do pedestre quanto do motorista bastante agradáveis sensorialmente (OLIVEIRA, 2006).

No projeto, houve a premissa de distribuir maciços vegetais, equipamentos e edificações em toda a faixa (DOURADO, 2009, p.312), setorizando de forma linear, sem criar núcleos isolados. Foram implantados restaurantes, quadras esportivas, playgrounds, campo para aerodelismo, teatro, aquário, ciclovias, sistema de passeios pavimentados e a reconstituição de praias para banho no aterro. O conceito paisagístico consistia na divisão do parque em onze setores, agrupando árvores e palmeiras em conjuntos homogêneos, segundo critérios botânicos. Apenas o plano do piso e as árvores mais altas compunham a paisagem; não havia

vegetação de porta intermediário, como outras herbáceas e arbustos (DOURADO, 2009, p.312). Segundo Dourado (2009, 312), houve preocupação até em relação à ordem das camadas de terra que eram dispostas no aterro: devido às peculiaridades da vegetação empregada, foi necessário determinar que tipo de terra (argilosa, arenosa, fértil ou não) seria depositada em cada momento, o que exigiu coordenação entre todas as equipes, de diferentes áreas de conhecimento.

Quanto à vegetação utilizada, a maioria das árvores e palmeiras é nativa (MACEDO, 2003, p.143-144). Para Oliveira (2006), pode-se dizer que foi feito um experimento na escolha da vegetação: tanto as condições climáticas quanto de solo eram adversas. Mesmo assim, Burle Marx utilizou cerca de 30 espécies nativas e algumas exóticas que não haviam ainda sido utilizadas em grandes parques urbanos no Brasil.

Para conseguir toda a vegetação necessária para um projeto dessa escala, que consistia de cerca de seis mil espécimes, foi necessário criar um horto, dentro do próprio aterro, para produção de mudas. No horto, localizado perto da baía, foram realizados estudos de resistência de cada espécie, em relação à salinidade, aos ventos e às demais características peculiares do sítio, porque muitas das espécies eram novidades em projetos paisagísticos e não havia estudos acerca de seu comportamento num clima semelhante ao do aterro (DOURADO, 2009, p.313). Além das mudas, também houve árvores transplantadas, ação pouco comum para aquela época. Cerca de 240 espécies distintas foram utilizadas, sendo muitas delas empregadas pela primeira vez em um grande projeto paisagístico brasileiro. Mesmo após a implantação do parque, houve pressão do setor imobiliário para a ocupação de alguns dos lotes. Para evitar isso, foi atendido o pedido de tombamento do complexo, antes mesmo de sua finalização (DOURADO, p.321-323).

Com a riqueza vegetal e a diversidade dos equipamentos propostos, além de suas qualidades estéticas, o parque continua até hoje com a mesma conformação de sua origem, e atrai usuários em todos os momentos do dia. Até mesmo eventos para grande público são realizados frequentemente no parque, apesar de não haver previsão desse tipo de uso no projeto. As pistas também são comumente utilizadas para realizar competições de atletismo e ciclismo.

4.3.4 Conclusões

Com o projeto do Aterro do Flamengo, é possível perceber que mesmo em uma situação adversa – a área para implantação do parque tinha diversos riscos e deficiências – é possível tirar partido das características do terreno e elaborar um projeto de qualidade. A aproximação com o objeto de estudo é grande no que se refere ao sítio: por se localizar em uma cidade brasileira, com necessidades características, e também porque se trata de um parque com uma linearidade muito marcada, não apenas devido às suas dimensões, mas também ao seu uso principal, ou original: no Aterro do Flamengo, uma via rápida; no objeto deste trabalho, uma antiga ferrovia cujo entorno imediato até hoje serve para a locomoção de pedestres e veículos em alta velocidade.

Assim, esse exemplo pode auxiliar não só na escolha de materiais e espécies vegetais, mas também no tipo de setorização proposto – contrariamente aos parques não-lineares, que propõem núcleos para cada um dos usos, nesse caso a setorização é também linear, acompanhando o formato do terreno. Ao mesmo tempo, percebe-se que, embora seja um projeto executado há mais de 40 anos e com uma estética modernista, algumas decisões atemporais foram tomadas pelo arquiteto, permitindo que ele seja visto como um exemplo de qualidade, e seja muito frequentado até hoje.

4.4 VAZIOS FERROVIÁRIOS EM CURITIBA

Diferente de outro estudo correlato, a seguir está resumida a análise realizada por Dittmar (2006) sobre a situação atual da antiga paisagem ferroviária em Curitiba. Como Ponta Grossa e Curitiba tiveram o mesmo tipo de relação com a ferrovia em seu período próspero – ambas foram polos importantes, com diversos equipamentos e edificações implantados em sua área central –, observar como Curitiba lidou com os espaços em que a ferrovia foi abandonada pode ser bastante interessante para a proposta de parque que se pretende.

No Município de Curitiba, assim como em Ponta Grossa e em diversas cidades brasileiras, após um período de prosperidade em que o sistema ferroviário foi extremamente importante e valorizado, houve a fase do abandono das estruturas e reutilização das áreas onde os equipamentos se localizavam.

Dittmar analisou da paisagem atual de diversos trechos da antiga linha férrea em Curitiba, segundo a relação atual da cidade com a ferrovia (2006, p. 110-113). Assim, na figura 4.39, um esquema da paisagem atual da ferrovia em Curitiba, pode-se observar que existe uma enorme descontinuidade da antiga linha em diferentes usos e relações com o patrimônio ferroviário.



FIGURA 4.39: Esquema de Dittmar sobre a paisagem ferroviária atual em Curitiba. FONTE: Dittmar, 2006.

A autora caracteriza os rastros existentes como estáveis, ressignificados, em ruptura e apagados. Assim:

a) estáveis – garagem e oficina de litorinas [figura 4.40]– onde o uso do passado ainda permanece.

b) ressignificados – Estação Ferroviária [figura 4.41], Parque Linear e Ferrovila – espaços com novas funções. Caracterizam-se, segundo Ferrara (2000), na ressignificação dos espaços por meio do tratamento de suas cicatrizes. E Estação Ferroviária, hoje Shopping Estação e Embratel Convention Center, vale-se da força da arquitetura (antiga e atual) para o redesenho de espaços urbanos, a exemplo do Museu Guggenheim (outra escala), em Bilbao, Espanha.

c) em ruptura – edifício da RFFSA, Ponte Preta [figura 4.42], ponte férrea sobre o rio, fragmentos ferroviário e o próprio vazio – espaços sem uso definido. Caracterizam-se por elementos soltos na paisagem atual, pois seus usos anteriores desapareceram. Assim, são rastros que necessitam de um novo contexto para não serem apagados na cidade.

apagados – ocupações irregulares – espaços sem indícios do antigo uso (DITTMAR, 2006, p. 114).



FIGURA 4.40: Garagem e oficina de litorinas, em Curitiba. FONTE: Oficina Projetos, 2011.



FIGURA 4.41: Antiga Estação Ferroviária de Curitiba, hoje um shopping center. FONTE: Oficina Projetos, 2011.



FIGURA 4.42: Ponte Preta, sobre a Rua João Negrão. FONTE: Jornal E., 2011.

Com essa classificação da autora, reforça-se a ideia de que é preciso utilizar um espaço ou edificação para que ele não se perca no tempo. A autora afirma que a cidade é formada de uma sobreposição de camadas, que desaparece para dar origem a uma próxima. A dificuldade é manter, na nova camada, referenciais do que aconteceu em um momento histórico anterior, de forma que, observando uma paisagem atualmente, seja possível compreender como ela foi formada e por que tem determinadas características.

Segundo Dittmar (2006, p. 115-118), a malha urbana da área junto à antiga linha férrea antes era um rasgo, ou seja, uma unidade, que se transformou em numerosos fragmentos. A existência da ferrovia determinou como seria realizado o zoneamento nos primeiros planos urbanos desde a sua implantação. Porém, a partir do momento em que a importância da ferrovia diminui – por exemplo, quando o setor industrial é afastado do bairro Rebouças –, é o zoneamento que passa a determinar o desenvolvimento da paisagem das áreas com remanescentes ferroviários.

Assim, analisando como se desenvolveu a paisagem em cada um dos trechos, é possível perceber que, se o Plano Diretor levar em conta as questões de preservação, é possível manter a relevância da paisagem ferroviária em um município. O zoneamento urbano define parâmetros construtivos, conseqüentemente a volumetria das edificações, e determina as atividades desenvolvidas na área, de acordo com a compatibilidade das mesmas com as edificações relacionadas à ferrovia. A hierarquia das vias, determinada também no Plano Diretor, também influencia diretamente no caráter da paisagem. Assim, no exemplo de Curitiba, é possível perceber por que o desenvolvimento da paisagem de cada um dos pontos aconteceu de maneira diversa, e partir dele compreende-se a importância da legislação para a preservação do caráter de uma área.

4.5 CONCLUSÕES GERAIS

Como observado anteriormente, cada um dos casos analisados corresponde a uma realidade diferente. Portanto, as contribuições de cada um deles são específicas, de acordo com as características comuns aos correlatos e à proposta deste trabalho.

Assim, utilizando-se da pesquisa realizada nos capítulos anteriores somada à contribuição conceitual e prática de cada um dos objetos analisados, no capítulo seguinte é definido o recorte definitivo do parque, bem como um programa de necessidades preliminar. O conhecimento adquirido sobre soluções técnicas e estéticas que obtiveram sucesso ou não nos correlatos também será bastante útil para as fases seguintes, no momento do partido conceitual, estético e técnico do parque urbano.

5 DIRETRIZES DE PROJETO

Como conclusão de toda a pesquisa exposta nos capítulos anteriores, concernente tanto ao objeto de estudo em questão quanto a correlatos do mesmo, nesse capítulo o objetivo é propor diretrizes preliminares para elaboração de um anteprojeto de parque urbano para o centro de Ponta Grossa, participante da paisagem ferroviária do município.

Para tanto, serão levados em conta a análise teórico conceitual feita anteriormente e a compreensão espacial do recorte do projeto, aqui apresentada, chegando a uma distribuição preliminar do programa do parque, buscando atender as diretrizes propostas através de uma determinada escolha de técnicas e materiais.

5.1 CARACTERIZAÇÃO LOCACIONAL E DELIMITAÇÃO DO TERRENO

Neste item, delimita-se claramente o recorte da intervenção, bem como justifica-se a criação de um parque em determinado terreno e é realizado um levantamento prévio da situação atual do sítio.

O terreno proposto, conforme a figura 5.1, engloba a área do antigo pátio de manobra, hoje 'Parque Ambiental Governador Manoel Ribas', e também um trecho da antiga faixa de domínio. Como demonstrado na figura 5.2, o trecho selecionado se localiza principalmente na Zona Comercial, com trechos da Zona Residencial 4. Boa parte do trecho contorna a Zona Central. Conforme mencionado no capítulo três, a ferrovia, quando implantada, correspondia justamente ao contorno Sudoeste do centro. Segundo o Plano Diretor (PONTA GROSSA, 2004), a Zona Comercial é formada por áreas destinadas à instalação preponderante de usos permanentemente comerciais, enquanto a Zona Residencial 4 corresponde às áreas residenciais densas, lindeiras a zonas predominantemente comerciais ou com atividades especiais, e com flexibilidade maior na diversidade de usos. A delimitação do recorte, que começa no 'Parque Ambiental' e termina onde a rua Jacob Holzmann se encontra com a Avenida Silva Jardim, foi definida de acordo com as características da paisagem. A partir da curva que a faixa da antiga ferrovia faz, no final da rua Jacob Holzmann, e seguindo a linha em direção ao bairro, o caráter é

bastante diferente, pois deixa de existir o desnível entre a faixa de domínio e o bairro de Olarias, a Leste – uma das principais visuais desde a faixa de domínio e um dos motivos pelos quais a preservação da área, neste trabalho, é considerada importante (figura 5.3).



FIGURA 5.1: Delimitação do recorte para a proposta. FONTE: Google Earth, 2011; autora.

ANEXO 01 – MAPA DE ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

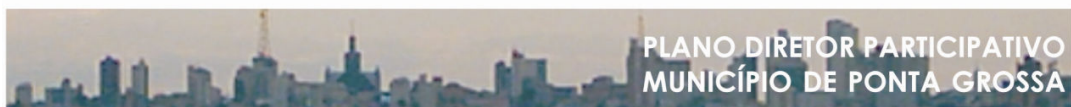
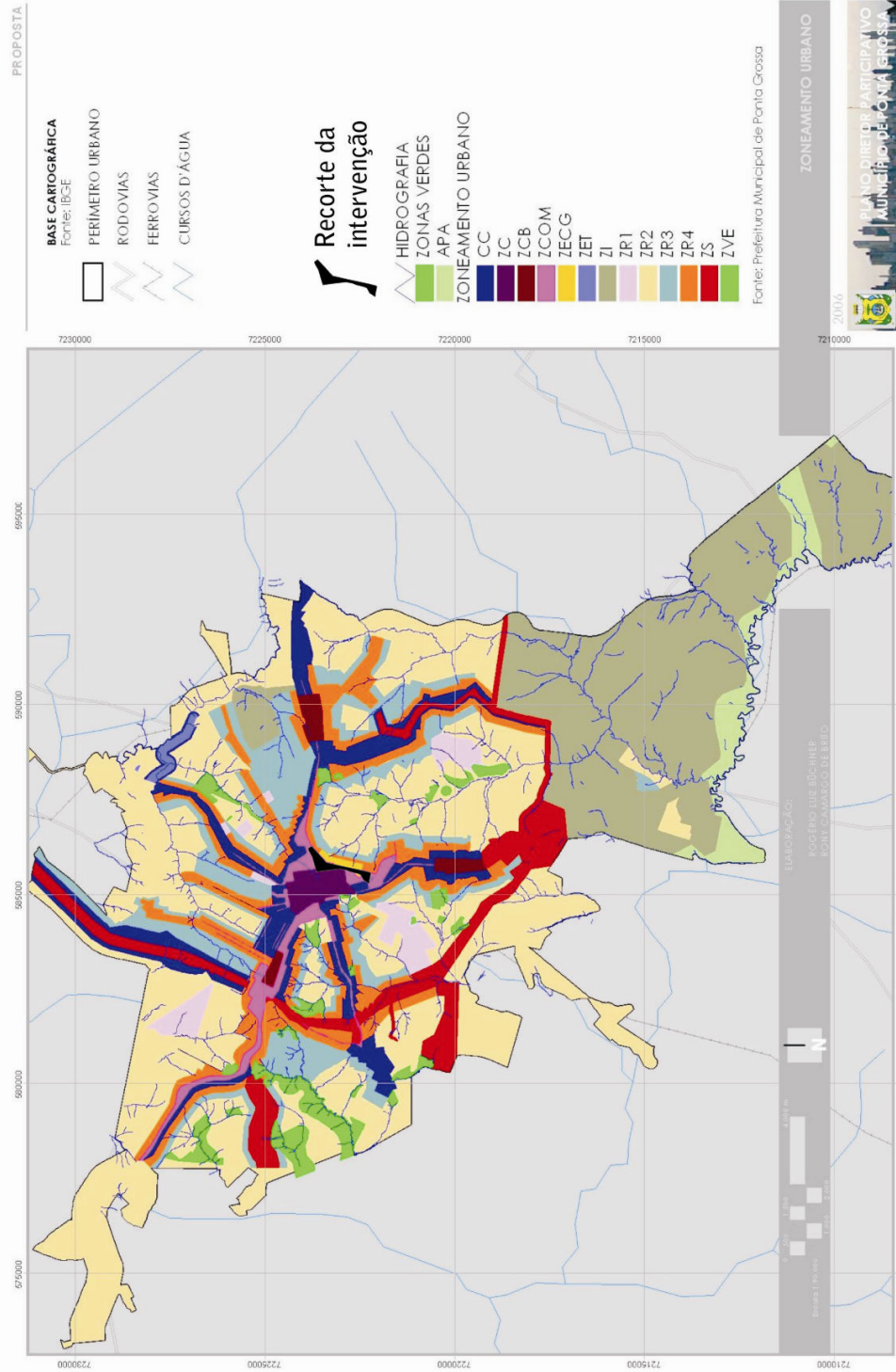


FIGURA 5.2: O recorte está inserido nas Zonas Comercial e Residencial 4. FONTE: Plano Diretor Ponta Grossa, 2004; autora.



FIGURA 5.3: A partir da via, é possível enxergar o bairro de Olarias e os Campos Gerais. FONTE: autora.

Na figura 5.4, representa-se um levantamento preliminar das características do recorte que determinaram a sua escolha como ideal para receber o parque proposto. Destaca-se que um levantamento mais detalhado será realizado no começo da fase de projeto, e que, de acordo com as informações mais específicas coletadas então, será possível distribuir os usos previstos neste capítulo, de acordo com a setorização mais lógica. Para a realização do detalhamento definitivo, na próxima fase do projeto, serão levadas em conta as informações presentes no subcapítulo 5.3, que trata das questões conceituais e metodológicas para a realização do levantamento segundo a ótica de David Hume e os estudos de Gordon Cullen e Kevin Lynch.

Assim, no levantamento preliminar (figura 5.4), estão representados, referentes ao recorte proposto e ao seu entorno imediato:

- os principais fluxos de pedestres e veículos;
- as edificações mais significativas;
- as diversas formas de apropriação do trecho pela população;
- as visuais mais interessantes, bem como seu bloqueio;
- outras informações relevantes e claramente percebidas com uma análise prévia.

Existem duas justificativas principais para a escolha desse sítio para a implantação do projeto: a necessidade da criação de um parque urbano para o centro de Ponta Grossa, e a importância do terreno escolhido como espaço livre público no contexto do centro.

Como mencionado no capítulo três, segundo entrevistas realizadas com moradores da cidade, a população ponta grossense prefere realizar atividades de lazer em espaços bastante afastados do centro urbano, como os recantos, sedes campestres de clubes, parques e cachoeiras, abundantes na área rural de Ponta Grossa. Poucos dos cidadãos têm o costume de utilizar os espaços centrais da cidade para o lazer semanal. Um dos grandes motivos para isso é a atual falta de opções: as principais praças centrais oferecem *playgrounds* para crianças, ocasionalmente mesas de jogos ou quadras esportivas, mas, na maioria dos casos, o uso das praças se restringe à passagem, espera de transporte coletivo ou uso das igrejas. Não existe, portanto, um espaço especificamente voltado ao lazer, às atividades recreativas e aos esportes no centro da cidade.

Quanto à importância do sítio como espaço livre, na introdução do presente trabalho é possível perceber que a inspiração para a escolha do tema já levava em conta a necessidade dos chamados 'vazios' para definir e delimitar os 'cheios', tanto na malha urbana quanto na expressão artística de uma forma geral. Além disso, no capítulo três, é mencionado que na malha urbana do centro de Ponta Grossa, devido à topografia característica e às decisões projetuais quando da ocupação do centro, não há muitos espaços livres além das ruas e de algumas praças. Não existe nenhum parque urbano no centro, e um dos únicos espaços remanescentes compatíveis com a função de parque urbano é justamente a área da ferrovia.

Existe ainda mais uma justificativa para a escolha do sítio: a área vem sendo ocupada de maneira desordenada, desconsiderando-se a existência da memória da ferrovia. Diversas edificações de uso público, como o Centro Esportivo para Deficientes Físicos e a cobertura para a feira de automóveis, estão sendo implantadas na região, sem qualquer preocupação com a manutenção das visuais interessantes e da referência à ferrovia, tão importante historicamente para o município, conforme já comentado nos capítulos dois e três. Assim, a questão do patrimônio histórico-cultural, nesse caso a preservação da paisagem ferroviária, foi um terceiro ponto bastante forte para que fosse tomada a decisão de implantar um parque urbano no local escolhido.

A partir dessas três justificativas – a necessidade de um local de lazer para os ponta grossenses no centro da cidade, a importância da manutenção da área com baixa densidade de área edificada, e a urgência da preservação da paisagem ferroviária –, pode-se chegar a uma série de diretrizes para o parque proposto:

- Oferecer uma nova opção de lazer urbano para o público morador do Município de Ponta Grossa;
- Resguardar o trecho como espaço livre no centro da cidade, que tem um traçado bastante denso, carente de 'vazios';
- Requalificar a área onde hoje se localiza o 'Parque Ambiental Governador Manoel Ribas', procurando compreender os motivos pelos quais a área é subutilizada e buscando novos atrativos para que a população aproveite melhor aquele espaço;
- Resgatar a memória ferroviária, bem como da formação da cidade, valorizando as visuais a partir da faixa de domínio da ferrovia e relacionando o parque às edificações de interesse de preservação presentes.
- Oferecer lazer educativo no que se refere tanto à memória da ferrovia quanto ao meio ambiente e sustentabilidade, questão primordial em um projeto de parque urbano atualmente.
- Analisar se a paisagem pré-existente é relevante, nos aspectos histórico, ambiental, estético e outros;
- Realizar uma análise física do território, histórica, social e demográfica, funcional, arquitetônica e urbanística e das redes de infraestrutura existentes, bem como das necessidades da comunidade;

- Revisar projetos e planos correlatos anteriores, avaliar sucessos e falhas;
- Preocupar-se com cada um dos elementos que serão integrados à paisagem pré-existente: alturas, massas, silhuetas, aberturas, fechamentos, materiais, cores, texturas, pavimentos, mobiliário, vegetação;
- Readequar redes de estrutura, como água, esgoto, drenagem, energia, limpeza urbana, transporte, rede viária para cumprir o objetivo citado no início do capítulo, de que o centro se relacione com a cidade. A antiguidade de uma área não é justificativa para que a mesma pare no tempo, é necessário que haja uma relação dinâmica com toda a cidade;
- Sustentar a diversidade funcional e social, o uso do espaço por cidadãos de todas as esferas sociais;
- Transformar o centro histórico em símbolo da cidade ou região e em atrativo turístico, através de manifestações culturais, produtos típicos, etc; formar/reforçar a identidade cultural da cidade;
- Reforçar, por motivos históricos e culturais, o centro como coração da cidade; inserir equipamentos que garantam o lazer e encontro da população no espaço proposto;
- Estimular as manifestações culturais e educacionais, construção de centros de criatividade e apoio/ampliação de projetos artísticos já existentes na área;
- Incentivar o uso residencial, devido ao processo de esvaziamento central que as cidades brasileiras vêm sofrendo, e por ser o tipo de uso original do centro;
- Ordenar a circulação, tanto de pedestres quanto de veículos.

No subcapítulo seguinte, são determinados o público-alvo do projeto e um programa de necessidades preliminar, baseados nas informações obtidas através de toda a pesquisa e no levantamento preliminar realizado.

5.2 PÚBLICO ALVO E PROGRAMA DE NECESSIDADES PRELIMINAR

Nesse subcapítulo, conforme mencionado anteriormente, é definido o público-alvo e o programa de necessidades preliminar para o parque urbano proposto. Destaca-se que, com as informações obtidas durante toda a pesquisa e o levantamento prévio, foi possível determinar os principais itens do programa de necessidades, mas um programa mais detalhado, com setorização e tabela de áreas, será definido após a realização de um levantamento mais completo, na próxima etapa.

Logo na concepção da proposta de realizar um parque urbano para o centro de Ponta Grossa, já havia a percepção de que o público carente de um espaço como esse é justamente formado pelos moradores da cidade – sejam eles residentes no centro ou estudantes e trabalhadores do entorno do recorte. Desde o princípio, a proposta teve o objetivo de atingir os cidadãos ponta-grossenses, mais do que visitantes de outros municípios, e essa escolha se demonstrou acertada, pois, no capítulo três, fica clara a carência de opções de lazer em espaço livre urbano para os moradores da cidade.

Observando as formas de apropriação que acontecem atualmente no local de implantação do parque, foi possível perceber as necessidades dos usuários da área e também as deficiências da região. O uso do atual 'Parque Ambiental Governador Manoel Ribas', conforme comentado no subcapítulo 5.1, foi analisado para que se pudessem propor alternativas aos itens existentes subutilizados ou não utilizados, e novos itens que poderiam ser bem úteis para a população.

Dessa forma, são propostos os seguintes itens:

- Centro de cultura relacionado à importância da ferrovia e Museu do Trem;
- Centro de artes;
- Centro de educação ambiental;
- Auditório para eventos e palco para apresentações ao ar livre;
- Quadras poliesportivas e de futebol;
- Pistas de skate;
- Pistas de corrida e caminhada;
- Ciclovias e bicicletários;
- Academia ao ar livre;

- Espaços de contemplação e descanso, com mirantes;
- Lanchonetes e espaço para piqueniques;
- Centro administrativo, com espaço para atendimento do visitante, áreas para administração e segurança, enfermaria e apoio aos funcionários (almoxarifado, vestiários, copa);
- Local para feiras de automóveis e feiras sazonais de hortifrutigranjeiros de produção local;
- Estacionamento;
- Sistema de iluminação, mobiliário (bancos, lixeiras, bicicletários individuais) e quiosques (alimentos, revistas, etc);
- Tratamento paisagístico das áreas livres.

Para cumprir o programa proposto, pretende-se utilizar de diversos estratos vegetais, com objetivos estético (variação de cores, texturas e dimensões) e funcional (regulação de temperatura, ruídos, sombreamento, etc); além disso, diferentes texturas de pavimentação e materiais para conformação dos equipamentos e mobiliários serão utilizados.

Assim, após a realização do levantamento definitivo será possível quantificar as áreas e setorizar cada um dos itens propostos nesse primeiro programa de necessidades.

5.3 BASE TEÓRICO CONCEITUAL PARA A REALIZAÇÃO DA PROPOSTA

Nesse subcapítulo, são fornecidas bases conceituais para que seja realizado um levantamento detalhado do sítio em que será implantado o parque urbano, bem como para orientar a condução conceitual da proposta na fase seguinte. A forma de realizar o levantamento de campo será baseada em uma proposta filosófica que discorre sobre as diferentes maneiras que os seres humanos têm de apreender a paisagem em torno deles. Assim, no levantamento, o foco é compreender como as pessoas percebem o ambiente que hoje está em torno delas, para que, posteriormente, seja possível criar uma nova percepção através das ferramentas de projeto, objetivando melhorar em diversos aspectos a qualidade da paisagem percebida no levantamento.

Por esse motivo, os escritos de David Hume, filósofo empirista escocês do século XVIII, foram estudados, pois neles são abordadas questões referentes à percepção da realidade pelo homem. Neste trabalho, essas questões são relacionadas diretamente à análise e à produção do espaço pelas mãos do arquiteto, assim como às sensações que o espaço por ele produzido podem causar no público visitante. Dessa forma, pode-se dizer que as ideias de Hume são concernentes a um dos objetivos do parque urbano: melhorar a qualidade de vida da população visitante, gerando sensações positivas através do ambiente do parque. Em seu livro 'Investigações Acerca do Conhecimento Humano', publicado originalmente em 1748, Hume discorre sobre diversas dessas questões. É baseando-se na leitura dessa publicação do filósofo que são destacados os pontos seguintes, que servirão de guia para a realização do levantamento de campo e também do projeto em si:

– Princípio da Origem das Ideias: para Hume, existe uma diferença na intensidade das sensações, conforme a sensação é real – percebida no momento – ou imaginária – recordação do momento. O filósofo, assim, chama de *impressão* a primeira percepção que se tem de algo novo, e de *ideia* a memória que somos capazes de produzir da impressão. Como esquematizado na figura 5.5, a *impressão* corresponde à percepção do espaço somada ao repertório individual, e portanto é única para cada indivíduo (HUME, 2004, p.13-14). Para o caso em que se aplica essa questão teórica, quando o arquiteto utiliza a sua *impressão*, formada de acordo com o seu repertório e sua análise do terreno, e tem uma ideia que aplica concretamente no espaço, o usuário desse espaço formará uma *impressão* diferente da original, e conseqüentemente terá a possibilidade de ter novas ideias relacionadas ao mesmo objeto. Dessa forma, o arquiteto precisa necessariamente se apropriar do espaço para o qual projeta, se deseja produzir no usuário do espaço sensações interessantes, diferentes para cada indivíduo. Para que possa compreender como diferentes indivíduos percebem o ambiente, e assim projetar um espaço satisfatório para um público mais amplo, ele também precisa ser capaz de se colocar na posição de indivíduos com repertórios diferentes.

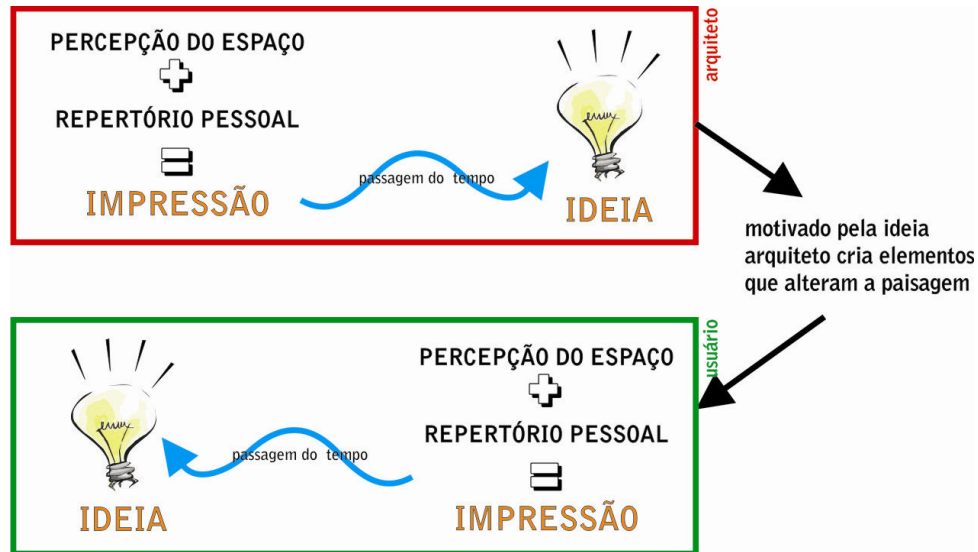


FIGURA 5.5: Origem das ideias. FONTE: autora.

– Princípio da Apropriação Estética: na mesma linha de pensamentos do princípio da Origem das Ideias, Hume enfatiza que o ser humano produz impressões e ideias mais fortes quanto menos racionais e mais emocionais elas forem (HUME, 2004, p.13-17). Assim, as experiências sensíveis são, para ele, a forma mais eficiente de se adquirir conhecimento. Aqui, a afirmação do filósofo é relacionada à definição de que um levantamento sensorial, mais do que técnico, é mais eficiente para que se compreenda a totalidade do objeto estudado, pois o homem é um ser muito mais prático e sensível do que racional.

– Princípio da Associação de Ideias: segundo Hume, o ser humano, como outros seres racionais, relaciona diversos eventos que tem na memória – conforme definido anteriormente, as *ideias* de cada um – de maneira a deduzir o que acontecerá no momento seguinte (HUME, 2004, p.17-23), confundindo *causalidade* com *contiguidade*. Assim como em um experimento o indivíduo estudado pode ser levado a criar falsas conclusões de conexão entre eventos sucessivos no tempo, os seres humanos também tendem a criar essas conexões. Dessa forma, uma maneira de surpreender o indivíduo é modificando a aparente *consequência* após a repetição de uma mesma *causa*. Essa afirmação é representada pela figura 5.6, em que um rato de laboratório associa a um determinado som a chegada de alimento, e se surpreende quando o mesmo som é seguido por uma descarga elétrica. O mesmo acontece com o ser humano: se em todas as vezes em que uma determinada situação acontece, uma segunda experiência a acompanha, o indivíduo deduzirá

que aí existe *causalidade*. Se essa sequência for quebrada por um evento diferente do esperado, isso causará surpresa e, conseqüentemente, aumentará o interesse do indivíduo.

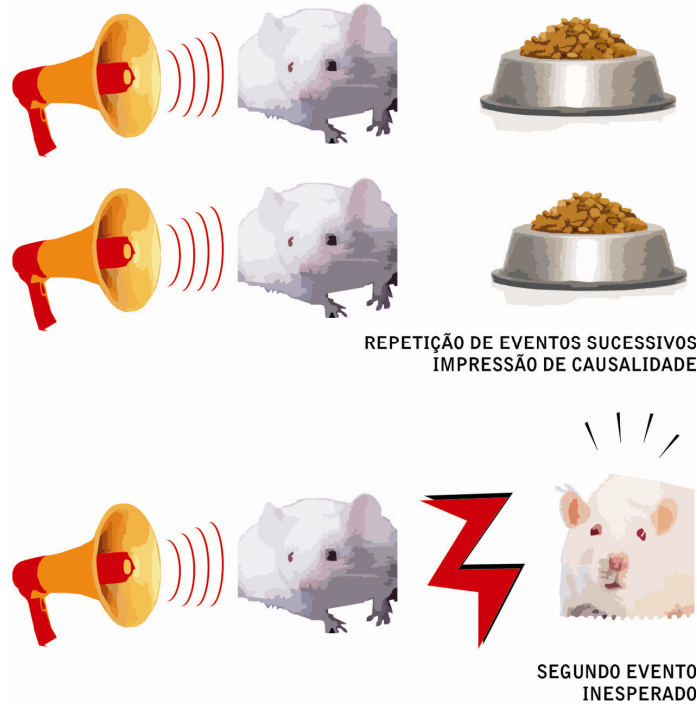


FIGURA 5.6: Associação de ideias. FONTE: autora.

Além de David Hume, para cujos estudos foi realizada uma analogia com o trabalho do arquiteto enquanto produtor do espaço, outros dois estudiosos têm suas ideias apresentadas aqui. Considera-se que as questões abordadas por ambos são elas relacionáveis com a filosofia de Hume: são eles Kevin Lynch e Gordon Cullen.

Lynch, em seu livro 'A Imagem da Cidade', originalmente publicado em 1960, define alguns elementos que podem ser usados pelo ser humano para compreender e obter uma imagem da cidade ou de um fragmento da mesma. Esses elementos estão resumidos abaixo, de acordo com o capítulo intitulado 'A Cidade e seus Elementos' (p.51-100):

– Vias: são os canais de circulação, linhas através das quais o observador geralmente se locomove e, com a movimentação dos seus pontos de vista ao longo do trajeto, tem percepções dos demais elementos. São representados por ruas,

alamedas, avenidas, linhas férreas, etc, e muitas vezes são os elementos predominantes numa paisagem (figura 5.7).



FIGURA 5.7: Rua Jacob Holzmann, em Ponta Grossa. FONTE: autora.

– Limites: são quebras de continuidade lineares, não tão fortes visualmente quanto as vias, mas que oferecem ao observador uma sensação de descontinuidade. Podem estar representados por diferentes materiais e texturas – a orla marítima, por exemplo – ou volumetrias, como no contorno de determinada área por paredes cegas. Um bom exemplo é a edificação representada na figura 5.8.



FIGURA 5.8: Tapume e cobertura metálica em Ponta Grossa. FONTE: autora.

– Bairros: são grandes áreas bidimensionais cujas características o observador consegue compreender visualmente. Diferentes formas de ocupação, alturas, etc caracterizam uma transição de bairro, na acepção do termo utilizada por Lynch (figura 5.9).



FIGURA 5.9: Vista aérea do bairro Jardim Carvalho, em Ponta Grossa. É possível perceber a transição na forma de ocupação dos terrenos. FONTE: Skyscraper City, 2011.

– Pontos Nodais: são os focos para os quais ou a partir dos quais o observador se locomove, e nos quais ele pode entrar, como cruzamentos de vias importantes (figura 5.10). Também podem ser representados pelo núcleo polarizador de um bairro, por exemplo.



FIGURA 5.10: Cruzamento das ruas XV de Novembro e Augusto Ribas, em Ponta Grossa. FONTE: PREFEITURA, 2011.

– Marcos: Também são pontos de referência, mas nos quais o observador não entra, e sim os observa externamente. Podem ser edifícios, montanhas, monumentos em geral (figura 5.11).



Fonte: DETUR - SMCT - PMPG

FIGURA 5.11: Memorial aos Tropeiros, em Ponta Grossa, no entorno imediato do recorte da intervenção. FONTE: PREFEITURA, 2011.

A contribuição dos estudos de Lynch para essa análise está na maneira de organização do espaço antropizado proposto pelo autor.

Gordon Cullen, em seu livro 'Paisagem Urbana', originalmente publicado em 1961, analisa a paisagem a partir de bases estéticas, pois o autor considera que os elementos da cidade provocam impactos emocionais. Como Cullen trabalha com as sensações estéticas percebidas pelo cidadão a partir de determinados elementos físicos presentes na paisagem, é possível associá-lo aos dois autores trabalhados anteriormente.

A seguir, se apresentam resumidamente algumas das associações entre elementos concretos e sensações humanas, descritas por Cullen:

– Recintos ou pátios: espaços urbanos interiores, que passam a sensação de tranquilidade e permitem o descanso (figura 5.12);



FIGURA 5.12: Memorial Ponto Azul, na Praça Barão do Rio Branco, em Ponta Grossa. FONTE: PREFEITURA, 2011.

– Pontos focais: são símbolos de convergência, e induzem o observador a parar (figura 5.13);



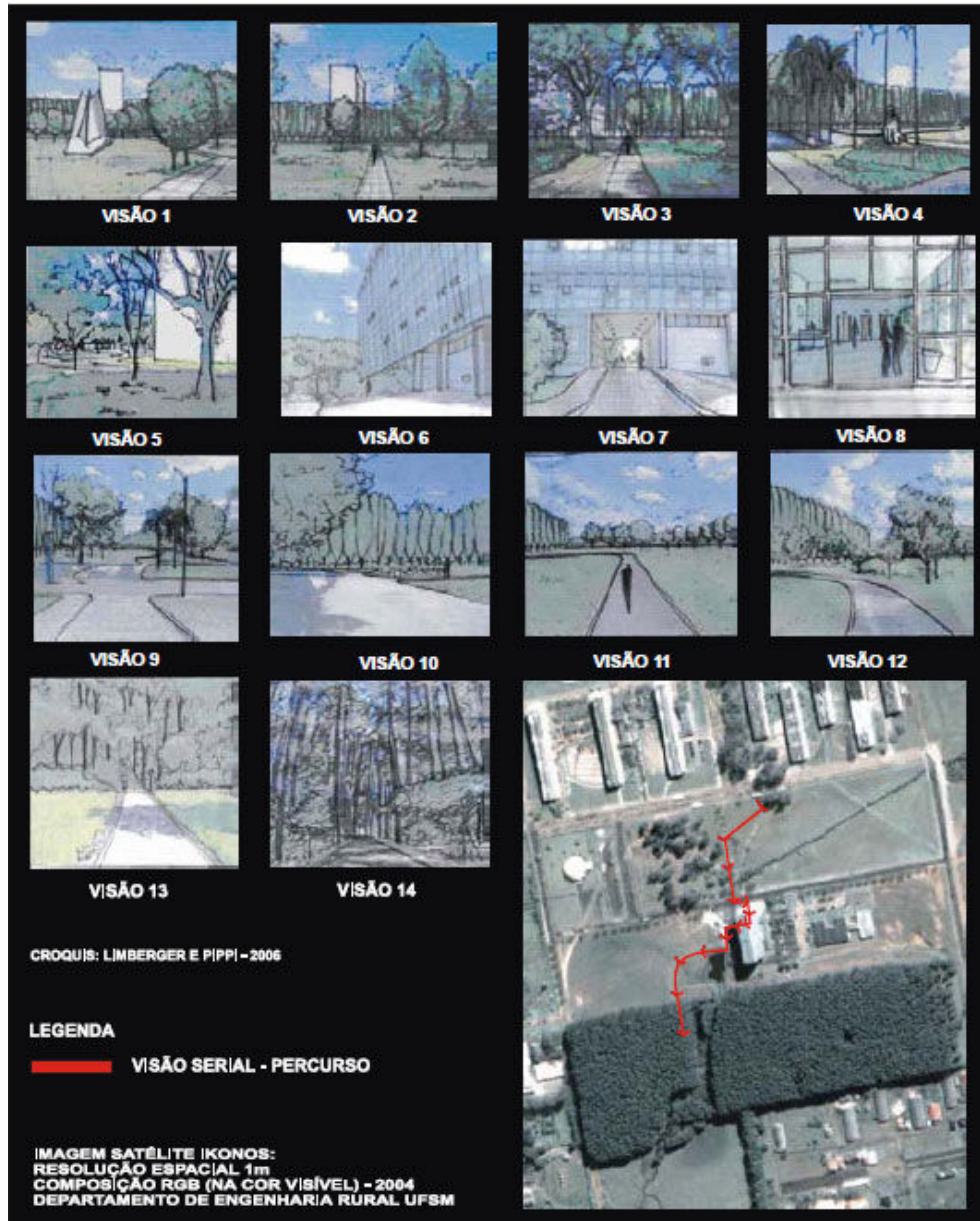
FIGURA 5.13: Igreja do Sagrado Coração, conhecida como Igreja dos Polacos, na Praça Barão de Guaraúna, em Ponta Grossa. FONTE: PREFEITURA, 2011.

– Perspectiva grandiosa: perspectiva formada por eixos monumentais, por exemplo. Por passar a impressão de grandiosidade, pode dar uma sensação opressora e de pequenez para o observador (figura 5.14).



FIGURA 5.14: A rua Balduino Taques, via mais ampla do centro de Ponta Grossa, com caixa de via de quatro pistas e estacionamentos, destoa do caráter das outras vias. FONTE: Hpbysandra, 2011.

Para Cullen, cada elemento ou conjunto de elementos pertencente à paisagem urbana gera uma determinada reação no observador. Desta forma, o autor demonstra que uma maneira eficaz de realizar um levantamento sensorial do espaço, especialmente quando se trata de um percurso, é percorrendo esse caminho e desenhando os elementos da paisagem de diferentes pontos de vista. Assim, é possível perceber as diferentes impressões causadas por um mesmo elemento dependendo da localização do observador no espaço. Para exemplificar esse método de levantamento em que a compreensão do espaço é feita a partir de croquis desenhados a partir de diferentes pontos de observação, apresenta-se a figura 5.15, parte da análise de terreno realizada por Pippi et al, integrante do artigo 'Recursos para a representação e análise da paisagem' (2008).



FONTE 5.15: Mapa de percurso e croquis perspectivos, conforme será realizado o levantamento do terreno de intervenção. FONTE: Pippi, 2008.

Assim, utilizando o método de levantamento sugerido por Cullen, observando os elementos elencados por Lynch e procurando estabelecer o foco nas questões multi sensoriais, e não racionais, seguindo as ideias de Hume, o próximo passo para elaboração do anteprojeto de parque urbano para o centro de Ponta Grossa é realizar um levantamento detalhado, com a preocupação em imaginar que tipo de sensação causada pelo espaço é agradável ou indesejável para cada um dos usuários atuais. Com um levantamento completo dos pontos positivos e negativos,

será possível compreender como projetar um espaço com qualidade, que supra as necessidades e desejos dos futuros usuários.

A partir do exposto nesse capítulo, o próximo passo para elaboração do anteprojeto de parque urbano para o centro de Ponta Grossa é realizar um levantamento detalhado. Para tanto, será utilizado o método de levantamento sugerido por Cullen, observando os elementos elencados por Lynch e procurando estabelecer o foco nas questões multissensoriais, e não racionais, de acordo com as ideias de Hume. A principal preocupação será perceber que tipo de sensação causada pelo espaço em sua situação atual é agradável ou indesejável para cada os usuários do espaço. Com um levantamento completo dos pontos positivos e negativos, será possível também compreender como projetar um espaço com qualidade, que supra as necessidades e desejos dos futuros usuários.

6 CONCLUSÃO

Cada um dos capítulos deste trabalho foi concebido visando satisfazer os objetivos apresentados na introdução. Foram feitas análises teórico conceituais e técnicas, seguindo os métodos previstos para cada um dos itens tratados.

O estudo conceitual apresentado no capítulo dois, bem como as informações obtidas sobre o histórico da ferrovia e suas influências na formação da paisagem das cidades brasileiras, serviu para contextualizar o caso específico de Ponta Grossa. Foi, portanto, fundamental para que no capítulo três fosse melhor compreendida a situação atual do município, a partir do estudo de suas origens e sua evolução no tempo, relacionadas à presença da ferrovia. Posteriormente, os casos correlatos analisados funcionaram como referencial em diversos aspectos, tornando um pouco mais concretos os conceitos discutidos anteriormente.

No capítulo cinco, foi possível determinar o recorte da intervenção e um programa de necessidades prévio, embasados por todas as informações apreendidas a partir dos capítulos anteriores. Além disso, no item 5.3, foram determinados os métodos para a realização do levantamento final, bem como as bases para a proposta.

Pode-se afirmar que, após realizar a pesquisa concernente a todos os capítulos, foi cumprido o principal objetivo do trabalho: obtiveram-se bases teóricas, conceituais e projetuais, de forma a permitir, posteriormente, a realização de uma intervenção paisagística no centro de Ponta Grossa.

7 REFERÊNCIAS

7.1 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRÉS, L. P. C. C. **Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís**. In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: UFPE/MDU, 1995

CHAMMA, G. V. F. **Os Campos Gerais: Uma Outra História**. Santa Maria: Pallotti, 2007.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1984.

CURY, I. (org). **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004

DOURADO, G. M. D. **Modernidade Verde: Jardins de Burle Marx**. São Paulo: Senac, 2009;

DRABIK, A. **Nova Visão da Nossa História**. Curitiba: Imprensa Oficial, 2006.

FERNANDES, J. C. **Das colinas do Pitangui**. Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2003.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

HUME, David. **Investigação acerca do entendimento humano**. 5 ed. São Paulo: Nova Cultura, 2004.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JOKILEHTO, J. **Management of Historic Cities and Areas**. In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: UFPE/MDU, 1995.

KROETZ, L. R. **As estradas de ferro do Paraná: 1880 – 1940**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1985.

LEMOS, C. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

LEONE, M. M. O. **Revitalização Através da Preservação**. In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: UFPE/MDU, 1995

LOPES, F. **A Reabilitação Urbana em Lisboa**. In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: UFPE/MDU, 1995

LUZ, C. E. **A Linha Férrea Ponta Grossa – União da Vitória na Paisagem Regional dos Campos Gerais e da Mata com Araucária – PR.** P.169-221 In: SAHR, C. L. L. (org). **A paisagem como patrimônio cultural: Campos Gerais e matas com araucária no Paraná.** Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **Site Planning.** Cambridge: MIT, 1986.

MACEDO, S. S. **Quadro do Paisagismo no Brasil.** São Paulo: QUAPÁ, 1999.

_____.; SAKATA, F. M. G. **Parques Urbanos no Brasil.** São Paulo: EDUSP / Imprensa Oficial, 2002.

MACHINSKI, F. **“Memórias” e Patrimônio Arquitetônico em Ponta Grossa – PR: Subsídios para sua Salvaguarda.** P.115-167 In: SAHR, C. L. L. (org). **A paisagem como patrimônio cultural: Campos Gerais e matas com araucária no Paraná.** Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.

MARX, M. **O Cenário e Os Bastidores da Revalorização.** In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas.** Recife: UFPE/MDU, 1995

MENEZES, J. L. M. **Horizontes das Intervenções em Áreas Históricas.** In: ZANCHETI, S. et al (orgs). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas.** Recife: UFPE/MDU, 1995

MONASTIRSKY, L. B. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da R.F.F.S.A. em Ponta Grossa.** Florianópolis: UFSC, 1997.

_____. **Ferrovia: Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR).** Florianópolis: UFSC, 2006.

_____. et al. **Proposta de critérios para o Plano de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Paisagístico.** Ponta Grossa: Não publicado. 2009.

PELEGRINI, S. C. A. e FUNARI, P. P. **O que é Patrimônio Cultural Imaterial.** São Paulo: Brasiliense, 2008.

PONTA GROSSA. **Plano Diretor.** Ponta Grossa: Secretaria Municipal de Planejamento, 2004.

QUEIROGA, E. F. et al. **Os espaços livres e a esfera pública contemporânea: por uma conceituação considerando propriedades (públicas e privadas) e apropriações.** In: TÂNGARI, V. et al (orgs). **Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

SCHLEE, M. B. ET al. **Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras: Um Debate Conceitual.** Paisagem e Ambiente, 2009.

SERPA, A. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, M. M. F. **Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954)**. In: **Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

TURKIENICZ, B.; MALTA, M. **Desenho Urbano: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**. São Paulo: Pini, 1986.

VIEIRA, F. **Os caminhos ferroviários brasileiros**. In: **Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

7.2 REFERÊNCIAS WEBGRÁFICAS

A.L.L. – América Latina Logística. Disponível em: <<http://www.all-logistica.com>>. Acesso em 27 de março de 2011.

BAHIA, T. **Ausência e presença arquitetônica na cidade contemporânea**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.051/557>>. Acesso em 14 de abril de 2011.

CAMPOS NETO, C. M.; SOMEKH, N. **Desenvolvimento local e projetos urbanos**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em 13 de abril de 2011.

CASTRO, N. 2002. **Estrutura, desempenho e perspectiva do transporte ferroviário de carga**. Disponível em <<http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/viewFile/145/80>>. Acesso em 22 de março de 2011.

DEL RIO, V. **Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos**. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp>>. Acesso em 14 de abril de 2011.

DIÁRIO dos Campos. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br>>. Acesso em 05 de maio de 2011.

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de espaços urbanos: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná.** Disponível em:

<http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2008-05-12T143547Z-830/Publico/ADRIANA%20ppgtu.pdf> Acesso em 06 de maio de 2011.

ESTRADA de ferro Madeira-Mamoré. Disponível em: <<http://www.efmm.net>>. Acesso em 27 de março de 2011.

HIGH LINE. Disponível em: <<http://www.thehighline.org>>. Acesso em 22 de maio de 2011.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 27 de abril de 2011.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto.** Disponível em: <http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf>. Acesso em 27 de março de 2011.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista.** Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/up000009.pdf>> Acesso em 14 de abril de 2011.

LEMOS, C. A. C. **Originalidade, autenticidade, identidade, valor documental.** Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/260>> Acesso em 07 de abril de 2011.

MANUAL de Reabilitação de Centros Históricos. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/programas/programa-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/manuais/Manual.Reabilitacaodeareasurbanascentrais%20-%202006.pdf>> Acesso em 20 de março de 2011.

MENEGHETTI, K. S.; REGO, R. L.; BELOTO, G. E. **Maringá - a paisagem urbana e o sistema de espaços livres.** Disponível em:

<http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S0104-60982009000100003&script=sci_arttext> Acesso em 5 de junho de 2011

METZGER, J. P. **O que é ecologia de paisagens?** Disponível em: <http://eco.ib.usp.br/lepac/paisagem/Artigos_Jean/Metzger_biota_paisagem_2001.pdf> Acesso em 27 de março de 2011.

MONASTIRSKY, L. B. **Velhos trilhos: transporte de massa e o patrimônio cultural ferroviário.** Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia_03.pdf> Acesso em 18 de abril de 2011.

OLIVEIRA, A. R. **Parque do Flamengo: Instrumento de planificação e resistência.** Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.079/288>>. Acesso em 02 de junho de 2011.

OLIVEIRA, C. F. **Sustentabilidade nas cidades: preservação dos centros históricos.** Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3569>> Acesso em 04 de abril de 2011.

PEREIRA, D. M. M. **A próxima estação: trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia.** Disponível em:
<<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp018998.pdf>> Acesso em 14 de abril.

PETUBA, R. **Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000).** Ponta Grossa: UEPG, 2005. Disponível em
<<http://www.revistafenix.pro.br/PDF3/Artigo%20Rosangela%20Petuba.pdf>> Acesso em 03 de março de 2011.

PONTA GROSSA. Plano Diretor de Ponta Grossa – 2004. Disponível em:
<<http://pontagrossa.pr.gov.br>>. Acesso em 03 de março de 2011.

PREFEITURA. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br>>. Acesso em 15 de março de 2011.

RODRIGUES, M. S. **A contribuição do patrimônio cultural na qualidade visual da paisagem urbana.** Disponível em
<http://www6.ufrgs.br/propur/info/Mirian_Sartori_Rodrigues.pdf> Acesso em 14 de abril de 2011.

SAHR, C. L. L. **Dimensões de análise da verticalização: exemplos da cidade média de Ponta Grossa – PR.** Disponível em:
<<http://www.revistas.uepg.br/index.php?journal=rhr&page=article&op=view&path%5B%5D=147&path%5B%5D=81>>. Acesso em 6 de maio de 2011.

VILLETTE – Parc de La Villette. Disponível em: <<http://villette.com>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

VIÑUALES, Graciela. **Olhares sobre o patrimônio industrial.** Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.091/182>> Acesso em 16 de abril de 2011.

7.3 FONTES DE FIGURAS

A.L.L. – América Latina Logística. Mapa Interativo. Disponível em: <<http://www.all-logistica.com>>. Acesso em 27 de março de 2011.

CASA da Memória. Acervo de fotografias da Casa da Memória de Ponta Grossa.

CICLISMO Paraolímpico. Disponível em:

<http://ciclismoparaolimpico.blogspot.com/2009_05_01_archive.html>. Acesso em 07 de junho de 2011.

COSMOPISTA. Disponível em:

<<http://cosmopista.wordpress.com/2008/05/10/aterros/>> Acesso em 08 de junho de 2011.

DIETZEL, Carmencita; SAHR, Cecilian. (Org.). **Espaço e Cultura, Ponta Grossa e os Campos Gerais.** 1 ed. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2001

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de espaços urbanos: Análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná.** Disponível em:

<http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2008-05-12T143547Z-830/Publico/ADRIANA%20ppgtu.pdf> Acesso em 06 de maio de 2011.

ÉPOCA. Disponível em:

<<http://revistaepocas.globo.com/Revista/Epoca/SP/0,,EMI110773-15571,00-CULTURA.html>> Acesso em 08 de junho de 2011.

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. **Uvaranas.** Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-variantes/uvaranas.htm>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

FERNANDES, J. C. **Das colinas do Pitangui.** Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2003.

FLICKR. Disponível em:

<http://www.flickr.com/photos/22551294@N08/3958077720/sizes/m/in/photostream/http://noticiasrio.rio.rj.gov.br/index2.cfm?sqncl_categoria=15&nivel_categoria=1&posicao=1216> Acesso em 08 de junho de 2011.

GOOGLE Earth. Disponível em: <<http://earth.google.com>>. Acesso em 10 de março de 2011.

HIGH Line. **GALLERIES.** Disponível em:

<<http://www.thehighline.org/galleries/images>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

HIGH Line. **MAPS.** Disponível em: <<http://www.thehighline.org/about/maps>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

HPBYSANDRA. **Minha cidade.** Disponível em:

<<http://www.hpbyandra.com.br/minhacidade.html>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

JORNAL E. Disponível em: <<http://jornale.com.br/mirian/?p=13993>> Acesso em 08 de junho de 2011.

LUZ, C. E. **A Linha Férrea Ponta Grossa – União da Vitória na Paisagem Regional dos Campos Gerais e da Mata com Araucária – PR.** P169-221 In:

MONASTIRSKY, L. B. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da R.F.F.S.A. em Ponta Grossa.** Florianópolis: UFSC, 1997.

NRE Ponta Grossa. Disponível em: <<http://www.nre.seed.pr.gov.br/pontagrossa/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=68>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

OFICINA PROJETOS. Disponível em: <<http://oficinaprojetos.blogspot.com/2010/11/paisagem-ferroviaria-de-curitiba.html>> Acesso em 08 de junho de 2011.

O GLOBO. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/mat/2010/06/09/rio-ganhadores-verde-amarelo-para-torcer-pelo-brasil-916829883.asp>> Acesso em 08 de junho de 2011.

PANORAMIO. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

PIPPI, L. et al. **Recursos para representação e análise da paisagem.** Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?pid=S010460982008000100006&script=sci_arttext>. Acesso em 8 de junho de 2011.

PREFEITURA de Ponta Grossa. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br>>. Acesso em 03 de março de 2011.

SAHR, C. L. L. **Dimensões de análise da verticalização: exemplos da cidade média de Ponta Grossa – PR.** Disponível em: <<http://www.revistas.uepg.br/index.php?journal=rhr&page=article&op=view&path%5B%5D=147&path%5B%5D=81>>. Acesso em 06 de maio de 2011.

SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução.** Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, M. M. F. **Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954).** In: **Centenário das ferrovias brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1954.

SKYSCRAPERCITY. **Thread Ponta Grossa.** Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518847>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

SONIA RABELLO. Disponível em:

<http://soniarabello.blogspot.com/2009_11_01_archive.html> Acesso em 08 de junho de 2011.

SPPERT. Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas. Disponível em:

<http://www.sppert.com.br/Brasil/Paran%C3%A1/Ponta_Grossa/Lazer/Complexo_Ambiental_Governador_Manoel_Ribas/>. Acesso em 10 de maio de 2011.

THE URBAN EARTH. Urbanismo/Urbanism: O projeto da High Line em Nova York/ The New York High Line plan. Disponível em:

<<http://theurbanearth.wordpress.com/2008/03/04/urbanismourbanism-o-projeto-da-high-line-em-nova-york-the-new-york-high-line-plan/>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

TURKIENICZ, B.; MALTA, M. Desenho Urbano: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. São Paulo: Pini, 1986.

VIEIRA, F. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: **Centenário das ferrovias brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1954.

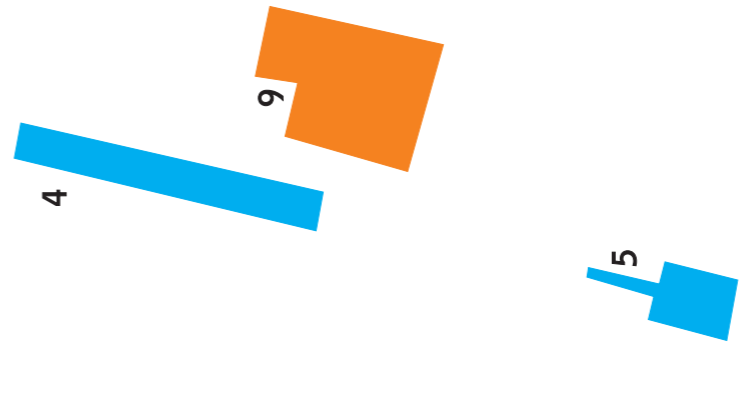
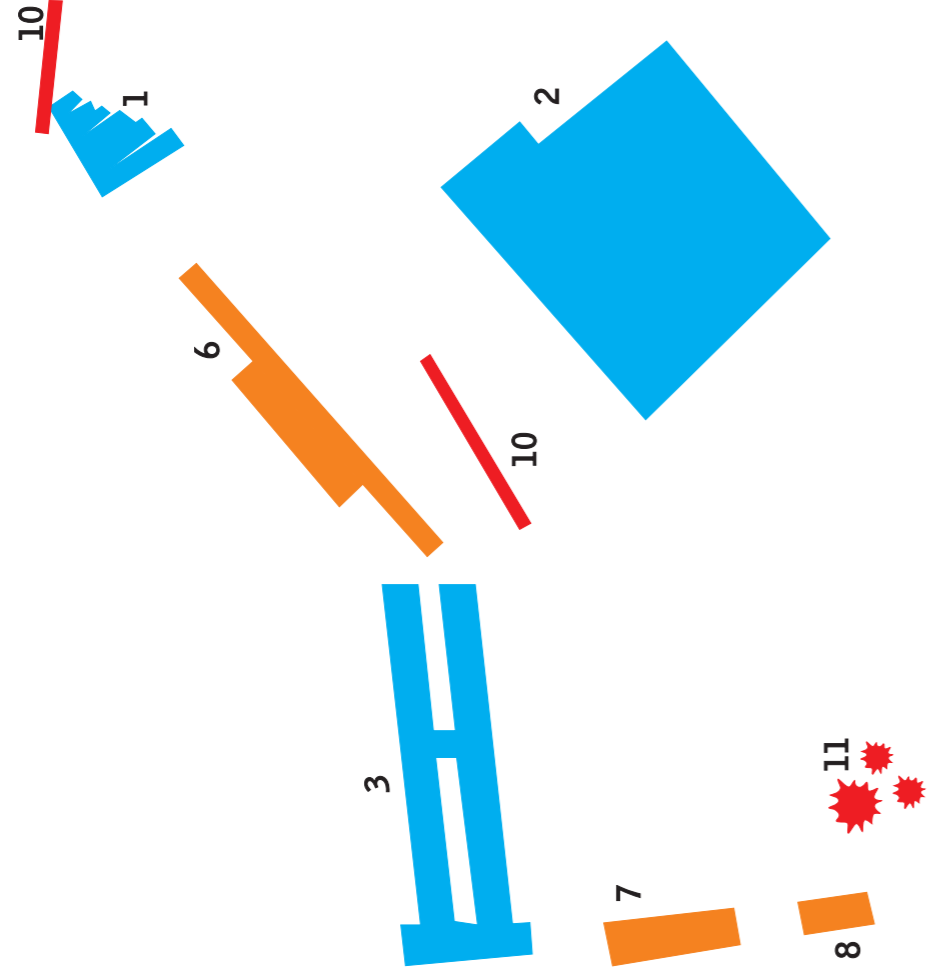
VILLETTE. Disponível em: <<http://villette.com>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

VIVER CIDADES. Disponível em:

<http://www.vivercidades.org.br/publique_222/web/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=1117&sid=18&tpl=printerview> Acesso em 08 de junho de 2011.



Figura 5.4: Levantamento Preliminar do Recorte para intervenção. FONTE: Autora. Base Google Earth.

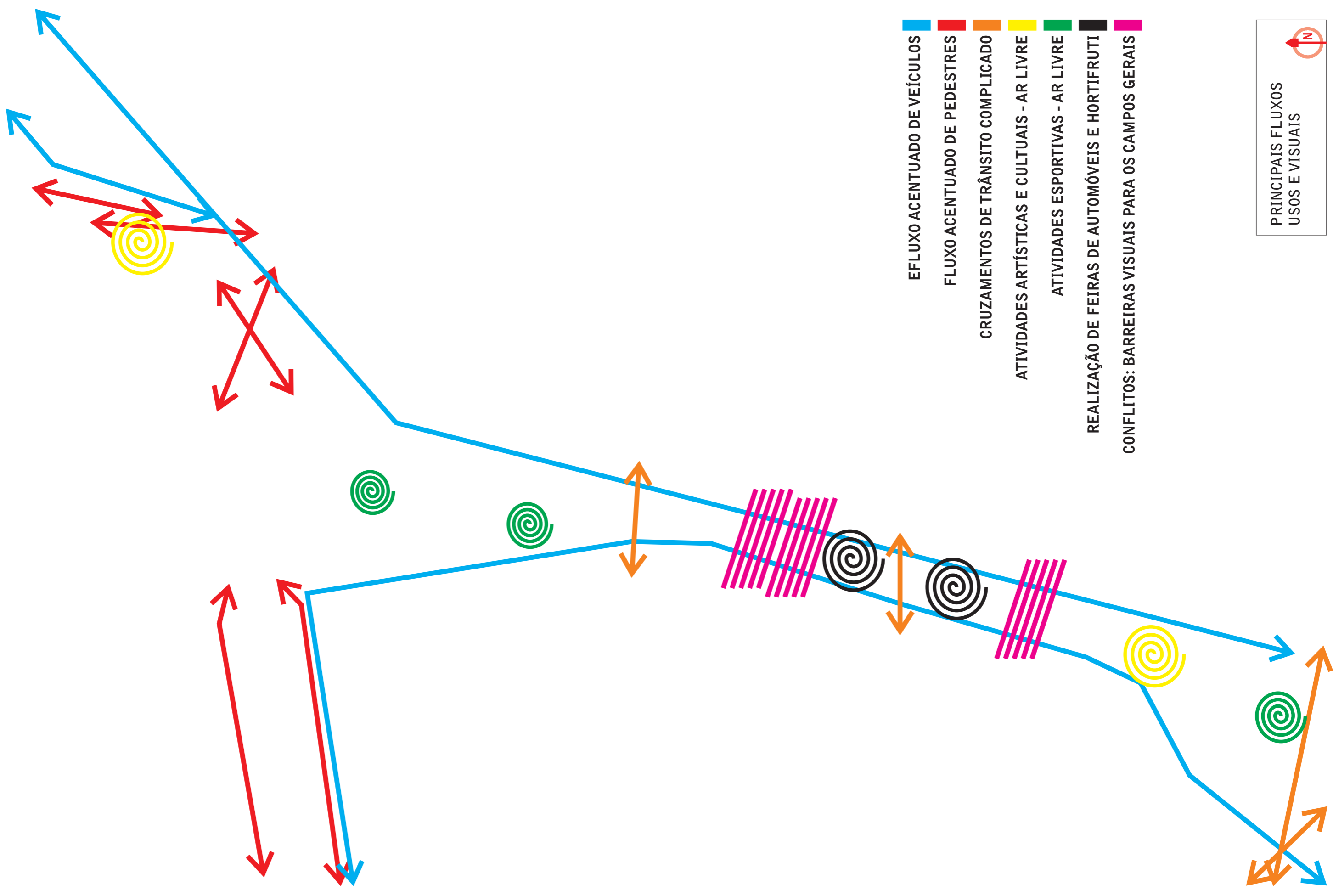


EDIFICAÇÕES DE GRANDE PORTE
 CENTRO DE COMPRAS 1
 SHOPPING CENTER 2
 TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO 3
 COBERTURA METÁLICA SOBRE FEIRA 4
 CENTRO ESPORTIVO DEFICIENTES FÍSICOS 5

EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS
 ESTAÇÃO SAUDADE (ESTAÇÃO PONTA GROSSA) 6
 CASA DA MEMÓRIA (ESTAÇÃO PARANÁ) 7
 MERCADO POPULAR (ARMAZÉM DE CARGAS) 8
 INDÚSTRIAS KLÜPPEL 9

OUTROS MARCOS NA PAISAGEM
 PASSARELAS PARA PEDESTRES 10
 TENDAS 11
 USINA DO CONHECIMENTO 12
 MONUMENTO AOS TROPEIROS 13





- █ EFLUXO ACENTUADO DE VEÍCULOS
- █ FLUXO ACENTUADO DE PEDESTRES
- █ CRUZAMENTOS DE TRÂNSITO COMPLICADO
- █ ATIVIDADES ARTÍSTICAS E CULTUAIS - AR LIVRE
- █ ATIVIDADES ESPORTIVAS - AR LIVRE
- █ REALIZAÇÃO DE FEIRAS DE AUTOMÓVEIS E HORTIFRUTI
- █ CONFLITOS: BARREIRAS VISUAIS PARA OS CAMPOS GERAIS

PRINCIPAIS FLUXOS
USOS E VISUAIS