



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



TATIANE DE LIMA

REQUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA: O RAMAL LESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

CURITIBA

2011

TATIANE DE LIMA

REQUALIFICAÇÃO DA PAISAGEM FERROVIÁRIA: O RAMAL LESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

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.

ORIENTADORA:

Profa. Dra. Gislene de Fátima Pereira

CURITIBA

2011

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientadora:

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 20__.

***Dedico este trabalho ao meu pai, Orestes,
pela inspiração à escolha da profissão.
Dedico à minha mãe, Izildinha,
pelo exemplo de mãe e profissional.
Dedico ao meu esposo, Tiago, pelo apoio
pessoal e acadêmico.***

Agradeço aos docentes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR pela colaboração na formação profissional como arquiteta e urbanista; aos amigos do curso pela presença nos momentos de diversão e de dificuldades; aos profissionais que me incentivaram para a elaboração deste trabalho: Arq. Raul Clemente Peccioli Filho, Arq. Patrícia Cherobim, Geo. Gil Fernando Bueno Polidoro e, principalmente, à Profa. Dra. Gislene de Fatima Pereira pelo conhecimento e dedicação à orientação dessa pesquisa.

“Uma cidade é antes do mais uma ocorrência emocionante no meio ambiente.”
Gordon Cullen.

RESUMO

Tendo em vista a dinamização da evolução urbana e a transformação da paisagem, este trabalho de pesquisa pretende refletir sobre a transformação do espaço urbano em espaço turístico, de forma a valorizar a paisagem urbana e reforçar a memória e a identidade local. Deste modo, a pesquisa serve como fundamentação para a elaboração de um projeto de requalificação urbana no entorno dos ramais ferroviários: Curitiba – Paranaguá e Pinhais – Engenheiro Bley. O trabalho de pesquisa tem início com a abordagem de conceitos sobre espaço urbano e espaço turístico, paisagem e gestão urbana, além de processos metodológicos de pesquisa no processo de planejamento. Em seguida, relatam-se estudos de casos internacionais e nacionais pertinentes ao tema da requalificação urbana em eixos ferroviários. Através da coleta de dados para interpretação da realidade, aprofunda-se sobre a relação entre os municípios da Região Metropolitana de Curitiba e são apresentadas as principais características da área de estudo e, com isso, define-se a área de intervenção destinada ao projeto de requalificação. Por fim, são elaboradas diretrizes projetuais que nortearão tal projeto, além da elaboração de um plano de atividades que contém as etapas que servirão como suporte ao projeto de intervenção.

Palavras - chave: Espaço Urbano e Espaço Turístico. Requalificação Urbana. Paisagem Ferroviária. Região Metropolitana de Curitiba.

ABSTRACT

Considering the dynamics of urban evolution and the transformation of the landscape, this research intends to reflect about the transformation of urban space into touristic landscape, to enhance the urban landscape and strengthen the memory and local identity. Thus, the survey serves as a basis for the development of an urban renewal project in the vicinity of Railroad: Curitiba-Paranaguá and Pinhais- Engenheiro Bley. The research work begins approaching the urban space and touristic landscape concepts, urban management, and methodological research processes in the planning process. Then, we report the case studies national and international relevant to the topic of urban regeneration in railways. By collecting data for the interpretation of reality, deepened into relationship between cities located in metropolitan region of Curitiba, the main characteristics of the study area are presented and, therefore, the area of intervention for the project requalification is defined. Finally, project directives, that will guide this research, are drawn besides the elaboration of a business plan containing the steps that will serve as support to the intervention project.

Keywords: Urban Space and Touristic Landscape. Urban Renewal. Metropolitan region of Curitiba. Rail Landscape.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – PROCESSO METODOLÓGICO PARA A ELABORAÇÃO DA PESQUISA.....	19
FIGURA 2 - ESQUEMA DE REVISÃO DA LITERATURA POR SETORES DE CONHECIMENTO.....	20
FIGURA 3 – ESQUEMA DA DEFINIÇÃO DE ESPAÇO URBANO.....	21
FIGURA 4 – ESQUEMA DO CONCEITO DE ESPAÇO TURÍSTICO.....	23
FIGURA 5 – ESQUEMA DO CONCEITO DE PAISAGEM URBANA.....	26
FIGURA 6 – ESQUEMA DO CONCEITO DE IMAGEM AMBIENTAL.....	27
FIGURA 7 - ESQUEMA DO CONCEITO DE IMAGEM AMBIENTAL PARA CULLEN.....	28
FIGURA 8 - RELAÇÃO ENTRE PLANEJAMENTO URBANO E TURÍSTICO.....	30
FIGURA 9 - VISTA DE PARIS RIVE GAUCHE NO FINAL DO SÉCULO XIX.....	40
FIGURA 10 – ZONEAMENTO DO PROJETO URBANO PARIS RIVE GAUCHE.....	41
FIGURA 11 - PERSPECTIVA DE MASSÉNA.....	42
FIGURA 12 - VISTA DE PARIS RIVE GAUCHE EM 2008.....	43
FIGURA 13 - MARGEM ESQUERDA DE PARIS AO LONGO DO RIO SENA EM 2008.....	43
FIGURA 14 - ANTES E DEPOIS DA ABERTURA DA COSTA EM 1992.....	44
FIGURA 15 - SETOR INDUSTRIAL POBLE NOU ANTES DA INTERVENÇÃO DE 1992.....	45
FIGURA 16 – VISTA AÉREA DA COSTA MARÍTIMA DEPOIS DA INTERVENÇÃO DE 1992.....	46
FIGURA 17 VISTA DA COSTA MARÍTIMA DEPOIS DA INTERVENÇÃO DE 1992.....	47
FIGURA 18 – PLANO DIRETOR DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY.....	48
FIGURA 19– INTERVENÇÕES - PROJETO EIXO TAMANDUATEHY.....	49
FIGURA 20– VISTA DO EIXO TAMANDUATEHY ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO.....	50
FIGURA 21 – IMEDIAÇÕES DA ESTAÇÃO DA LUZ.....	51
FIGURA 22 – ESQUEMA DO PROJETO URBANO ESTAÇÃO DA LUZ.....	52
FIGURA 23 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO ÁGUA BRANCA.....	54
FIGURA 24 – INTERVENÇÕES DA OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA.....	55
FIGURA 25 – VISTA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO URBANA DIAGONAL SUL.....	56
FIGURA 26 – PONTOS DE RECONVERSÃO URBANA DA DIAGONAL SUL.....	57
FIGURA 27 – MAPA TEMÁTICO LINHA PINHÃO – PEGADAS DA MEMÓRIA.....	59
FIGURA 28 – PERCURSO DO BONDE TURÍSTICO DE CURITIBA.....	61
FIGURA 29 – IMEDIAÇÕES DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NA DÉCADA DE 1990.....	68
FIGURA 30 – VISTA PANORÂMICA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DO SHOPPING ESTAÇÃO.....	68
FIGURA 31 - COMPARATIVO DO EDIFÍCIO TEIXEIRA SOARES EM 1940 E 2008.....	69
FIGURA 32 – COMPARATIVO DA PONTE PRETA NA DÉCADA DE 1940 E 1990.....	69
FIGURA 33 – PLANOS E PROJETOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO DA RMC.....	71
FIGURA 34 – BONDE DA LINHA BACACHERI NA AV. JOÃO GUALBERTO.....	73
FIGURA 35 – BONDE NA RUA XV DE NOVEMBRO EM 1980.....	75
FIGURA 36 – ESQUEMA DO PLANO AGACHE.....	78
FIGURA 37 – COMPARATIVO DA RUA XV DE NOVEMBRO EM 1940 E EM 2001.....	79

FIGURA 38 – UM OLHAR SOBRE CURITIBA ATRAVÉS DO SÉCULO XX.	79
FIGURA 39 – SÍNTESE DA RMC.	81
FIGURA 40 – FERROVIAS DA RMC E ÁREA DE ESTUDO.	82
FIGURA 41 – RAMAIS FERROVIÁRIOS E OBJETO DE ESTUDO.	83
FIGURA 42 – OPÇÕES PARA O TRANSPORTE DE CARGAS DO PLANO MULTIMODAL.	84
FIGURA 43 – OPÇÃO C DO PLANO MULTIMODAL.	85
FIGURA 44 – BACIAS HIDROGRÁFICAS DA ÁREA DE ESTUDO.	86
FIGURA 45 – APA DO IGUAÇU E ÁREAS COM OCUPAÇÃO IRREGULAR.	87
FIGURA 46 – ZONEAMENTO E SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA DE ESTUDO.	89
FIGURA 47 – POLÍGONO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E DIVISÃO POR TRECHOS.	90
FIGURA 48 – TRECHO 1 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	92
FIGURA 49 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM CURITIBA.	92
FIGURA 50 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA EM CURITIBA.	92
FIGURA 51 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGO EM CURITIBA.	92
FIGURA 52 – TRECHO 2 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	93
FIGURA 53 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGO NO BAIRRO CAPÃO DA IMBUIA EM CURITIBA.	94
FIGURA 54 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGONO TERMINAL DE ÔNIBUS CAPÃO DA IMBUIA EM CURITIBA.	94
FIGURA 55 – VISTA AÉREA DO BAIRRO CAJURU E VISTA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA VILA OFICINAS EM CURITIBA.	94
FIGURA 56 – TRECHO 3 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	95
FIGURA 57 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DO BAIRRO CAJURU EM CURITIBA.	95
FIGURA 58 – VISTA DAS IMEDIAÇÕES AO LONGO DO RIO ATUBA NO BAIRRO CAJURU EM CURITIBA.	96
FIGURA 59 - TRECHO 4 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	96
FIGURA 60 – VISTA DAS IMEDIAÇÕES DO BAIRRO UBERABA EM CURITIBA.	97
FIGURA 61 – TRECHO 5 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	98
FIGURA 62 – VISTA AÉREA DAS IMEDIAÇÕES DA VILA AUDI EM CURITIBA.	98
FIGURA 63 – TRECHO 6 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	99
FIGURA 64 – VISTA AÉREA DAS IMEDIAÇÕES DO CANAL EXTRAVASOR E DO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS.	99
FIGURA 65 – SÍNTESE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.	102
FIGURA 66 – ESPACIALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES PROJETUAIS.	105
FIGURA 67 – ESQUEMA DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES.	107

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE ELEMENTOS DA PAISAGEM – SÍNTESE COMPARATIVA.	25
QUADRO 2 – SÍNTESE DA ANÁLISE DE CORRELATOS.	65

LISTA DE SIGLAS

RMC	- Região Metropolitana de Curitiba
SEMAPA	- <i>Société d'Économie Mixte et d'Aménagement de la Ville de Paris</i>
BID	- Banco Interamericano de Desenvolvimento
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
RVPSC	- Rede de Viação Paraná-Santa Catarina
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
FSA	- Ferrovia Sul-Atlântica
ALL	- América Latina Logística
RIT	- Rede Integrada de Transportes
PMC	- Prefeitura Municipal de Curitiba
URBS	- Urbanização de Curitiba S.A.
BRT	- Bus Rapid Transit
CIC	- Cidade Industrial de Curitiba
COMEC	- Coordenação da Região Metropolitana
PDI	- Plano Diretor Integrado
PMDI	- Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado
APA	- Área de Proteção Ambiental
UTP	- Unidade Territorial de Planejamento

LISTA DE ABREVIATURAS

- av. - avenida
- pres. - presidente
- pref. - prefeito
- prof. - professor
- aprov. - aproveitamento
- coef. - coeficiente
- ha - hectare
- hab. - habitante
- máx. - máximo
- mín. - mínimo
- ocup. - ocupação
- pav. - pavimento

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA	20
	2.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO TURÍSTICO.....	21
	2.2. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A PAISAGEM URBANA	25
	2.3. O PLANEJAMENTO URBANO E O PLANEJAMENTO TURÍSTICO.....	29
	2.4. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A GESTÃO URBANA	31
	2.5. METODOLOGIA DE ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO.....	35
	2.6. CONCLUSÕES SOBRE A CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA	37
3	ANÁLISE DE CORRELATOS	39
	3.1. ESTUDOS DE CASOS INTERNACIONAIS.....	40
	3.1.1. Paris Rive Gauche	40
	3.1.2. Barcelona.....	43
	3.2. ESTUDOS DE CASOS NACIONAIS.....	47
	3.2.1. Eixo Tamanduatehy	47
	3.2.2. A Estação da Luz	50
	3.2.3. Água Branca	53
	3.2.4. Diagonal Sul.....	55
	3.2.5. Linha Pinhão	58
	3.2.6. Estudo Preliminar do Bonde Turístico	60
	3.3. CONCLUSÕES SOBRE A ANÁLISE DE CORRELATOS	62
4	INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	66
	4.1. BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA CURITIBA – PARANAGUÁ.....	67
	4.2. PROJETOS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DA RMC	70
	4.3. A REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA	75
	4.3.1. A evolução do espaço urbano e a transformação da paisagem da RMC ...	77
	4.4. RECORTE ESPACIAL DE ANÁLISE – RAMAL FERROVIÁRIO LESTE.....	82
	4.4.1. Características da área de intervenção.....	86
	4.4.2. Trechos da área de intervenção.....	90
	4.1. CONCLUSÕES SOBRE A INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE	100
5	DIRETRIZES PROJETOVAIS	103
	5.1. DIRETRIZ GERAL	103

5.2.	DIRETRIZES ESPECÍFICAS.....	103
5.3.	PLANO DE ATIVIDADES	106
6	CONSIDERAÇÕES	108
7	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS	109
8	FONTES DAS ILUSTRAÇÕES	117
9	OBRAS CONSULTADAS	120

1 INTRODUÇÃO

Esta monografia apresentada como requisito parcial para a conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo reúne considerações sobre as intervenções urbanas no processo de planejamento.

A pesquisa, fundamentada por conceitos vinculados ao espaço urbano e à paisagem como espaço turístico, pretende estruturar diretrizes para a elaboração do Trabalho Final de Conclusão do curso, a ser realizado no segundo semestre de 2011. O trabalho consistirá em um projeto de requalificação urbana tendo como foco a transformação da paisagem ferroviária, a partir da recuperação de áreas degradadas ao longo do eixo ferroviário, transformando-as em atrativo turístico.

Grande parte da população mundial, atualmente, se concentra em cidades que, em constantes transformações, apresentam problemas na distribuição e acesso de serviços e no aproveitamento de equipamentos. Para a construção de cidades com melhor qualidade é necessário considerar o olhar do morador, descobrir a forma como se vive e enfatizar a humanização do espaço urbano.

No entanto, várias intervenções urbanas transformam as cidades em um produto comercializado. Nesse contexto, novas políticas internacionais e nacionais, pautadas sobre o crescimento contínuo das cidades e os desafios da urbanização, consideram as metrópoles agentes da transformação - responsáveis em mobilizar objetivos e metas sociais, individuais e coletivas, para a sociedade.

A partir disso, torna-se fundamental o planejamento, um dos principais indutores do desenvolvimento urbano, que pode vir a reduzir as desigualdades no território e garantir a função social da propriedade. O planejamento, no entanto, é um processo interdisciplinar e necessita da conexão de várias áreas do conhecimento. Assim, pretende-se nessa pesquisa refletir sobre outros agentes envolvidos na transformação das cidades, não apenas arquitetos e urbanistas, mas profissionais ligados à área da Geografia e do Turismo.

Curitiba, uma capital com transformações urbanas recentes, insere-se no contexto de um turismo urbano, a partir de sua imagem de cidade planejada (uma estratégia de *marketing* que ainda é mantida pela mídia). Embora nem sempre compatível com a realidade, essa imagem poderia ser explorada no sentido de contribuir para a requalificação dos espaços da cidade.

O interesse pelo tema surgiu pelas discussões decorrentes das intervenções urbanas atuais, vinculadas a grandes eventos, dentre eles a Copa do Mundo de Futebol em 2014¹: projetos de expansão do Terminal de Passageiros do Aeroporto Afonso Pena²; planos metropolitanos para a desativação dos ramais ferroviários (voltados ao transporte de cargas que cortam a área urbana), além de planos para a implantação do metrô curitibano. Projetos urbanos isolados que, de maneira pontual, não consideram o desenvolvimento e a integração metropolitana.

Visto a importância da integração de Curitiba com outros municípios da Região Metropolitana, o presente trabalho parte do pressuposto da implantação de um plano metropolitano que envolve os ramais ferroviários: o Plano Multimodal³. Esse plano, ainda em estudo, fundamenta-se em medidas para viabilizar as operações de transporte de cargas para o litoral e reduzir os conflitos entre o trem e a população, retirando tais ramais do perímetro urbano.

O desvio desses ramais para áreas menos densas, integradas ao Contorno Rodoviário Sul e o Canal Extravasador, foi uma condicionante na escolha do tema, pois a requalificação de todo o trecho remanescente do ramal desativado é imprescindível para a valorização da área e a melhora das condições em que vivem seus habitantes. O trem, antes uma barreira física, pode transformar-se num elemento fundamental para abrir novas oportunidades e perspectivas para a transformação da paisagem urbana, numa área populosa e de baixa renda, como os bairros Cajuru e Uberaba, em Curitiba, o bairro Weisopolis, em Pinhais, e os bairros Afonso Pena e Jardim Independência, em São José dos Pinhais. Essa região possui grande concentração de famílias em área irregular, situadas junto ao eixo ferroviário e em fundos de vale.

Nessa pesquisa, pretende-se refletir sobre questões referentes ao planejamento urbano e os projetos atuais para o sistema viário da RMC⁴, bem

¹ Em maio de 2011, aconteceu em Curitiba o II Fórum Legislativo das Cidades-Sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014, reuniu representantes dos ministérios do Esporte e do Turismo, do Governo do Paraná, da Prefeitura de Curitiba e membros das comissões de Turismo e Desporto e de Desenvolvimento da Câmara dos Deputados para debater os desafios, metas e elaborar estratégias para a realização dos jogos da Copa na cidade.

² Segundo os especialistas do 3º Congresso Sul Brasileiro de Gestão Pública, em abril de 2011, a maioria das obras propostas para o Afonso Pena está em análise.

³ O Plano Diretor Multimodal de Curitiba, que envolve dez municípios da região metropolitana, prevê a implantação do contorno ferroviário, com a retirada dos trilhos da região central e o aproveitamento do traçado para a integração viária e logística da região metropolitana.

⁴ A Região Metropolitana de Curitiba permanece com 26 municípios na sua configuração atual.

como sobre os impactos na paisagem local gerados pelos ramais ferroviários, tendo como justificativas:

a) Integração de espaços urbanos e importantes equipamentos regionais da área leste da Região Metropolitana de Curitiba⁵, como: o Aeroporto Internacional Afonso Pena, Parque do Rio Iguazu, Autódromo Internacional de Pinhais, Jardim Botânico, Terminal Rodoferroviário de Curitiba e Terminal de Metrô Central (a ser implantado pela Prefeitura Municipal de Curitiba);

b) Renovação das áreas urbanas degradadas ao longo da linha férrea, resgatando o uso e memória da paisagem ferroviária;

c) Utilização do ramal ferroviário para ampliação da rede de espaços públicos e transporte coletivo nessa região, de forma a propiciar a transformação da paisagem da cidade num longo prazo.

Essa pesquisa tem como objetivo principal identificar e analisar os elementos que compõem a paisagem ferroviária da Região Metropolitana de Curitiba, como subsídio para proposição de um reordenamento territorial e consolidação de um atrativo turístico.

Para a compreensão dessa problemática foram definidos seis objetivos específicos:

1. Acumular conhecimento sobre os conceitos básicos de espaço urbano, espaço turístico, paisagem e gestão urbana;
2. Reunir estudos e esquemas que envolvem a requalificação de espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários para uso turístico;
3. Selecionar estudos de casos que contribuam como referência para a intervenção urbana no recorte proposto;
4. Acumular documentação e legislação para analisar a evolução do espaço urbano desses municípios e reconhecer a transformação da paisagem;
5. Pesquisar a história da ferrovia Curitiba-Paranaguá e os potenciais dos projetos urbanos e ferroviários, efetivados ou não, que envolvem a Região Metropolitana de Curitiba;
6. Propor diretrizes de intervenção no espaço urbano para a requalificação da paisagem.

⁵ Compreende parte dos municípios de Curitiba, Pinhais e São José dos Pinhais.

A partir da formulação desses objetivos foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: pesquisa bibliográfica que fundamenta a discussão sobre percepção ambiental, requalificação da paisagem e turismo urbano; pesquisa histórica e documental sobre a legislação dos municípios, ramais ferroviários, edificações e equipamentos urbanos relevantes na área de estudo; pesquisas de campo para reconhecer os elementos que compõem a paisagem e acumular registros fotográficos do trecho, destacando pontos de referências visuais encontrados ao longo da ferrovia.

Aprofundar a discussão sobre o tema da requalificação da paisagem ferroviária como espaço turístico exigiu a busca de conhecimento de disciplinas vinculadas à Arquitetura e Urbanismo, além de pesquisas na área da Geografia e do Turismo, para assim, compreender as transformações do ambiente construído e natural.

Para reunir tais conhecimentos e facilitar a compreensão do tema estruturou-se o trabalho da seguinte forma: capítulos que abordam a conceituação temática – conceitos sobre espaço urbano e espaço turístico, paisagem e gestão urbana e processos metodológicos de pesquisa no processo de planejamento; capítulos que relatam estudos de casos pertinentes ao tema; capítulos que se aprofundam na interpretação da realidade metropolitana de Curitiba e definição da área de intervenção; e por fim, capítulos constituídos por diretrizes gerais para a elaboração do plano de intervenção.

Na primeira parte, Conceituação Temática, as informações foram reunidas com o objetivo de refletir sobre a produção, reconhecimento e reprodução do espaço da cidade e da paisagem urbana e a questão do turismo.

Na segunda parte, Análise de Correlatos, estudos de casos relevantes foram apresentados, ressaltando processos metodológicos de requalificação urbana de ramais ferroviários em áreas industriais degradadas e projetos vinculados à requalificação da paisagem como espaço turístico.

Na terceira parte, Interpretação da Realidade, buscou-se acumular conhecimento básico sobre a história da ferrovia Curitiba – Paranaguá; a história da evolução do espaço urbano e a transformação da paisagem urbana da RMC e, com isso, analisar e diagnosticar a área de estudo.

Na quarta parte, Diretrizes Projetuais, foram propostas a diretriz geral e as diretrizes específicas e, após isso, elaborado o plano de atividades, elementos que nortearão o projeto de requalificação da área a ser desenvolvido no segundo semestre de 2011.

Por fim, este trabalho propôs uma análise crítica sobre o processo do planejamento urbano e da transformação da paisagem, aliando a valorização da paisagem ferroviária como espaço turístico ao desenvolvimento da comunidade local.

O esquema a seguir demonstra os passos metodológicos adotados para a elaboração da pesquisa:

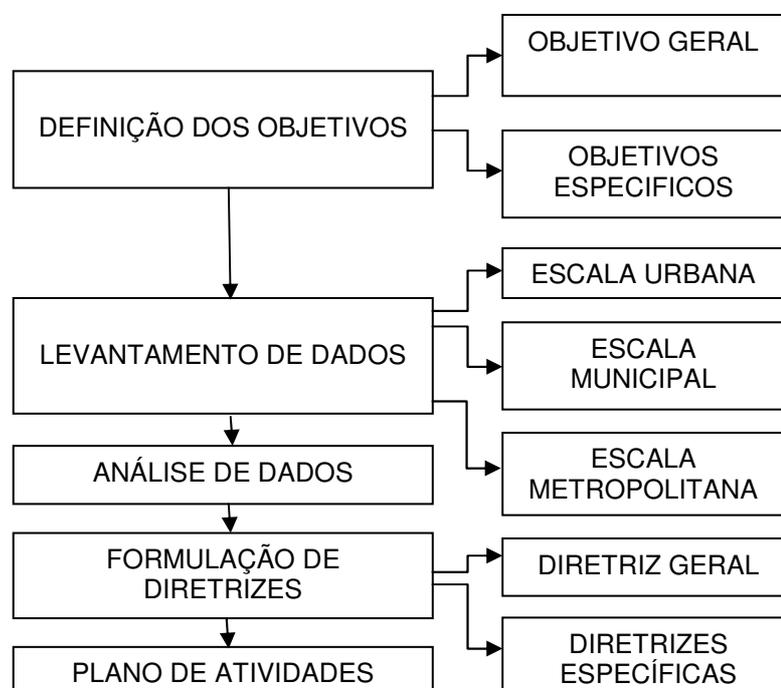


FIGURA 1 – PROCESSO METODOLÓGICO PARA A ELABORAÇÃO DA PESQUISA.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2011.

2 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

Este capítulo consiste na fundamentação teórica que orientou a compreensão da problemática deste trabalho. São discutidos os conceitos de espaço urbano e espaço turístico, paisagem e gestão urbana, de modo a subsidiar a análise dos correlatos e a interpretação da realidade na área de intervenção proposta.

A primeira parte - Espaço Urbano e o Espaço Turístico - refere-se às diferenças e semelhanças dos conceitos, apresentando definições e considerações sobre a leitura e produção do espaço nas cidades.

A segunda parte – A Paisagem Urbana – traz diferentes análises e significados sobre os conceitos e a interpretação da paisagem, além da relação do observador e o contexto que ele está inserido.

A terceira parte – A Gestão Urbana – realça o planejamento integrado e a compatibilização entre o planejamento urbano e o planejamento turístico no processo de requalificação urbana.

A quarta parte – Metodologia de Pesquisa – apresenta diversos métodos de pesquisa referentes à compreensão da relação pessoa-ambiente, através dos conceitos da Psicologia Ambiental.

O esquema a seguir demonstra a sequência do capítulo através da revisão de literatura por setores de conhecimento.

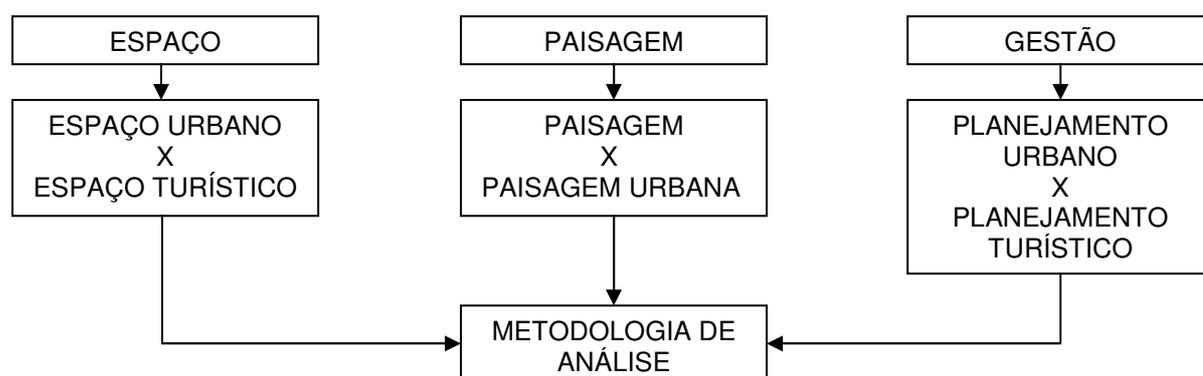


FIGURA 2 - ESQUEMA DE REVISÃO DA LITERATURA POR SETORES DE CONHECIMENTO
 FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE EM DITTMAR, 2006.

2.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O ESPAÇO URBANO E O ESPAÇO TURÍSTICO

Para compreender a transformação do ambiente construído e natural torna-se necessário um aprofundamento nos conceitos de espaço e cidade, já que tais conceitos variam conforme os contextos em que estão inseridos.

O espaço, para Lefebvre (1999), é constituído por uma tríade, composta pelo espaço físico, pelo espaço mental e pelo espaço vivido. Para ele, o espaço físico é aquele percebido mediante a concretização do ambiente, como edificações, ruas e praças. Já o espaço mental é concebido e idealizado de acordo com as interpretações pessoais. O espaço vivido, no entanto, é a união desses dois espaços, o físico e o mental, mas que agrega também significados e conflitos.

O esquema a seguir demonstra a definição do conceito de espaço urbano de acordo com Lefebvre (1999).

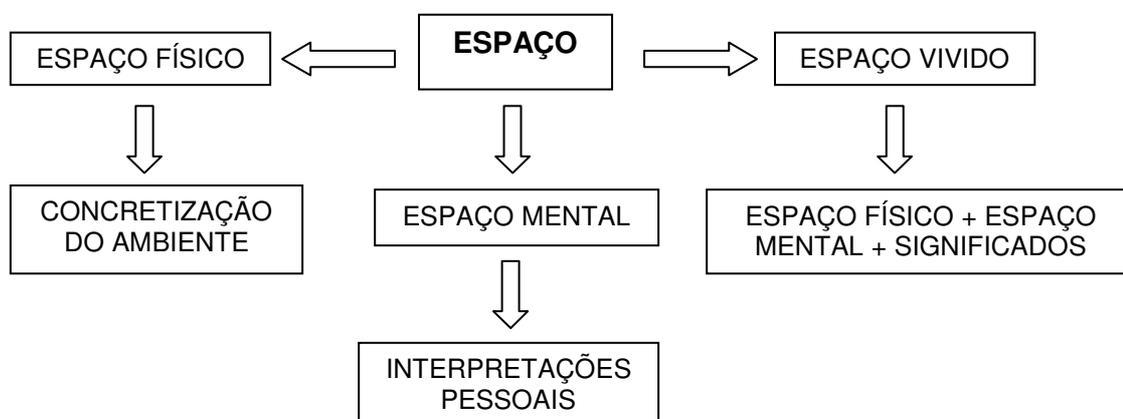


FIGURA 3 – ESQUEMA DA DEFINIÇÃO DE ESPAÇO URBANO

FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE LEFEBVRE, 1999.

O espaço urbano, segundo Corrêa (2002), é fragmentado e articulado formado por um conjunto de símbolos, ou seja, uma materialização da sociedade em formas espaciais. Segundo Carlos (1994), a cidade é o lugar da divisão social do trabalho e da divisão econômica do trabalho; ambas são responsáveis pela divisão espacial do trabalho dentro do espaço. Com isso, o processo de produção

do espaço urbano se realiza a partir da articulação entre questões econômicas, sociais, políticas, ideológicas e jurídicas, responsáveis pela formação econômica e social de uma comunidade.

De acordo com Souza (2003), os conceitos de cidade e espaço urbano possuem uma relação de interdependência. Para ele, a cidade é a própria materialização visível do espaço. Dessa forma, a definição do termo espaço urbano constitui-se num conjunto de diferentes usos da terra, sendo eles residenciais, comerciais, industriais e serviços, ou seja, usos fragmentados e articulados entre si. Essa organização espacial pode ser considerada um reflexo da sociedade que, mesmo mutável, envolve diferentes classes sociais, com crenças e valores diferenciados.

O processo de produção e transformação do espaço ocorre a partir de relações sociais, bem como a sua materialização e consumação. Nesse processo de uso e consumo do espaço, um dos agentes transformadores são as atividades turísticas, que requer organização e interdependência com as propostas de planejamento urbano. (SIVIERO, 2005)

As relações entre turismo⁶ e espaço urbano são complementares e indispensáveis para a compreensão do espaço turístico⁷. Para Cruz (2001), a diferença entre espaço urbano e espaço urbano turístico é que o primeiro é o suporte e a atração para o turismo, isto é, o espaço turístico é um espaço produtivo⁸.

O esquema a seguir define o conceito de espaço turístico, segundo Cruz (2001).

⁶ Para Castrogiovanni (2000), embora turismo e espaço não apresentem o mesmo significado, ambos se complementam.

⁷ Segundo Siviero (2005), “[...] é pelo processo de consumo do espaço pelo turismo que se gesta os espaços turísticos”.

⁸ Segundo Cruz (2001, p. 24) existe uma diferença fundamental entre o espaço urbano produzido pelo turismo e o espaço urbano. É que, “[...] no primeiro caso, trata-se da criação de um espaço produtivo”. O espaço urbano em si constitui-se suporte e, ao mesmo tempo, atrativo para o turismo. Tais reflexões permitem considerar a diferença entre o espaço urbano propriamente dito, e o espaço turístico urbano. O primeiro é a base de estruturação das cidades e de todas as relações estabelecidas neste espaço, o espaço turístico urbano é mais uma forma de apropriação deste espaço para o desenvolvimento de atividades turísticas.

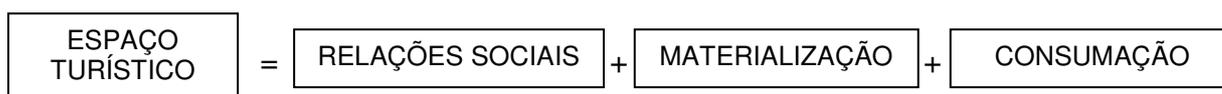


FIGURA 4 – ESQUEMA DO CONCEITO DE ESPAÇO TURÍSTICO

FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE CRUZ, 2001.

Logo, o espaço urbano é resultante da associação entre uma base física e as relações sociais, e o espaço turístico é uma apropriação deste espaço para desenvolver atividades turísticas, sendo que, muitas vezes, o espaço turístico torna-se o responsável pela produção e reprodução do espaço urbano. Conforme Boullón (2002, p. 79), “[...] o espaço turístico é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são matéria-prima do turismo”.

No que se refere à relação entre espaço urbano e espaço turístico, destacam-se três visões: as de Lynch (1997) e de Lamas (2000), que abordam a questão do espaço urbano, e a de Boullón (2002), que se aprofunda sobre a questão do espaço urbano turístico.

Os espaços turísticos no ponto de vista de Boullón (2002) são compostos por elementos identificados como: logradouros, marcos, bairros, setores, bordas e roteiros. Tais elementos são correspondentes aos estudos de Lynch (1997), quando este se aprofunda sobre o conceito de legibilidade do ambiente urbano. Para Lynch, a cidade precisa ser legível e imaginável; cada pessoa tem uma imagem da cidade de acordo com a sua memória, suas observações e seus significados. Dessa forma, Lynch considera cinco elementos para identificação e percepção da cidade pelos usuários: caminhos, pontos nodais, bairros, limites e marcos.

Os elementos morfológicos do espaço urbano também estão presentes nos estudos de Lamas (2000). Para Lamas, o solo, os edifícios, os lotes, os quarteirões, as fachadas, os logradouros, os traçados das ruas, as praças, os monumentos, as árvores e o mobiliário urbano são os principais elementos morfológicos do espaço urbano. De acordo com o autor, através da morfologia

urbana⁹ é possível reconhecer a articulação desses elementos morfológicos entre si e com o espaço urbano.

Ao comparar essas três visões é possível uma reflexão sobre os conceitos diferenciados dos componentes do espaço urbano e do espaço turístico. Os **logradouros** citados por Boullón (2002) são considerados espaços públicos que podem ser percorridos pelos habitantes e turistas. Lynch (1997) considera esses espaços como caminhos e pontos nodais, tais como parques, praças, galerias comerciais, terminais de transportes. Para Lamas (2000), os elementos morfológicos são ruas e praças; a rua por ser um percurso, um deslocamento, e a praça como um lugar de encontro e permanência de pessoas e acontecimentos da vida urbana e da comunidade.

Os **marcos** são definidos por Lynch como elementos de alta visibilidade, localização relevante e contrastante com o entorno. Boullón (2002) defende que os marcos são objetos ou edifícios que se destacam por forma ou dimensão: um edifício alto, uma publicidade, um monumento. Lamas (2000) não considera os marcos como elemento morfológico, mas aponta monumentos e fachadas como elementos relevantes de identificação.

Lynch (1997) descreve os **bairros** como espaços de uma cidade em formas bidimensionais, não muito diferente de Boullón (2002), que apenas complementa na sua definição a possibilidade de atrativos turísticos dentro desses espaços. Lamas (2000), ao citar os bairros, aponta a importância da “escala da rua” e considera os traçados das ruas, as praças, os quarteirões, os monumentos, os jardins e as áreas verdes como elementos que podem ser identificados nessa escala.

Os **limites** descritos por Lynch (1997) estão relacionados com as bordas explicadas por Boullón (2002). Ambos são elementos que limitam visivelmente as partes da cidade, seja uma fronteira marcada por rios, linha férrea, avenidas ou cruzamentos.

Já os **setores**, são apenas defendidos por Boullón (2002). Este afirma que os setores são partes menores que os bairros, mas que possuem características similares como, por exemplo, um conjunto histórico ou cultural. Outro elemento

⁹ Segundo Del Rio, “A morfologia urbana deve ser vista como o estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo” (DEL RIO, 1990).

analisado apenas por Boullón (2002) é o roteiro, que pode ser um deslocamento de veículos ou pedestres, realizado como auxílio aos atrativos turísticos.

O quadro a seguir é um comparativo dos elementos do espaço urbano segundo Lynch (1997), Boullón (2002) e Lamas (2000).

LYNCH	BOULLÓN	LAMAS
CAMINHOS	LOGRADOUROS	RUAS/ TRAÇADOS
PONTOS NODAIS		
BAIRROS	BAIRROS	ESCALA DO BAIRRO
LIMITES	BORDAS	-
MARCOS	MARCOS	MONUMENTOS/ FACHADAS/ PRAÇAS/ JARDINS/ ÁREAS VERDES
-	SETORES	-
-	ROTEIROS	-

QUADRO 1 – METODOLOGIA PARA ANÁLISE DE ELEMENTOS DA PAISAGEM – SÍNTESE COMPARATIVA.

FONTE: SIVIERO, 2005, ADAPTADO.

2.2. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A PAISAGEM URBANA

As considerações sobre os conceitos de paisagem urbana são tão relevantes para a compreensão da cidade como a questão do espaço urbano e turístico, essencial para reconhecer a percepção do observador no meio em que vive.

No decorrer da história, a paisagem compreendia questões sociais e geográficas, significava espaço e ordenamento de uma determinada região. Entretanto, através de pintores de paisagens, as interpretações artísticas

adquiriram significados estéticos, influenciando os arquitetos da paisagem. A paisagem é a expressão morfológica das várias fases de ocupação, isto é, a transformação do ambiente no tempo associada à percepção humana. (ELALI, 1997; MACEDO, 1999).

O termo paisagem permite diferentes análises. Algumas delas são: estética – relacionada com as questões sensitivas e perceptivas; cultural - refletida através da história e dos valores; e a ambiental – a paisagem como um ecossistema, seja ele natural ou urbano. (CANTERAS, 1992; DITTMAR, 2006).

O esquema a seguir auxilia na compreensão do conceito de paisagem urbana, de acordo com as afirmações de Canteras (1992).

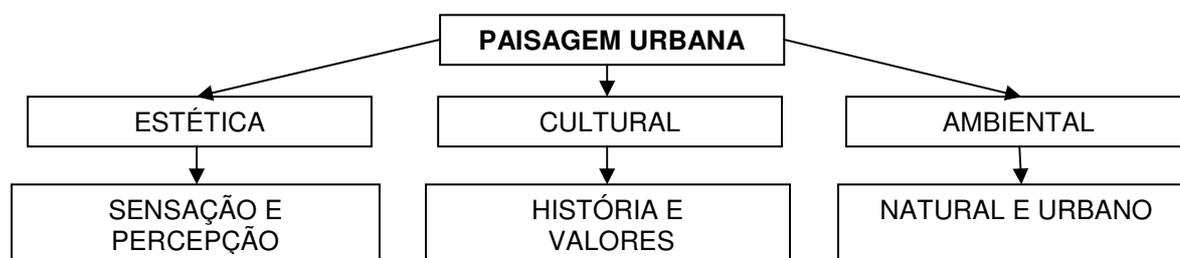


FIGURA 5 – ESQUEMA DO CONCEITO DE PAISAGEM URBANA

FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE CANTERAS, 1992.

Segundo os estudos de Dittmar (2006), a paisagem urbana é composta pela acumulação do trabalho, valores e símbolos materializados no espaço pelo homem. A percepção dessa paisagem está relacionada com a apropriação dos elementos referenciais que compõem a história do lugar e da cidade.

A paisagem urbana é tratada em vários estudos, como os de Lynch (1997) e Cullen (1983). Lynch (1997) considera que a legibilidade da cidade está relacionada com a facilidade de reconhecer a imagem da cidade a partir de elementos imagísticos: vias, marcos, limites, pontos nodais e bairros.

Segundo Lynch, a imaginabilidade é a característica que provavelmente pode ser despertada em qualquer observador, ou seja, a forma, a cor ou a disposição são as características presentes na criação e na identificação de imagens mentais, comuns a uma realidade física, a uma cultura e a uma natureza fisiológica. No entanto, a cidade imaginável seria um modelo contínuo de partes distintas que estão interligadas; uma cidade capaz de provocar no observador,

sensível e familiarizado, a absorção de novos impactos sensoriais sem a ruptura de sua imagem básica.

Lynch (1997) aponta em seus estudos os formadores da imagem ambiental: a identidade, a estrutura e o significado. A identidade remete à individualidade ou unicidade; a estrutura relaciona-se entre objeto e observador, e o significado – qual a importância desse objeto para o observador. Dessa forma, Lynch (1997) afirma que para identificar e estruturar o ambiente são usados indicadores como: a cor, a forma, o movimento, o olfato, a audição, o tato, a cinestesia, a gravidade e o eletromagnetismo. Como indicadores de significados do ambiente, Lynch cita a mistificação, os labirintos e as surpresas.

A seguir, um esquema sobre o conceito de imagem ambiental levando em consideração os conceitos de Lynch (1997).

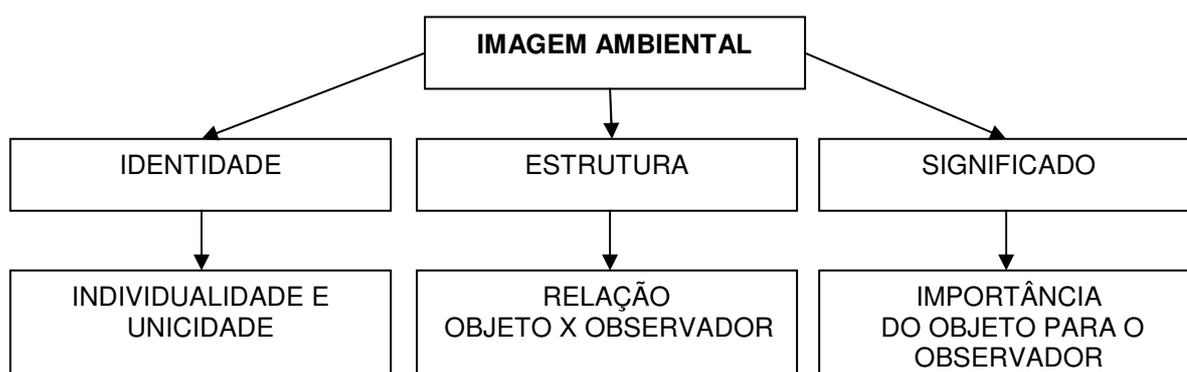


FIGURA 6 – ESQUEMA DO CONCEITO DE IMAGEM AMBIENTAL
 FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE LYNCH, 1997.

Cullen (1983) considera três aspectos para a compreensão do meio ambiente: a óptica, o local e o conteúdo. A óptica, para Cullen (1983), corresponde a uma sucessão de surpresas ou revelações, chamada por ele de visão serial, ou seja, o cérebro humano reage ao contraste, por isso quando a cidade não possui contrastes e estímulos, ela não é percebida e torna-se desinteressante. O local é defendido por Cullen (1983) como uma reação perante a nossa posição no espaço. Já o conteúdo está relacionado com a percepção da cidade, a cor, a textura, a escala, o estilo, a natureza, a personalidade.

O esquema a seguir demonstra a definição de imagem ambiental por Cullen (1983).



FIGURA 7 - ESQUEMA DO CONCEITO DE IMAGEM AMBIENTAL PARA CULLEN
 FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE CULLEN, 1983.

O reconhecimento da percepção e a satisfação dos usuários no ambiente são abordados em estudos sobre a relação pessoa-ambiente, a Psicologia Ambiental¹⁰. Segundo Elali (1997), as intervenções urbanas e paisagísticas, os aspectos estéticos, construtivos e funcionais da cidade e do edifício são elementos do ambiente capazes de influenciar o comportamento humano. Conforme Hall (1966), “O homem e suas extensões constituem um sistema inter-relacionado. É um erro agir como se os homens fossem uma coisa e sua casa, suas cidades, sua tecnologia, ou sua língua, fossem algo diferente.”

Elali (1997), afirma que a visão dos psicólogos está mais relacionada com os indivíduos e suas relações, pois analisam subjetivamente a vivência individual através de expressões verbais e corporais. No entanto, os arquitetos analisam a linguagem gráfica, pois essa linguagem é imprescindível no processo de desenvolvimento do projeto. Então, pode-se afirmar que nem a psicologia tradicional nem a arquitetura conseguem uma abordagem completa sobre a relação pessoa-ambiente. Além disso, partindo da premissa que a Psicologia Ambiental retrata a percepção do ambiente construído pelos usuários, ela também promove a discussão das potencialidades do ambiente e propicia ou inibe a emissão dos comportamentos.

¹⁰ Segundo Elali (1997), a Psicologia Ambiental constitui-se no *locus* onde a soma entre o conhecimento psicológico e o arquitetônico pode alimentar a produção de um ambiente mais humanizado e ecologicamente coerente.

2.3. O PLANEJAMENTO URBANO E O PLANEJAMENTO TURÍSTICO

Dentro da gestão urbana, o planejamento integrado envolvendo o planejamento urbano, instrumento de organização espacial, e o planejamento turístico é essencial para o êxito no desenvolvimento das cidades, segundo Souza (2002). Precisa-se, primeiramente, diferenciar planejamento e gestão, pois o planejamento é a preparação para o futuro e a gestão é a efetivação, sendo assim, o planejamento e a gestão são conceitos complementares, conforme coloca Souza (2002):

“[...] planejamento é a preparação para a gestão futura, buscando-se evitar ou minimizar problemas e ampliar margens de manobra; e a gestão é a efetivação, ao menos em parte [...] das condições que o planejamento feito no passado ajudou a construir.” (SOUZA, 2002, p. 46).

O turismo pode ser considerado um setor que ultrapassa os setores convencionais da economia, pois é uma atividade diversificada que envolve questões de natureza social, cultural, espacial e ambiental. A complexidade do fenômeno turístico, bem como suas relações sociais e espaciais, é capaz de induzir o processo de produção e reprodução do espaço.

Como foi explicitado nos capítulos anteriores, existem diferenças entre as definições de espaço urbano e espaço urbano turístico. O turismo pode ser considerado como um fenômeno social que necessita de estudos de diversas áreas do conhecimento, uma vez que envolve a prestação de serviços e a produção de bens e serviços para satisfazer as necessidades básicas e secundárias do homem. (BOULLÓN, 2002; SIVIERO, 2005).

A questão do turismo pode ser abordada de acordo com diferentes áreas de conhecimento, mas ele não está desvinculado do conceito de espaço urbano, assim, para compreender o turismo urbano é necessário o reconhecimento dos processos de reestruturação e valorização do espaço urbano. Nesse contexto é que se dá a relação entre planejamento urbano e planejamento turístico.

O planejamento urbano é uma atividade que pretende estabelecer condições favoráveis para alcançar os objetivos propostos para o desenvolvimento das cidades. O planejamento turístico é um instrumento para determinar prioridades para a evolução harmoniosa do planejamento urbano, através da

estimulação, regularização e restrição da sua evolução. (RUSCHMANN, 2001; SIVIERO, 2005).

O planejamento turístico deve estabelecer estratégias na preparação e conservação dos atrativos turísticos, ampliação e melhoria da infraestrutura básica, da infraestrutura de serviços turísticos e serviços urbanos de apoio ao turismo, além da capacitação de recursos humanos, legislação de controle de qualidade do produto turístico, de preservação do patrimônio turístico, bem como a captação de investimentos e promoção turística. (IGNARRA, 2002; SIVIERO, 2005). Segundo Molina e Rodriguez (2001):

“[...] o planejamento é o resultado de um processo lógico de pensamento, mediante o qual o ser humano analisa e estabelece os meios que permitirão transformá-lo de acordo com seus interesses e aspirações.” (MOLINA E RODRIGUEZ, 2001, p. 79).

Neste trabalho, pretende-se utilizar as bases conceituais tanto do planejamento urbano quanto do planejamento turístico, relacionando o cenário atual com o cenário desejável para satisfazer às necessidades humanas e sociais, de forma a promover o desenvolvimento da comunidade local, reforçando o ideal de um planejamento urbano abrangente e integrado, sendo que o planejamento turístico deve estar contido nesse planejamento.

Para ilustrar essa relação entre o planejamento urbano e o planejamento turístico, segue o esquema elaborado segundo os conceitos de Souza (2002):

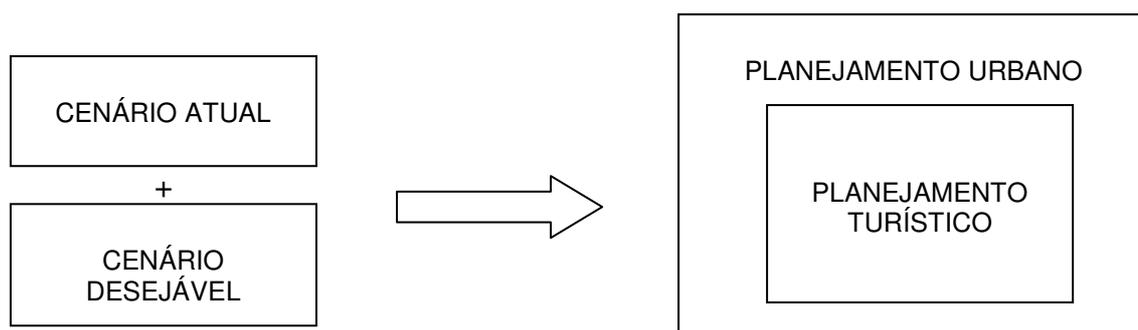


FIGURA 8 - RELAÇÃO ENTRE PLANEJAMENTO URBANO E TURÍSTICO

FONTE: ORGANIZADO PELA AUTORA COM BASE NOS CONCEITOS DE SOUZA, 2002.

2.4. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A GESTÃO URBANA

Após rever os conceitos de espaço urbano e paisagem urbana, pode-se salientar a importância desses elementos na configuração das cidades. No entanto, tais conceitos devem estar presentes no processo de planejamento, e através de processos de gestão, garantir a adequação dos espaços e boa relação com a comunidade.

Quando foi reconhecido o valor histórico e cultural das cidades, principalmente durante os anos 60, mudou-se a postura frente à preservação da identidade do ambiente construído, segundo Vasconcellos e Mello (2009). Dessa forma, surgiram diversos termos que denominam as intervenções no ambiente urbano, como por exemplo: renovação, reabilitação, recuperação, regeneração e requalificação. Esses termos diferem conforme autores e tipos de intervenção.

Segundo Moreira (2007), a **renovação** consiste na substituição de estruturas urbanas existentes, a partir da demolição de edifícios e construção de outros, estratégia voltada para áreas degradadas, na qual o patrimônio arquitetônico e o conjunto urbano não são reconhecidos. Já a **reabilitação** consiste num processo de recuperação e adaptação de áreas urbanas subutilizadas ou degradadas com o intuito de reintegrá-las a dinâmica a cidade, para conter o processo de esvaziamento de funções e atividades, recuperando e reutilizando as edificações ociosas, abandonadas ou subutilizadas. A **recuperação**, no entanto, está ligada ao processo de reconstituição de edifícios ou conjuntos urbanos que foram alterados por operações de renovação urbana. O termo **regeneração** passou a ser utilizado pelos urbanistas como uma metáfora que compara a regeneração do tecido da pele com o tecido urbano, geralmente relativo à recuperação econômica. Por fim, o termo **requalificação urbana**, recente na história do urbanismo, está relacionado a questões econômicas e socioculturais, recriando a qualidade de vida urbana através de ações na infraestrutura urbana, no uso e ocupação dos espaços e na valorização da imagem da cidade, para moradores e visitantes.

Segundo Del Rio (2001), o desenvolvimento sustentável, a aplicação de investimentos para ocupação dos vazios urbanos, a reutilização de edifícios de valor histórico, a requalificação de espaços, a intensificação e mistura dos usos

leva ao sucesso econômico, cultural, habitacional, turístico e recreacional da cidade. Com esse pensamento, diversas metrópoles do primeiro mundo procuram o renascimento de seus centros, através da reutilização de áreas centrais, recuperação de suas arquiteturas e valorização cultural do seu ambiente urbano.

De acordo com Segre (2005), atualmente as intervenções urbanas nas cidades europeias procuram a revitalização de seus espaços centrais. Nos centros urbanos, a atuação do poder público é essencial para recuperar e valorizar as características do lugar e das pessoas que ali habitam.

Segundo Del Rio (2005), a integração do poder público, do poder privado e das comunidades garante a identificação de planos e programas para melhor concretização de ações e projetos de curto, médio e longo prazo. Intervenções urbanas são capazes de atrair novos investidores, moradores e consumidores e, conseqüentemente, novos projetos.

Foram propostos no Brasil e na América Latina diversos projetos urbanos para recuperação e criação de espaços públicos, inspirados em Barcelona¹¹, onde no início dos anos 90, foram desenvolvidos projetos apoiados na recuperação das praças e dos parques provocando a transformação de espaços residuais em áreas multifuncionais para o uso coletivo. (SEGRE, 2005).

Barcelona, após as intervenções, passou a ser reconhecida pelo seu sistema de espaços públicos apropriados pelos moradores e turistas, além de agregar convívio social, mediante criação de novos setores urbanos dedicados à cultura e ao lazer. (BORJA, 2001; SEGRE, 2005).

Em Milão, conforme Segre (2005), em meados dos anos 70 e início dos anos 80, ganharam destaque os *malls* - conjuntos de lojas, bares e restaurantes especializados, cuja implantação partiu da premissa que a mistura de usos poderia atrair os consumidores, oferecendo uma maneira diferenciada de comprar, comer e se divertir em áreas de valor histórico.

Em Curitiba, o modelo de revitalização dos anos 70, institucionalizado na década de 80, garantiu a preservação e a reciclagem de diversos imóveis na área central. Mediante um processo de gestão urbana, diretrizes especiais de projetos foram definidas: incentivando as isenções de impostos, o tratamento dos espaços públicos e gerando a implantação de novos centros culturais. (DEL RIO, 2001).

¹¹ No capítulo "Análise de Correlatos" foram abordados alguns projetos urbanos para recuperação e criação de espaços públicos, alguns inspirados nas intervenções urbanas de Barcelona.

Segre (2005) defende que os espaços públicos representam a essência da cidade, devido à multiplicidade de pessoas, ofícios, comunidades e culturas. O significado e a riqueza de lugares públicos são responsáveis pela boa qualidade urbana, a qual não se restringe apenas à escala urbana, mas que também deve abranger a metropolitana.

Na década de 1980 e 1990, os centros urbanos e espaços públicos constituíram-se em questões essenciais na discussão sobre a sociabilidade, a expressão política, a expressão cultural e o reconhecimento da identidade da cidade, questões que garantem a melhoria da qualidade ambiental urbana, e por consequência, dos habitantes e do fluxo turístico. (SEGRE, 2005).

Conforme Del Rio (2001), “O turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais [...]”. De acordo com o autor, o turismo, seja ele voltado para negócios, compras, cultura ou recreação, é um dos principais dinamizadores da evolução econômica e social nos projetos de revitalização de áreas degradadas. Exposições mundiais, feiras internacionais, conferências, olimpíadas e copas do mundo, são eventos capazes de incentivar grandes reconversões e incentivar o planejamento estratégico.

Del Rio (2001) destaca cinco pontos cruciais na revitalização de áreas centrais: processos estratégicos de planejamento – marketing, gestão e monitoramento; estudos da ocupação da área – diversidade de usos do solo (usos complementares e usos fixos); respeito à memória coletiva, ao patrimônio, ao contexto físico-espacial e sociocultural; acompanhamento da imagem e da qualidade dos projetos e, por fim, a colaboração entre o poder público, privado e a comunidade. A construção desse processo depende de ações contínuas e integradas, constantemente monitoradas pelo poder público; no entanto, essas estratégias devem possuir um diferencial para contribuir na nova imagem da cidade e, dessa forma, atrair novos usuários e investidores. (KOTLER, 1995; DEL RIO, 2001).

Segre (2005), em contraponto, faz uma reflexão citando sete principais fatores que propiciam a perda do valor do espaço público, sendo eles: a tendência à descontinuidade urbana; as novas intervenções fora do contexto da cidade; a suburbanização - afastamento do centro; a preferência de circulação de carros e

vias de circulação rápida; a consolidação de grandes condomínios fechados; o esvaziamento e deterioração das infraestruturas e dos espaços públicos tradicionais; o surgimento de grandes espaços públicos que substituem as atividades tradicionais dos espaços públicos reais, como hipermercados e shoppings.

O espaço público deve ser pensado como recurso, produto, prática e significado, ou seja, a apropriação e utilização particular do espaço, tanto em nível material como simbólico, como também a transformação dos espaços existentes e produção de espaços inéditos. O esvaziamento e a deterioração do espaço social são prejudiciais ao relacionamento social e a vida democrática. (HARVEY, 1989; JACOBS, 2001; SEGRE, 2005).

A valorização da multiculturalidade da população urbana e a mistura de funções nas áreas centrais são capazes de manter os espaços vivos e dinâmicos. Assim, é necessária a reorganização da realidade e da simbologia dos espaços para adquirir novas formas de integração da pessoa e o ambiente, conforme Biancardi Filho (2005):

“[...] recuperar áreas centrais degradadas ou mesmo edifícios emblemáticos e carregados de simbologia sem “detonar” nossa recente história já tão machucada e mutilada [...]” (BIANCARDI FILHO, 2005, p.2).

Biancardi Filho (2005) acredita que o descaso arquitetônico, a falta de consciência e a cultura do descartável são consequências de um errado modelo de colonização ocorrida principalmente nos países subdesenvolvidos e defende que com incentivos é possível direcionar a requalificação. No Brasil, a preocupação com as cidades deve ser fomentada não apenas pelo setor imobiliário, mas também pelo poder público¹². Conforme Biancardi Filho (2005), “[...] somente com incentivos seja possível fomentar algum tipo de mudança que rume em direção à tão sonhada e mais do que necessária requalificação”.

Analisando essas questões sobre a gestão urbana, chega-se à conclusão que a integração do poder público, do poder privado e das comunidades são

¹² Para Biancardi Filho (2005, p. 2), “[...] a atenção deve ser intensa, porém não exclusiva para o setor imobiliário, que é quem efetivamente constrói a cidade e aplica dinheiro nela; conseqüentemente quem a reciclará também”.

importantes constituintes do processo de planejamento. Para garantir boas intervenções urbanas que melhorem a imagem da cidade para moradores e turistas, é preciso formulação de planos e programas - discutidos e avaliados pelo poder público e pelas comunidades usuárias – que devem estar inseridos no planejamento integrado das várias áreas que compõem a questão urbana.

Assim, relacionando as definições dos termos relativos às intervenções urbanas defendidas por Moreira (2007), as principais reflexões de Segre (2005) e Del Rio (2001) sobre a deterioração e valorização do espaço urbano, verifica-se que o termo que mais representa o objetivo deste trabalho é a requalificação, pois considera os aspectos sociais e habitacionais, e também reflete a preocupação com os espaços públicos e a qualidade ambiental.

2.5. METODOLOGIA DE ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO

A partir da recapitulação dos conceitos que abrangem o desenvolvimento da cidade, visto a preocupação de um planejamento integrado através de uma gestão urbana eficaz, busca-se nesse trabalho rever e salientar métodos de pesquisa que esclareçam a relação do homem com o ambiente em que vive. Existem diversos estudos que tratam desse assunto, muitos deles estão relacionados com a psicologia, análises vinculadas às relações existentes entre o ambiente construído e o comportamento de seus habitantes, chamada de Psicologia Ambiental¹³.

Elali (1997), influenciada por Cullen (1983) e Lynch (1997), defende que o ambiente é organizado como um conjunto de imagens mentais e percebido de forma diferente de pessoa para pessoa, de acordo com o valor simbólico, ou seja, a partir da compreensão da realidade dos moradores e da cidade é possível avaliar o processo de ocupação urbana, o espaço construído e o comportamento da sociedade. Essa análise possibilita a transformação dos espaços e a valorização da cidade a partir do ponto de vista do usuário.

Existem diversos métodos de pesquisa, alguns são exemplificados por Elali (1997) como qualitativos e quantitativos, entretanto, nesses processos de pesquisa,

¹³ De acordo com Elali (1997), a Psicologia Ambiental tem como um de seus principais objetos de estudo a avaliação do ambiente construído durante o processo de sua ocupação.

há vantagens e desvantagens relevantes. Os qualitativos estão associados à validade das informações e os quantitativos relacionados à precisão e quantidade dessas informações (Reis & Lay, 1995; ELALI, 1997).

Os principais métodos atualmente utilizados para a coleta de informações na psicologia ambiental são: as observações e as entrevistas – aspectos qualitativos - e os questionários e levantamentos físicos - definições quantitativas.

Os mapas cognitivos ou mentais de Lynch (1997) e Cullen (1983) enfatizam a linguagem gráfica, através de desenhos, diagramas e descrição de ambientes, lugares e percursos. Esse tipo de pesquisa possibilita uma coleta de dados eficiente, mas apresenta dificuldades como a intimidação de alguns indivíduos em comunicar-se graficamente, defende Elali (1997). A análise através de imagens: fotografias, filmes ou similares pode estar associada a outros métodos, como observação e levantamentos, ou de forma isolada; as imagens são essenciais para a compreensão do espaço como referências visuais para a percepção e interpretação do ambiente físico. (SANOFF, 1991; ELALI, 1997)

A entrevista é outro método que permite o surgimento de dados qualitativamente importantes ao desenvolvimento da pesquisa. As entrevistas em que as questões são fixas e direcionadas possibilitam grande aprofundamento de informações específicas e considerável redução no tempo de realização. Mas, para a utilização do método de entrevistas, é imprescindível a definição precisa dos objetivos e formas de abordagem para com os entrevistados para uma possível compreensão dos depoimentos. (ELALI, 1997)

O questionário mostra-se como um método rápido e de fácil compreensão do usuário, sobretudo quando são aplicadas questões diretas e fechadas. Apesar disso, essa pesquisa geralmente necessita de questões mais elaboradas e exige uma versão piloto para sua aplicação, tempo e disponibilidade do respondente.

Para Elali (1997), com os métodos e técnicas isolados e o cruzamento das informações obtidas é possível alcançar bons resultados e significados para a discussão da relação pessoa-ambiente.

Essas questões sobre Psicologia Ambiental são extremamente complexas, pois exigem um cruzamento metodológico e interdisciplinar para compreender o comportamento humano no ambiente. Para isso, é fundamental o pesquisador buscar informações sem interferir na imagem da cidade do usuário (imagem real ou

imaginária, duradoura ou efêmera). Aprofundar o conhecimento sobre a relação pessoa – ambiente, tanto pelos pesquisadores quanto pelo público-alvo, possibilita o aumento do senso crítico com relação ao local onde se vive e à qualidade de vida almejada e obtida. (ELALI, 1997)

Diversos projetos urbanos baseiam-se nessas metodologias de pesquisa, alguns por não se aprofundarem na relação pessoa-ambiente não são bem sucedidos, pois essa deficiência prejudica a formulação de medidas para atingir determinado público-alvo, tornando o projeto desconexo com a realidade daquela comunidade.

Preende-se, na etapa relacionada ao projeto de intervenção, a ser realizada após essa pesquisa, colocar em prática alguns métodos exemplificados por Elali (1997), para compreender a relação entre o usuário e a área de intervenção proposta nesse trabalho.

Pela dimensão da área de intervenção, optou neste trabalho, a aplicação de alguns métodos na etapa do Trabalho Final de Graduação, a ser realizado no segundo semestre de 2011, na qual será aprofundado o estudo da relação pessoa-ambiente em trechos, que serão divididos de acordo com suas características e potencialidades, onde se aplicarão os métodos que melhor exploram essa relação na área que será desenvolvida o projeto específico.

2.6. CONCLUSÕES SOBRE A CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

Os processos de intervenção no espaço urbano, a preocupação com o patrimônio e a valorização da imagem da cidade estão vinculados com o desenvolvimento sustentável no ambiente urbano. A partir da definição de um projeto de requalificação da paisagem, no caso a paisagem ferroviária, pretende-se proporcionar qualidade ambiental e de vida da população, a partir da valorização da memória e da imagem da cidade, elementos que podem consolidar a área de intervenção num atrativo turístico. Para isso, torna-se necessária uma análise que aborde aspectos territoriais e psicológicos, através de metodologias referentes à área da Psicologia Ambiental, que permitirão um reconhecimento da região de estudo, analisando a relação pessoa-ambiente.

Para realizar intervenções urbanas com enfoque turístico, no entanto, é necessário articular o planejamento turístico ao planejamento urbano, através da reflexão sobre o processo de construção do espaço para transformar a cidade segundo a ótica dos seus habitantes. Ou seja, o turismo é um elemento reestruturador do espaço que deve levar em consideração a sociedade local. Dessa forma, o maior desafio de uma intervenção urbana, como a que será proposta, consiste na necessidade de convergência dos agentes envolvidos, relacionando a economia ao desenvolvimento da comunidade no processo de planejamento e gestão.

No capítulo seguinte são expostos casos de projetos urbanos e métodos, aplicados em diferentes contextos.

3 ANÁLISE DE CORRELATOS

Este capítulo estuda e analisa os casos que fundamentarão a proposta de intervenção à ser desenvolvida no segundo semestre. Esses estudos servem, portanto, como suporte à elaboração de um projeto de requalificação urbana em áreas ociosas e degradadas. Foram selecionados casos de áreas que sofreram deterioração da estrutura urbana, arquitetura, morfologia e paisagem, e que receberam intervenções por meio de projetos urbanos.

O primeiro caso está relacionado às grandes reestruturações urbanas internacionais, Paris Rive Gauche. A solução para requalificação urbana dessa área se baseou na definição de elementos norteadores, como o rio e o eixo ferroviário industrial.

O segundo caso, Barcelona vincula-se com a requalificação urbana voltada para grandes eventos e com forte apelo turístico. O partido foi a reintegração do mar, do eixo ferroviário e do antigo setor industrial com a cidade.

Como soluções nacionais, foram escolhidos as operações urbanas realizadas na Região Metropolitana de São Paulo: o Eixo Tamanduatehy, a Estação da Luz, a Água Branca e a Diagonal Sul. Esses casos foram relevantes para a compreensão dos problemas associados ao planejamento estratégico e à gestão urbana por estarem relacionados com a requalificação urbana em antigas áreas industriais e ferroviárias, contribuindo para a reflexão sobre o tema deste trabalho.

Por fim, foram selecionados dois projetos estudados por órgãos públicos municipais de Curitiba para a consolidação de um atrativo turístico. O primeiro caso é a Linha Pinhão – Pegadas da Memória, um projeto de roteiro turístico para a área central de Curitiba. O segundo corresponde a um estudo preliminar para a implantação de um modal sobre trilhos na área central, cujo trajeto passa pelos patrimônios culturais existentes nessa região.

3.1. ESTUDOS DE CASOS INTERNACIONAIS

3.1.1. Paris Rive Gauche

O exemplo de Paris Rive Gauche, na França, está relacionado com intervenções associadas a grandes reestruturações urbanísticas, com base em melhorias em infraestrutura e dinamização dos usos, a partir da implantação de empreendimentos culturais junto ao rio. A área desse projeto, situada na margem esquerda do rio Sena, era composta em grande parte por vias férreas, usinas, galpões e armazéns do século XIX, da estação de trem Austerlitz, nos limites de Paris. (FIGURA 10)



FIGURA 9 - VISTA DE PARIS RIVE GAUCHE NO FINAL DO SÉCULO XIX.
FONTE: SITE CONEXÃO PARIS, 2011.

Desde a década de 1970, em Paris, já havia estudos para reurbanizar áreas junto ao rio Sena. Nessa época, a prefeitura propôs a ideia do Seine Rive Gauche, com o objetivo de transformar os bairros degradados através da integração e valorização do rio em uma região ocupada por antigas indústrias e ferrovias, logo depois na década de 1980 uma sociedade mista para a realizar a intervenção, formada por: arquitetos e urbanistas, *Société d'Économie Mixte et d'Aménagement de la Ville de Paris* (SEMAPA); pela Sociedade Nacional de Estradas de Ferro e por investidores privados. (SOUZA, 2002; DITTMAR, 2006)

Na década de 1990, foi aprovado um plano de zoneamento que dividia a área em três setores: a estação de trem e o centro histórico (Austerlitz), o entorno

da Biblioteca Nacional (Tolbiac) e o vazio urbano com galpões industriais que seriam reconvertidos em polo universitário (Masséna).

O objetivo do projeto, então, não se restringia à segregação desses setores, mas previa uma integração viabilizada pela infraestrutura, apoiado na Avenida da França, o eixo do projeto, aliado ao trânsito de pedestres, ciclistas e veículos. (SEMAPA 2006; DITTMAR, 2006). (FIGURA 11)

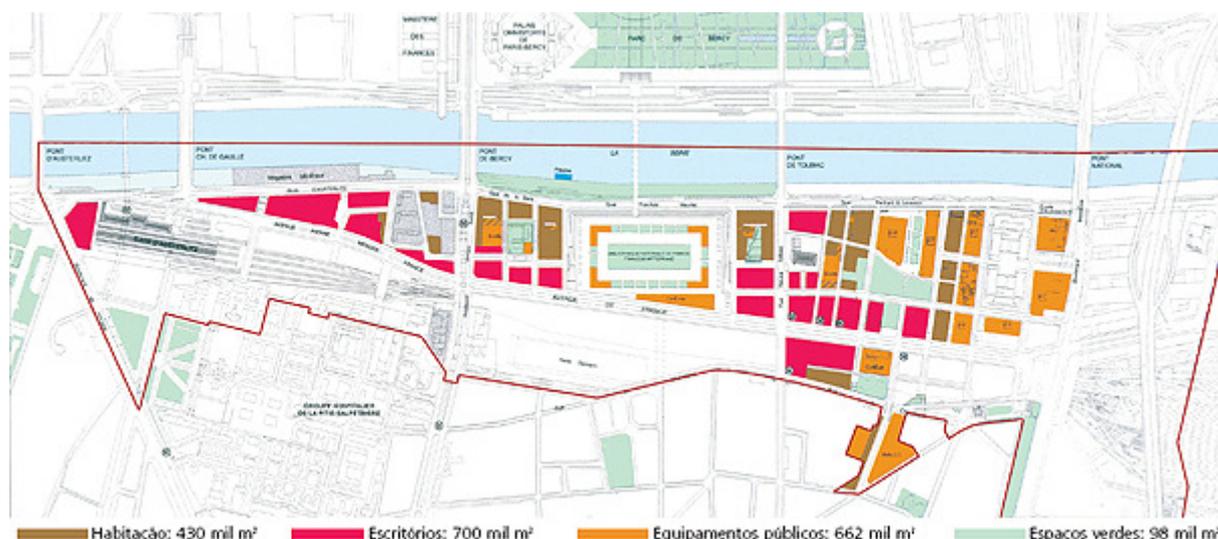


FIGURA 10 – ZONEAMENTO DO PROJETO URBANO PARIS RIVE GAUCHE.
FONTE: SITE DA REVISTA AU, 2011.

Para a área de Austerlitz, foram propostas transformações através da implantação de um polo multimodal, caracterizado por multifuncionalidade, habitações, comércios e serviços. Na área de Tolbiac foram propostas, junto à Biblioteca Nacional, a Cidade da Imagem e do Som - com cinemas, restaurantes, livrarias e cafés. Em Masséna, a pretensão era reverter os prédios industriais com intuito de preservar a memória local e constituindo um novo polo universitário. (FIGURA 12)



FIGURA 11 - PERSPECTIVA DE MASSÉNA.
FONTE: SITE DA REVISTA AU, 2011.

Em 2001, a SEMAPA continuou o desenvolvimento dessas propostas do projeto Paris Rive Gauche para reforçar a função universitária; consolidar polos de diversidades de usos; a conservação do patrimônio; aumentar as áreas verdes; facilitar as circulações e o crescimento do transporte coletivo e aproveitar vazios urbanos através do ordenamento territorial e ambiental. (SEMAPA, 2006; DITTMAR, 2006)

Esse projeto ainda passa por debates e reformulações desde a década de 1990, polêmico por sua arquitetura e pela abordagem sustentável. Além disso, outro fator relevante é a promoção da diversidade urbana, social e integração da universidade com a cidade, viabilizada pelas moradias sociais e estudantis.

Com a análise desse projeto, percebe-se a intenção de desenvolver um polo cultural na área ferroviária abandonada e degradada, através da reconversão de usos e reciclagem de edifícios industriais. A preocupação da divisão por setores com diferentes características foi fundamental para identificar os elementos e os potenciais de cada área, mantendo a memória e identidade local (FIGURA 13 E 14).



FIGURA 12 - VISTA DE PARIS RIVE GAUCHE EM 2008.
FONTE: SITE PARIS RIVE GAUCHE, 2011.



FIGURA 13 - MARGEM ESQUERDA DE PARIS AO LONGO DO RIO SENA EM 2008.
FONTE: SITE PARIS RIVE GAUCHE, 2011.

3.1.2. Barcelona

Muitas soluções para requalificação urbana estão vinculadas à promoção de eventos internacionais que geram desenvolvimento econômico e turístico, Barcelona aproveitou os acontecimentos desses eventos, como feiras internacionais, olimpíadas e exposições mundiais e buscou através da implantação de projetos urbanísticos a redefinição da centralidade e da imagem da cidade no âmbito mundial.

Ao longo de sua história, foram várias as intervenções ocorridas em Barcelona, como: a articulação da área de antiga fortaleza – Parc de la Ciutadella – junto ao plano urbanístico de Ildefonso Cerdá, para a Exposição Universal de 1888;

a implantação de novas linhas de metrô, para a Exposição Mundial de 1929; urbanização de novas áreas, para o Congresso Eucarístico Internacional de 1952; a recuperação de áreas industriais degradadas junto à orla do Mediterrâneo, para as Olimpíadas de Barcelona de 1992; e novas operações urbanísticas para a abertura das últimas áreas de Barcelona ao mar, para o Fórum Universal de Culturas de 2004.

A desaceleração das atividades industriais, a deterioração da arquitetura e a transformação da morfologia urbana, atingiu Barcelona nas décadas de 1970 e 1980. Com isso, ainda na década de 1980, a Espanha iniciou campanhas públicas e privadas de construção e valorização do desses espaços, através de obras como estações de trem, museus, e obras para atividades olímpicas. O aproveitamento de instalações industriais, portuárias e ferroviárias serviu como base para que Barcelona melhorasse sua infraestrutura para as Olimpíadas de 1992. (FIGURA 15)



FIGURA 14 - ANTES E DEPOIS DA ABERTURA DA COSTA EM 1992.
FONTE: SITE SCRIBD, 2011.

Esse projeto teve como suporte intervenções na arquitetura e no desenho urbano, com apoio público e privado, sendo definidos padrões rígidos no plano diretor, segundo o qual os empreendedores não se responsabilizavam pelos desenhos das intervenções, apenas pelo cumprimento das diretrizes do plano original. Por fim, esse modelo repercutiu na década de 1990 por vários locais, como em Puerto Madero, em Buenos Aires. (SEGRE, 2004; DITTMAR, 2006).

Foram escolhidas áreas para as instalações olímpicas com o objetivo de melhorar a malha urbana. Uma dessas áreas foi a Vila Olímpica que, junto ao setor industrial Poble Nou, (FIGURA 16) estava sem uso e abrigava instalações portuárias e ferroviárias, pois possuía barreiras físicas, como a via férrea e o mar. (BELLEZA, 2002, DITTMAR, 2006)



FIGURA 15 - SETOR INDUSTRIAL POBLE NOU ANTES DA INTERVENÇÃO DE 1992.
FONTE: SITE SCRIBD, 2011.

As propostas do plano para a área do Poble Nou eram: soterramento dos trilhos do trem, construção de hotéis, conjuntos de escritórios e habitações com enfoque no lazer, em parques lineares. Após as olimpíadas, Barcelona propôs novas metas para a reurbanização completa da área; novas infraestruturas e

planos especiais, num prazo de 15 a 20 anos. Para tanto, foi criada uma sociedade privada municipal para a gestão de serviços e atividades municipais para atrair empresas vinculadas à tecnologia da informação e das comunicações.

Assim, esse projeto de renovação urbana propôs a transformação do bairro Poble Nou com concentrações setoriais, os chamados *clusters*¹⁴. Com uma nova estação intermodal, melhorias na infraestrutura, construção de centro de convenções, habitações, hotéis e universidade pretendeu-se consolidar o conceito de espaço urbano produtivo, aliado à convivência de diversos usos e à vitalidade do espaço público. (BARCELONA, 2005; DITTMAR, 2006)

Analisando esse projeto, pode-se concluir que é essencial a formulação de um plano para a área de intervenção após grandes eventos, como a reurbanização da área de intervenção e a implantação de novas estruturas para satisfazer habitantes e turistas. A gestão pública voltada à formulação de programas de incentivo para desenvolver o local, por meio da implantação de empresas de tecnologia e comunicação, pode garantir a reutilização dos espaços, gerando empregos e atrativos. Entretanto, percebe-se que as medidas adotadas em Barcelona (FIGURA 17 E 18) não levaram em consideração a comunidade local, pois o soterramento dos trilhos permitiu a inclusão de uma nova imagem da cidade, diferente daquela que representava a história de seus habitantes.



FIGURA 16 – VISTA AÉREA DA COSTA MARÍTIMA DEPOIS DA INTERVENÇÃO DE 1992.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

¹⁴ Para Duarte (2006), clusters são potenciais instrumentos de desenvolvimento econômico local nas estratégias de políticas públicas e projetos urbanos sobre vazios metropolitanos, são “[...] processos inovadores de reestruturação produtiva e regeneração urbana [...]”.



FIGURA 17 VISTA DA COSTA MARÍTIMA DEPOIS DA INTERVENÇÃO DE 1992.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

3.2. ESTUDOS DE CASOS NACIONAIS

3.2.1. Eixo Tamanduatehy

O projeto do Eixo Tamanduatehy, em Santo André, faz parte de um processo regional de requalificação urbana. A área situa-se entre a várzea do rio Tamanduateí e a ferrovia Santos-Jundiaí, formada por quilômetros de terrenos industriais.

Como sua localização facilitava o acesso ao porto de Santos, o entorno dessa ferrovia tornou-se um dos principais polos industriais do país. Durante a década de 1980, a desconcentração industrial fez surgir grandes vazios urbanos, um fenômeno que ocorreu em várias cidades brasileiras.

Com essa estagnação das áreas industriais, restaram poucos complexos de fábricas na região e, com isso, a prefeitura lançou o Projeto Eixo Tamanduatehy, baseado nos princípios do planejamento estratégico de Barcelona, o qual previa uma requalificação urbana, econômica, social e ambiental da área industrial. (KAISER, 2002; NAKANO 2002; DITTMAR, 2006)

O projeto foi dividido em quatro etapas: a definição da área do projeto, a contratação de equipes de urbanistas para a elaboração das propostas de

intervenção, a definição do projeto unificador do eixo e a elaboração de um projeto de lei sobre a regulamentação do solo. (FIGURA 19)

Inicialmente, buscou-se a definição de objetivos e ações para intervenções sociais, urbanísticas, econômicas, como: reurbanizar parte da Avenida dos Estados, da ferrovia e da Avenida Industrial; integrar o trem metropolitano moderno com o novo ramal ABC do metrô; ligar a Avenida dos Estados com o Rodoanel; integrar dois lados da cidade, divididos pela ferrovia; ocupar vazios urbanos; recuperar a paisagem do rio através da implantação de áreas verdes; induzir a multiplicidade de usos, como habitação, comércio, indústria, serviços e espaço públicos; adequar a infraestrutura de comunicações, energia elétrica, água, drenagem e áreas verdes; estimular investimentos públicos e privados através de parcerias; desenvolver projetos pilotos para auxiliar na análise da transformação da área.

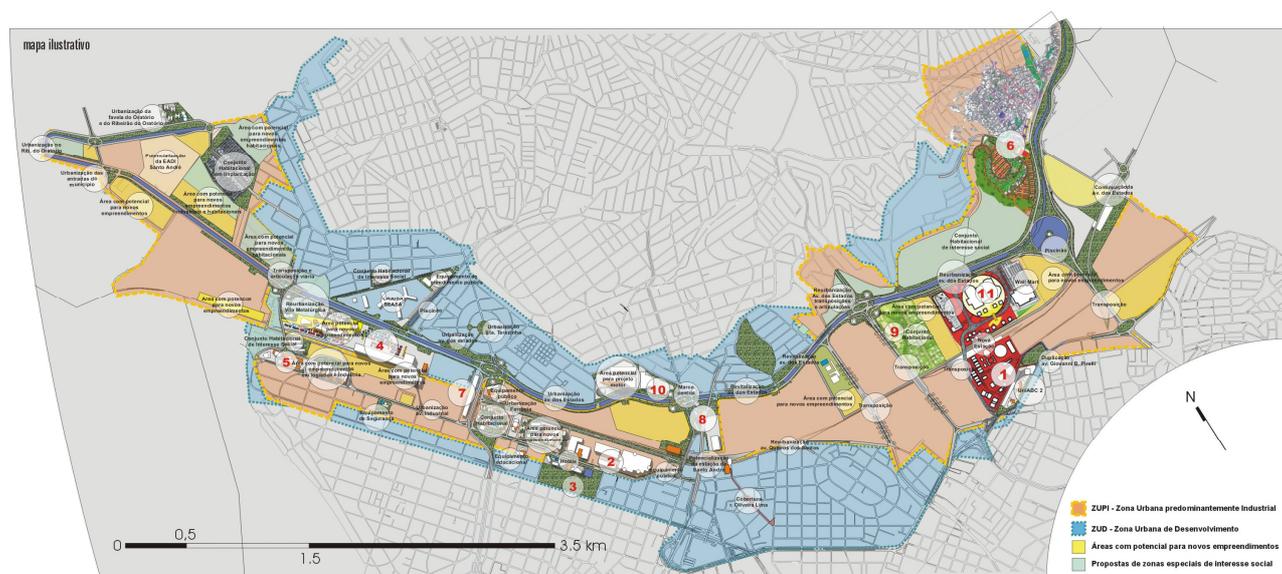


FIGURA 18 – PLANO DIRETOR DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY.
FONTE: SITE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 2011.

Após a etapa inicial, a prefeitura seguiu o processo, encomendando quatro projetos temáticos para equipes transnacionais, com o intuito de discutir e construir ideias básicas e criativas de uma forma coletiva. A terceira etapa correspondeu à troca de informações sobre esses quatro projetos pelo poder público, empresários, profissionais de urbanismo e pela imprensa.

A partir disso, foi elaborado o Plano Diretor do Projeto do Eixo Tamanduatehy, com diretrizes que pretendiam definir um espaço público estruturante, a macro-acessibilidade, a construção de eixos revitalizadores, reformulação do tecido urbano local, áreas de convivência de usos e inclusão social. (FIGURA 20 e 21)

A etapa seguinte correspondeu à regulação específica do solo - lei de desenvolvimento industrial e comercial; normas na área de interesse social; lei para criação de incentivos seletivos, Plano Diretor, Código de Obras, Operação Urbana Pirelli I e II e o Estatuto da Cidade. (KAISER, 2002; DITTMAR, 2006)

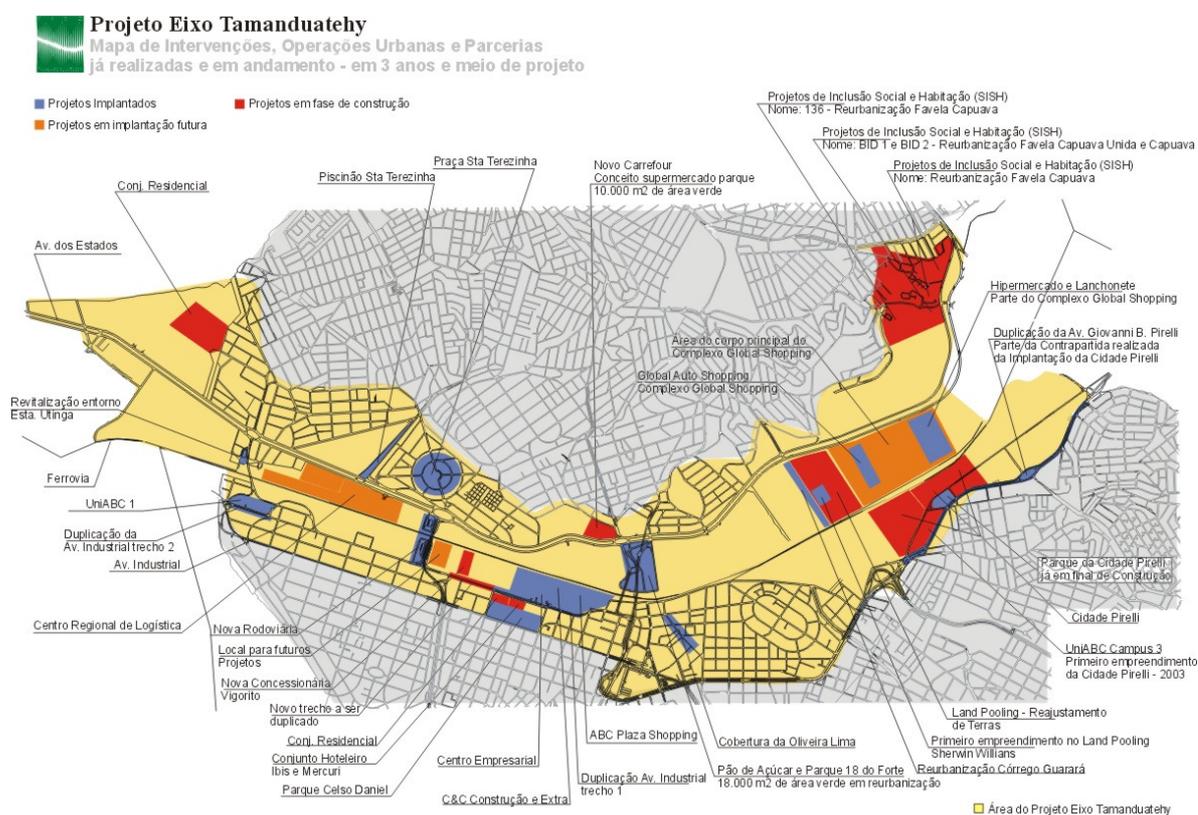


FIGURA 19– INTERVENÇÕES - PROJETO EIXO TAMANDUATEHY.
FONTE: SITE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 2011.

O projeto Eixo Tamanduatehy, portanto, coloca em pauta a necessidade da criação de espaços públicos, defendendo a democratização desses espaços através de um processo de inclusão social e ampliação do convívio nas novas

áreas, como também a importância da criação de programas com vistas à articulação regional.

Entretanto, vale ressaltar que o projeto teve dificuldades nas articulações políticas, além da falta da participação popular, o que refletiu numa intervenção de cunho autoritário, que não contribuiu para a valorização da memória da comunidade, mas apenas na viabilização do crescimento industrial e no sistema viário.



FIGURA 20– VISTA DO EIXO TAMANDUATEHY ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO.
FONTE: SITE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ, 2011.

3.2.2. A Estação da Luz

O bairro da Luz é o cruzamento central dos principais eixos da cidade, com a presença da ferrovia e da via semi-expressa, fazendo parte do corredor viário Norte-Sul da cidade de São Paulo. A área possui como potencial a centralidade, tendo em vista uma acessibilidade privilegiada com abundância de transporte coletivo, comércios consolidados e equipamentos culturais, propícios à ocupação habitacional e à inclusão social. (BEM, 2009)

Segundo Sales (2001), o projeto de requalificação da Nova Luz se resume na modernização funcional e na integração dos serviços ferroviários e metroviários, para alterar a imagem negativa da área (FIGURA 22), mediante a reconversão dos

vazios e da definição dos espaços de articulação metropolitana; reabilitação de imóveis particulares e de interesse cultural; construção de novas unidades, associadas ao equipamento público e ao incentivo à recuperação e atração de atividades terciárias.

Tendo em vista a identidade e características urbanas locais, o projeto, segundo Sales, visa garantir subsídios para a recuperação dos bens tombados, induzir à reutilização do espaço construído e favorecer a mistura de usos, a diversidade tipológica e a heterogeneidade social, além de reforçar a ligação do centro com o bairro.



FIGURA 21 – IMEDIAÇÕES DA ESTAÇÃO DA LUZ.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

A reorganização da área no entorno da estação intermodal da Luz, tem como objetivo reintegrar e valorizar o conjunto do patrimônio histórico e espaços públicos. Para BEM (2009), a requalificação urbana das imediações do Parque e da Estação da Luz configura-se uma expansão da cidade. Os conjuntos coloniais sobrepõem-se no eixo dos trilhos e os projetos urbanos transformam o eixo viário colonial do Campo da Luz em eixo de tráfego semi-expresso. O sistema foi criado para possibilitar contornos, giros, possibilidades de retornos, fluidez dos fluxos, continuidade das redes, em vias expressas ou semi-expressas, alternadas com os eixos dos trilhos em variados níveis - nível do terreno, trincheiras e subterrâneos. (FIGURA 23)

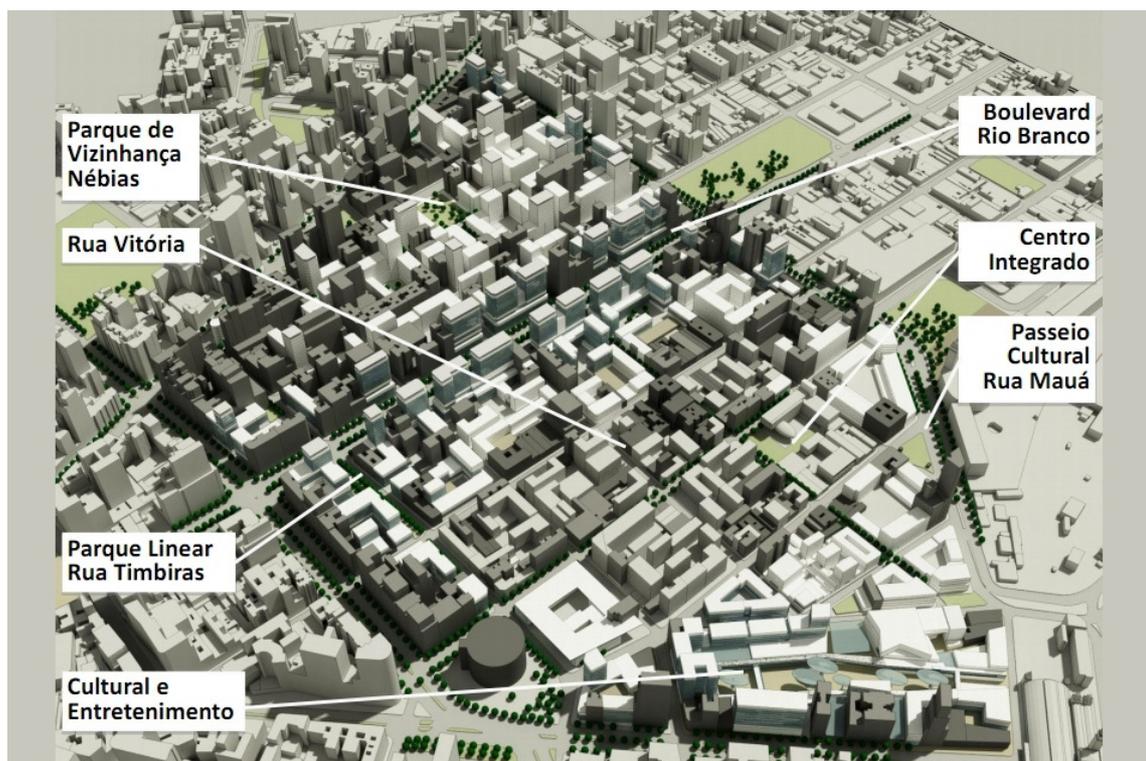


FIGURA 22 – ESQUEMA DO PROJETO URBANO ESTAÇÃO DA LUZ.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

BEM (2009) relata que essa proposta pretendia abordar os sistemas de transporte de massa, ferrovia e vias semi-expressas, e o sistema local de circulação. Além disso, propunha-se recuperar espaços centrais através da requalificação das áreas públicas existentes e a construção de novos espaços coletivos e de convívio, a partir da compatibilização dessas duas escalas de mobilidade: local, central e metropolitana.

A hierarquia das redes e fluxos foi definida, de acordo com BEM (2009), através das relações entre os espaços; a partir dos públicos (ruas, calçadas e praças) para os privados. Foi alterado o uso do solo – a verticalização, a restauração e o tombamento de edifícios de valor patrimonial histórico, parcerias entre poder público e iniciativa privada para promover um adensamento habitacional de interesse social e mercado popular, galerias comerciais, comércio de rua, serviços, equipamentos culturais e de lazer, parque infantil com creche, escola e biblioteca, são pontos relevantes da proposta.

Através dessas informações sobre o projeto, pode-se salientar que a essa reorganização da região ocasionou valorização imobiliária e os moradores de baixa renda retiraram-se da região, por não possuir condições financeiras para comprar e alugar os imóveis. De acordo com esse contexto, verifica-se uma maior necessidade de garantir que o processo de requalificação urbana, com investimentos públicos e privados, não provoque a expulsão dos moradores da área, especialmente os de baixa renda, pela valorização imobiliária e alteração dos usos preexistentes.

3.2.3. Água Branca

A Operação Urbana Água Branca compreende um conjunto de ações coordenadas pela Prefeitura Municipal de São Paulo com a participação da iniciativa privada. Seu perímetro de intervenção é de 504 ha, definido em função dos planos de urbanização já existentes para a região desde a década de 1970.

A ocupação ao longo da linha férrea, nessa região, tem predomínio do uso residencial, ao sul, e do uso industrial, ao norte. A paisagem é marcada por depósitos, armazéns e galpões industriais que, atualmente, estão desativados, devido à nova dinâmica industrial. Dois elementos urbanos funcionam como barreiras físicas, gerando ocupação desigual e esparsa: o rio Tietê e a ferrovia. Entretanto, esses elementos induziram a renovação urbana, com a modernização da ferrovia e a recuperação da paisagem do rio. (EMURB, 1995; MAGALHÃES, 2005; DITTMAR, 2006). (FIGURA 24)

Como a região encontra-se próxima da área central e do centro histórico da cidade, apresenta boas condições de macro-acessibilidade, em função do sistema viário e do terminal intermodal da Barra Funda. No entanto, devido ao processo de ocupação industrial entre as ferrovias e o rio, e a forma de inserção das linhas férreas, a micro-acessibilidade é deficiente e truncada, além de gerar graves problemas de drenagem.

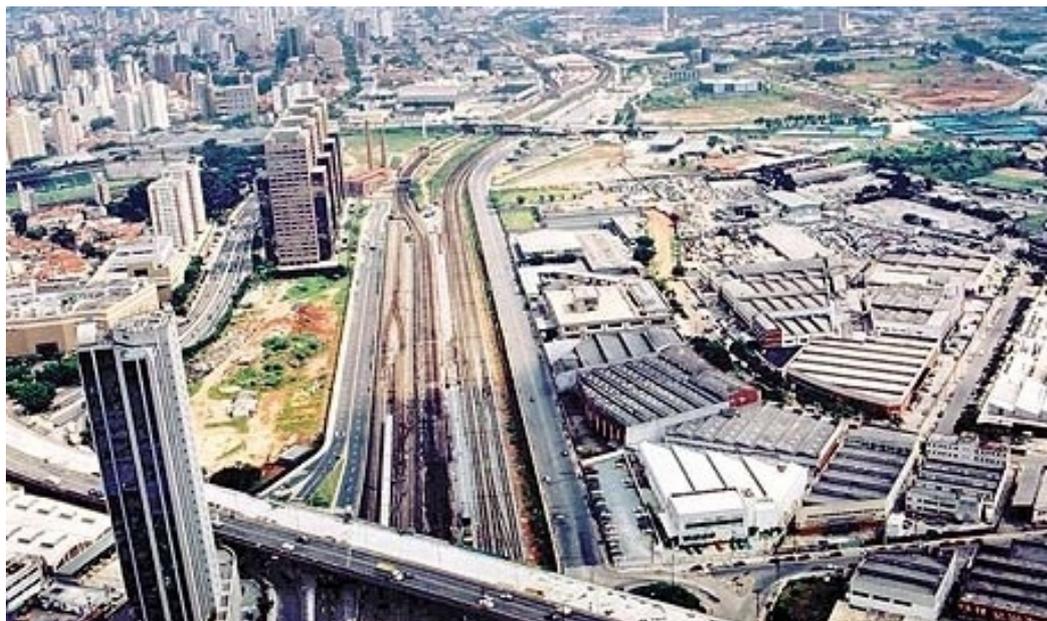


FIGURA 23 – ÁREA DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO ÁGUA BRANCA.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

Mesmo com uma localização privilegiada, vários obstáculos prejudicaram o desenvolvimento dessa região: o zoneamento restritivo em algumas áreas que desestimula a ocupação - áreas exclusivamente industriais; problemas de drenagem; a presença de ferrovias que cortam a região, formando barreiras de difícil transposição para veículos e pedestres; o tipo de uso e o estado de conservação dos imóveis ao longo da faixa da ferrovia, induzindo a deterioração do entorno; o sistema viário interno que apresenta descontinuidades, prejudicando a circulação e a integração com os bairros vizinhos. (DITTMAR, 2006)

A Operação Água Branca estabeleceu como objetivos novos padrões de uso e ocupação, compatíveis com as potencialidades da região; a definição de diretrizes para a ocupação racional dos grandes vazios urbanos; melhorias e complementação do sistema de drenagem; alteração, ampliação e implantação de sistema viário; garantia de padrões ambientais e paisagísticos adequados mediante a criação de espaços públicos; implantação de áreas verdes e controle de permeabilidade do solo. (FIGURA 25)



FIGURA 24 – INTERVENÇÕES DA OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

3.2.4. Diagonal Sul

Devido às dimensões, as características e as potencialidades, essa intervenção urbana se destaca, pertencendo à escala metropolitana da ferrovia industrial, o eixo Santos-Campinas, e apresentando forte relação com o centro de São Paulo. (SALES, 2005; DITTMAR, 2006)

Esta área faz parte do eixo ao longo do vale do Tamanduateí. A intervenção urbana nessa área foi proposta pelo Plano Diretor Estratégico de 2002 que engloba setores dos bairros do Pari, Brás, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente (FIGURA 26).



FIGURA 25 – VISTA DA ÁREA DE INTERVENÇÃO DA OPERAÇÃO URBANA DIAGONAL SUL.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

O projeto faz parte das ações do Programa Ação Centro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) ¹⁵ e Empresa Municipal de Urbanismo, apresentando inter-relação com outras intervenções propostas.

Para analisar a área de intervenção desenvolveu-se uma cartografia da implantação industrial e, dessa forma, foram reconhecidas as condições de instalação e funcionamento das indústrias em atividade na região. Após esta análise, foi analisado o papel da ferrovia na configuração do território metropolitano, para assim reformular as medidas para o transporte sobre trilhos local ou regional. Nessa intervenção foram colocados em pauta questões referentes aos sistemas gerais estruturadores, como mobilidade (ferrovia, metrô, veículo leve sobre pneus e áreas livres), e também sistemas edificados de integração - habitação, produção tecnológica e espaços públicos centrais.

As propostas obedecem a quatro matrizes urbanas: a reutilização de infraestrutura; melhoria do sistema de transporte; melhoria ambiental do eixo verde e consolidação da orla ferroviária como eixo metropolitano. (SOUZA, 2002; DITTMAR,

¹⁵ Conjunto de ações a serem implementadas por 16 secretarias e cinco empresas municipais; essas ações são distribuídas em cinco eixos – valorização imobiliária e afetiva, transformação do perfil econômico, melhoria da circulação, recuperação do ambiente urbano e fortalecimento institucional do município através de recursos orçamentários e financiados pelo BID da ordem de U\$ 100 milhões.

2006). Para a efetivação dessas ações, foram definidos mapas de setorização, para indicar lugares prioritários de reconversão urbana (FIGURA 27) e lugares para a modernização da linha do trem metropolitano, como Roosevelt, Mooca, Ipiranga e Tamanduateí.

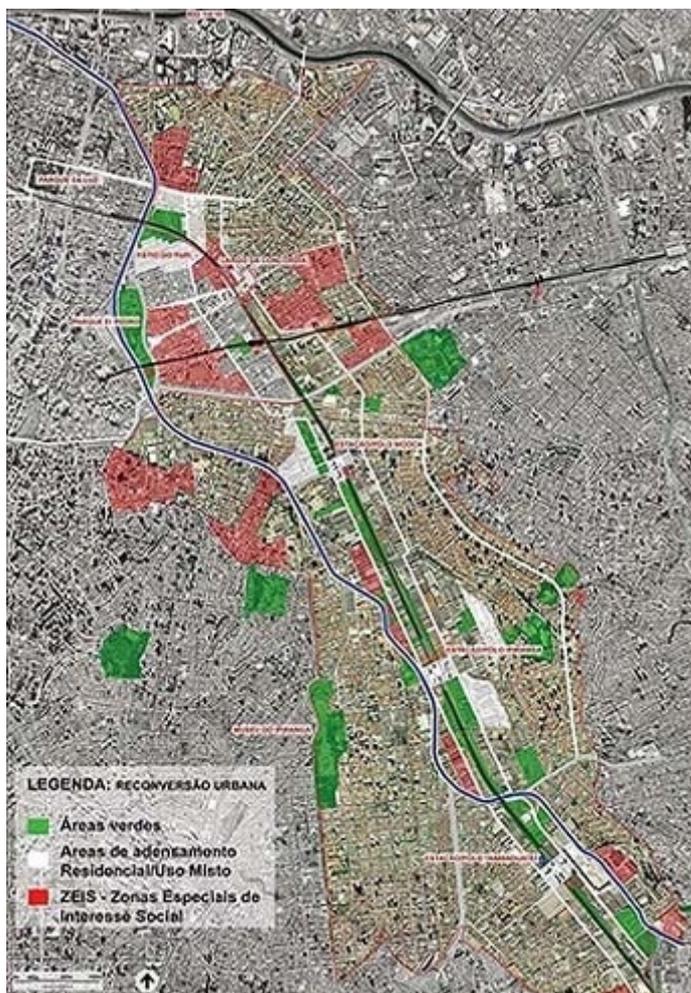


FIGURA 26 – PONTOS DE RECONVERSÃO URBANA DA DIAGONAL SUL.
FONTE: SITE VITRUVIUS, 2011.

Atualmente, a Operação Urbana Diagonal Sul está desenvolvendo trabalhos relativos a inventários, mapeamento, estudos acadêmicos e produção de projetos básicos para esses polos. Dentre os estudos relacionados com a área estão as operações urbanas, como uma base projetual estratégica para essas áreas de intervenção: a Operação Urbana Orla Ferroviária – reestruturação da Operação Urbana Água Branca e Operação Urbana Diagonal Sul.

3.2.5. Linha Pinhão

Para completar os estudos de casos, buscou-se analisar uma proposta de roteiro turístico que, metodologicamente, pode contribuir para a implantação de um percurso turístico, pretendido nessa pesquisa.

A Linha Pinhão, dentro de uma escala local, é caracterizada como uma proposta de roteiro turístico (FIGURA 28), composta por caminhos turísticos, culturais e históricos, que percorre 51 pontos no centro da cidade de Curitiba, baseados nos conceitos de Boullón (2002).

Desenvolvido durante a década de 1990, pela Secretaria do Turismo e Prefeitura Municipal de Curitiba, essa proposta pretendia recuperar aspectos da paisagem urbana que testemunhassem a história da cidade. Assim, foram idealizados diferentes caminhos, que poderiam ser realizados a pé, compostos por três elementos - dois logradouros e um marco - conforme a classificação de Boullón (2002): a Praça João Cândido, a Praça Osório e a Universidade Federal do Paraná. Esse caminho tinha como ponto nodal, segundo Lynch (1997), a imagem da pinhadados-ventos, estabelecida entre as ruas Barão do Rio Branco e XV de Novembro. (SIVIERO, 2005)

Os elementos da Linha Pinhão, identificados por placas no roteiro histórico, foram estipulados em comemoração aos 300 anos de Curitiba. No entanto, atualmente, são poucos os elementos que ainda possuem placas de identificação do roteiro, o que prejudica o turismo receptivo e a própria comunidade. Com essa tentativa de resgatar a memória através do lazer e da educação, associados à história e cultura de Curitiba, inúmeros marcos da paisagem urbana mantiveram-se preservados e ainda se destacam como uso turístico na área central curitibana. (FENIANOS E MENDONÇA, 1996; SIVIERO, 2005)

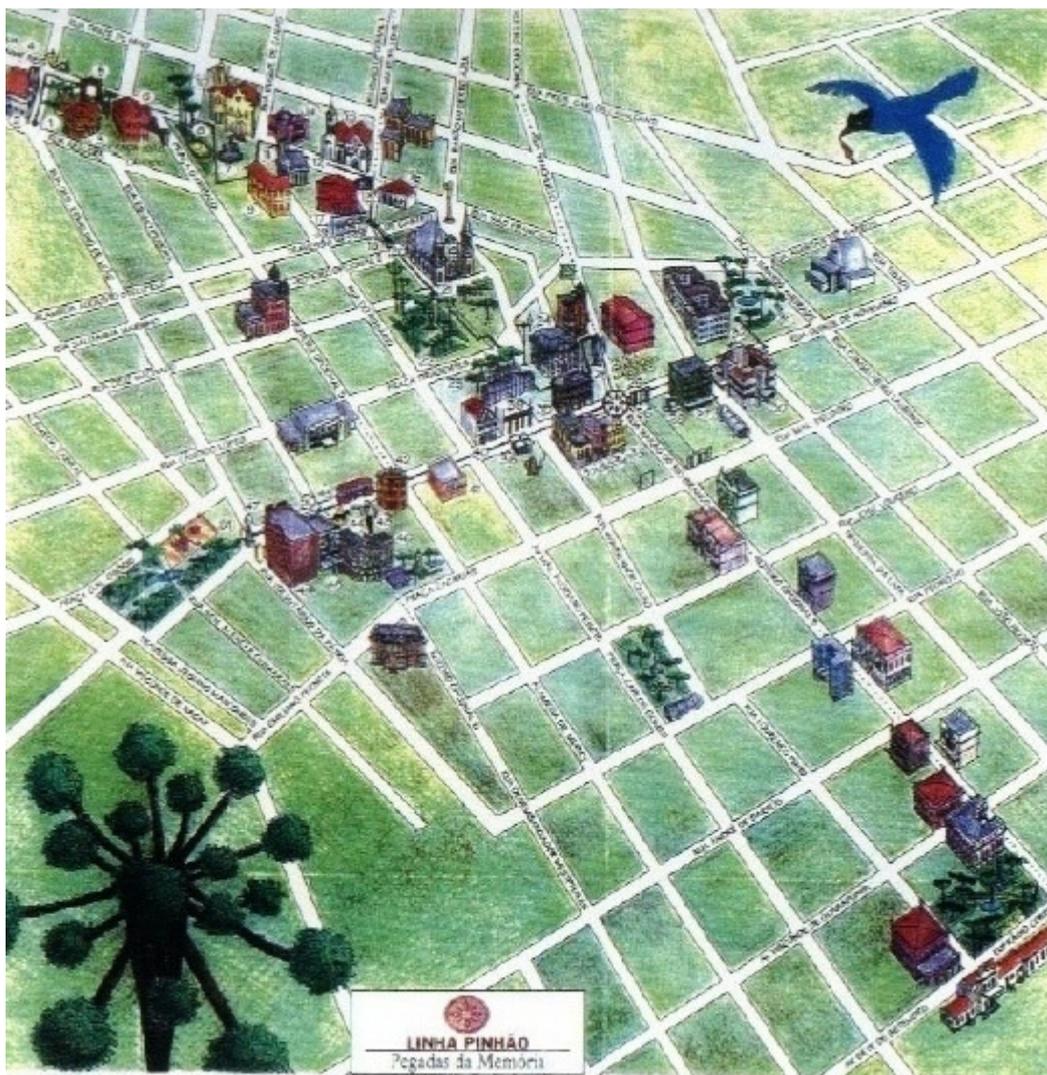


FIGURA 27 – MAPA TEMÁTICO LINHA PINHÃO – PEGADAS DA MEMÓRIA.
FONTE: SIVIERO, 2005, ADAPTADO.

A Linha Pinhão, assim, foi formulada como um roteiro turístico para a cidade de Curitiba, baseada nos conceitos de Lynch (1997) e Boullón (2002), que consideram os logradouros, os setores, os marcos e roteiros elementos que compõe a paisagem da cidade. Esse roteiro dividiu-se em seis sub-roteiros, abrangendo diversas áreas da cidade. Segundo os estudos de Siviero (2005), o uso e a ocupação do solo em Curitiba apresentam ações voltadas para a definição de elementos como atrativos turísticos.

O Roteiro 1 é composto pelas imediações do Largo da Ordem, com diversas edificações que retratam a história artística curitibana, como: a Casa do Artesanato (artesanato local), a Casa João Turin (exposições do artista), Centro Juvenil de Artes

Plásticas, Conservatório de Música Popular Brasileira, casarões de imigrantes alemães, Museu Guido Viaro (Ateliê Livre de Belas Artes).

O Roteiro 2 corresponde aos arredores das ruas José Bonifácio, Saldanha Marinho e Doutor Muricy, apresentando edificações importantes para a história artística paranaense como: a Sala Miguel Bakun, no prédio-sede da Secretaria do Estado da Cultura do Paraná (exposições do pintor ucraniano), o Memorial Brasileiro de Design e a Casa Vermelha.

Os Roteiros 3 e 4, nas imediações da Rua Barão do Rio Branco, XV de Novembro e Praça Eufrásio Correia, contam a história política do Paraná e as edificações que formavam o conjunto ferroviário curitibano, dentre elas: a velha sede do Clube Curitibano, a Estação Ferroviária, o Centro de Convenções, o Cine-teatro Vitória, o Hotel Johnscher, Museu da Imagem e do Som do Paraná (abrigou a primeira sede do Governo do Estado do Paraná), todo o conjunto da Praça Eufrásio Correia (tombado como patrimônio histórico e artístico estadual).

O Roteiro 5, na região que corresponde às ruas Doutor Muricy e XV de Novembro, destaca a Biblioteca Pública do Paraná e o Roteiro 6, entre a rua Emiliano Pernetta e Praça Zacarias, o Museu de Arte Contemporânea do Paraná .

Esses roteiros, caracterizados e classificados a partir de conceitos clássicos de paisagem e turismo, reforçam a importância do planejamento turístico, visto que o turismo é um consumidor do espaço urbano.

3.2.6. Estudo Preliminar do Bonde Turístico

Para revitalizar a área central curitibana foi elaborado pelo IPPUC¹⁶ um estudo preliminar do Bonde Turístico de Curitiba, em 2006: uma proposta de integração das ações do Programa Marco Zero¹⁷ de revitalização da área central. O objetivo de um roteiro turístico para a cidade, segundo o órgão municipal, seria reintroduzir na paisagem urbana os antigos bondes que serviram de transporte coletivo e contribuíram para a formação da memória e identidade local. (PRESTES,

¹⁶ Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba.

¹⁷ O Programa Marco Zero é um programa de revitalização da área central que envolve uma série de projetos na região das praças Tiradentes e Generoso Marques como: reforma de calçadas, despoluição visual e um projeto para implantar um bondinho entre a Praça Eufrásio Correia e o Passeio Público.

2009). Dessa forma, essa proposta turística, cultural e de resgate da memória da cidade seria um elemento norteador para revalorização de uma parcela da área central de Curitiba, atualmente degradada e contendo espaços subutilizados.

No percurso, estariam incluídos os patrimônios tombados da paisagem e da arquitetura ferroviária, como a antiga Estação Ferroviária, a Ponte Preta e a garagem antiga dos bondes, um eixo que compreendia a Praça Eufrásio Correia, a Rua Barão do Rio Branco, a Rua Riachuelo seguindo até o Passeio Público (FIGURA 29).

Com o projeto seria realizada uma revisão na sinalização local e a instalação de controladores dos semáforos, sendo os bondes movidos por um sistema de alimentação elétrica por rede própria, com corrente contínua e cabo elétrico suspenso sobre a via, com retorno por trilhos aterrados. (PRESTES, 2009)

O Bonde Turístico de Curitiba previa uma tarifa mais elevada que a tarifa do transporte coletivo convencional, pois não haveria veículos suficientes para o uso do modal como transporte coletivo, então, a proposta não foi implantada por falta de recursos financeiros, não tendo prioridade no sistema de transporte da cidade.



FIGURA 28 – PERCURSO DO BONDE TURÍSTICO DE CURITIBA.
FONTE: PRESTES, 2009.

3.3. CONCLUSÕES SOBRE A ANÁLISE DE CORRELATOS

Os casos apresentados, internacionais e nacionais, consideram o tema da reconversão urbana em áreas ferroviárias e industriais, permitindo relacionar as soluções encontradas em diversos projetos com a problemática da desconcentração de áreas industriais, comum na cidade contemporânea.

Ao analisar esses casos, é possível destacar a articulação de políticas públicas para a gestão de áreas vazias ou subutilizadas, estabelecendo diretrizes para a integração com outros projetos urbanos. Além disso, refletir sobre essas situações implica confrontar diversas opiniões em relação aos problemas ocasionados pelos vazios urbanos, sobretudo na reconversão do espaço público.

Destacam-se esses exemplos as similaridades em relação à requalificação de áreas industriais e ferroviárias. Os pontos em comum nesses projetos são: necessidade de um planejamento integrado; a importância da comunidade, que transforma esses espaços não em cenários, mas em lugares; o poder da iniciativa privada, valorização do tecido urbano; o incentivo para a criação de espaços multifuncionais e áreas verdes; a modernização da ferrovia como opção para ampliar o sistema de transporte público e a recuperação de edifícios, industriais e ferroviários, como patrimônio arquitetônico.

Por fim, esses estudos de caso salientam metodologias de pesquisa e instrumentos utilizados, que ajudarão na elaboração de um projeto de requalificação da paisagem a ser desenvolvido no Trabalho Final de Graduação. Destaca-se, então, que ter a cidade como objeto de estudo e o espaço urbano como local que possui diversidade de relações e comportamentos, além de reconhecer que a paisagem urbana está em constante transformação, são diretrizes fundamentais para propostas de requalificação urbana.

Para comparar as intervenções analisadas, foi elaborado um quadro síntese, contendo todos os projetos, levando em consideração os objetivos, os fatores de degradação, as características da área, as deficiências, os agentes envolvidos, os resultados alcançados e as similaridades com o tema.

QUADRO SÍNTESE DOS ESTUDOS DE CASOS	CASOS	OBJETIVOS	FATORES DE DEGRADAÇÃO	CARACTERÍSTICAS DA ÁREA	DEFICIÊNCIAS	AGENTES	RESULTADOS	SIMILARIDADE COM O TEMA
	PARIS RIVE GAUCHE	<ul style="list-style-type: none"> Melhorias em infraestrutura e dinamização dos usos; Transformar antigas áreas industriais e ferroviárias degradadas; Estimular empreendimentos culturais junto ao rio; 	<ul style="list-style-type: none"> Desaceleração das atividades industriais e ferroviárias; Tecido urbano fragmentado pelo rio e pelo eixo ferroviário; Trânsito não integrado de pedestres, ciclistas e veículos; 	<ul style="list-style-type: none"> Presença de rios; Resquícios de atividades industriais e ferroviárias; Presença de usinas, galpões, leitos ferroviários e armazéns do século XIX; 	<ul style="list-style-type: none"> Barreiras físicas, como rios e vias férreas; Edifícios industriais abandonados ou subutilizados; Desvalorização do rio; 	<ul style="list-style-type: none"> Prefeitura Municipal; Sociedade composta por arquitetos e urbanistas (Société d'Économie Mixte et d'Aménagement de la Ville de Paris); Sociedade Nacional de Estradas de Ferro; Investidores privados; 	<ul style="list-style-type: none"> Implantação de um polo multimodal; Construção de um polo universitário; Núcleos com diversidade de usos; 	<ul style="list-style-type: none"> Estimulação de polos culturais e universitários;
	BARCELONA	<ul style="list-style-type: none"> Promoção de eventos internacionais; Desenvolvimento econômico e turístico; Estimular empreendimentos culturais junto ao mar e ao porto; 	<ul style="list-style-type: none"> Tecido urbano fragmentado pelo mar, pelo porto e pelo eixo ferroviário; Edifícios sem uso ou subutilizados; 	<ul style="list-style-type: none"> Área da orla do Mediterrâneo; Presença do porto e de vias férreas; Instalações industriais e ferroviárias entre a via férrea e o mar; 	<ul style="list-style-type: none"> Barreiras físicas, como o mar e vias férreas; Edifícios industriais abandonados ou subutilizados; Desvalorização da orla do mar Mediterrâneo; 	<ul style="list-style-type: none"> Sociedade privada municipal; Campanhas públicas e privadas; Investidores públicos e privados; Equipe de Arquitetos e Urbanistas; 	<ul style="list-style-type: none"> Implantação de estação intermodal; Implantação de plataforma econômica e tecnológica; Construção de centros de convenções, novas habitações, hotéis e universidades; 	<ul style="list-style-type: none"> Estimulação para construção de centros de convenções, habitações, hotéis e universidades;
	EIXO TAMANDUATEHY	<ul style="list-style-type: none"> Integrar o trem metropolitano com o metrô; Integração entre os dois lados da cidade, divididos pela ferrovia; Desenvolver projetos pilotos; 	<ul style="list-style-type: none"> Tecido urbano fragmentado pelo rio, pela via férrea e por rodovias e avenidas; 	<ul style="list-style-type: none"> Área situada entre a várzea do rio Tamanduateí e a ferrovia Santos-Jundiaí; Acesso ao porto de Santos; 	<ul style="list-style-type: none"> Barreiras físicas, como o rio e a via férrea; Divisão da cidade pela linha férrea; Falta de integração modal; 	<ul style="list-style-type: none"> Prefeitura Municipal; Empresários e imprensa; Equipe de Arquitetos e Urbanistas transnacional; 	<ul style="list-style-type: none"> Dificuldades de articulação na política urbana; Falta de participação popular; Plano Diretor do Projeto do Eixo Tamanduatehy; Diretrizes para espaço público estruturante; 	<ul style="list-style-type: none"> Convivência de usos e inclusão social.

Continua na próxima página.

ESTAÇÃO DA LUZ	<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação de imóveis de interesse cultural; - Incentivo à recuperação e atração de atividades terciárias. - Favorecer a mistura de usos, a diversidade tipológica e a heterogeneidade social; 	<ul style="list-style-type: none"> - Tecido urbano fragmentado, pela via férrea, por rodovias e avenidas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área situada no cruzamento central dos principais eixos da cidade; - Presença da ferrovia e da via semi-expressa; - Parte do corredor viário Norte-Sul da cidade de São Paulo; 	<ul style="list-style-type: none"> - Barreiras físicas, como via férrea e rodovias; - Poucos espaços públicos e áreas verdes; 	<ul style="list-style-type: none"> - Prefeitura Municipal; - Investidores públicos e privados; - Equipe de Arquitetos e Urbanistas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Plano de Habitação de Interesse Social; - Adensamento da área central; - Restauração e tombamento de edifícios de valor patrimonial histórico; 	<ul style="list-style-type: none"> - Restauração e tombamento de edifícios de valor patrimonial histórico;
ÁGUA BRANCA	<ul style="list-style-type: none"> - Readequar o sistema de drenagem; - Ampliar o sistema viário; - Adequar padrões ambientais e paisagísticos; - Modernizar a ferrovia e recuperar a paisagem do rio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Barreiras físicas, como o rio Tietê e a ferrovia; - Ocupação desigual e esparsa; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área com 504 ha, formada pelo rio Tietê, linha férrea; - Áreas com boas condições de macro-acessibilidade em função do sistema viário e do terminal intermodal da Barra Funda; 	<ul style="list-style-type: none"> - Barreiras físicas, como via férrea e o rio Tietê; - Micro-acessibilidade deficiente e truncada; - Dificuldade de circulação e integração com os bairros vizinhos; - Graves problemas de drenagem; - Zoneamento restritivo nas áreas industriais; 	<ul style="list-style-type: none"> - Prefeitura Municipal; - Secretaria Municipal de Planejamento; - Empresa Municipal de Urbanismo; - Investidores públicos e privados; - Equipe de Arquitetos e Urbanistas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurso Bairro Novo; - Plano Integrado de Transportes; - Falta de êxito por dificuldades na gestão urbana; 	<ul style="list-style-type: none"> - Plano Integrado de Transportes; - Proximidade da área central e do centro histórico da cidade;
DIAGONAL SUL	<ul style="list-style-type: none"> - Buscar inter-relação com outras operações; - Reconhecer as condições de instalação e funcionamento das indústrias em atividade na região; - Reformular novas medidas para o transporte sobre trilhos local ou regional; 	<ul style="list-style-type: none"> - Transformação da paisagem urbana formada por depósitos, armazéns e galpões industriais, atualmente desativados; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área que pertence ao eixo Santos-Campinas e vale do Tamanduateí. - Proximidade da área central da cidade; 	<ul style="list-style-type: none"> - Barreiras físicas, como via férrea e o rio Tamanduateí; - Dificuldade de mobilidade (ferrovia, metrô, veículo leve sobre pneus); 	<ul style="list-style-type: none"> - Prefeitura Municipal; - Programa Ação Centro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); - Empresa Municipal de Urbanismo. - Equipe de Arquitetos e Urbanistas; 	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de inventários, mapas, estudos acadêmicos e produção de projetos básicos; 	<ul style="list-style-type: none"> - Novas medidas pra o transporte sobre trilhos local ou regional; - Buscar inter-relação com outras operações;

Continua na próxima página.

	LINHA PINHÃO	<ul style="list-style-type: none"> - Criar atrativos turísticos para a cidade; - Propor um roteiro turístico composto por caminhos turísticos, culturais e históricos; 	<ul style="list-style-type: none"> - Pouco incentivo e manutenção dos atrativos turísticos; - Desconhecimento pela população sobre os bens tombados como patrimônio; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área central da cidade de Curitiba; - Presença de conjuntos históricos tombados como patrimônio cultural; - Edificações importantes para a história do Paraná e de Curitiba; 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de incentivo público e privado para a manutenção dos espaços turísticos; - Má conservação dos imóveis nessa área; 	<ul style="list-style-type: none"> - Prefeitura Municipal; - Secretaria Municipal de Turismo; - Investidores públicos e privados; 	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento de um roteiro turístico; - Preservação de marcos urbanos; - Restauração de edifícios históricos; 	<ul style="list-style-type: none"> - Roteiro turístico que integra diversos equipamentos e edificações que compõe a paisagem urbana;
	BONDE TURÍSTICO	<ul style="list-style-type: none"> - Propor um roteiro turístico, cultural e histórico; - Requalificar a área central; - Valorizar a memória e a identidade local; 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de atividades diversificadas; - Pouca valorização dos bens tombados como patrimônio; 	<ul style="list-style-type: none"> - Área central da cidade de Curitiba; - Presença de conjuntos históricos tombados como patrimônio cultural estadual; 	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de fiscalização e manutenção do patrimônio; - Pequena frota de veículos; - Tarifa elevada; 	<ul style="list-style-type: none"> - Prefeitura Municipal; - Secretaria Municipal de Turismo; - Equipe multidisciplinar do Programa Marco Zero; 	<ul style="list-style-type: none"> - Estudo preliminar de um roteiro turístico; - A proposta não foi implantada por questões financeiras. 	<ul style="list-style-type: none"> - Roteiro turístico para ser realizado pelo modal bonde e que percorra a paisagem ferroviária curitibana;

QUADRO 2 – SÍNTESE DA ANÁLISE DE CORRELATOS.
 FONTE: ELABORADO PELA AUTORA.

4 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

Para analisar a realidade e definir um diagnóstico optou-se pela divisão deste capítulo em tópicos que abordassem as questões históricas da ferrovia e da Região Metropolitana de Curitiba.

No primeiro tópico – Breve histórico da Ferrovia Curitiba-Paranaguá – pretende-se salientar a história da ferrovia e a evolução do sistema de transporte público da RMC, além da presença do trem na memória coletiva dos habitantes, principalmente do município de Curitiba.

No segundo tópico – Projetos para o sistema de transporte público da RMC são apresentados diversos projetos componentes da história do transporte coletivo curitibano, muitos marcados por propostas de utilização do transporte sobre trilhos.

No terceiro tópico – A evolução do espaço urbano e a transformação da paisagem da RMC – procura-se refletir a respeito do processo de ocupação e a importância do sistema viário e de transporte público como norteador da transformação da paisagem.

O quarto tópico – Recorte Espacial – traz a área de estudo e a relação entre os municípios provocada pelo ramal ferroviário e suas características, bem como uma proposta da área de intervenção.

Ao final do capítulo são apresentadas as conclusões sobre a área estudada, a partir dos conceitos apontados no segundo capítulo - Conceituação Temática.

4.1. BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA CURITIBA – PARANAGUÁ

A linha férrea Curitiba-Paranaguá é reconhecida mundialmente por ter sido uma obra ferroviária do século XIX que venceu os grandes obstáculos da Serra do Mar. Segundo a ABPF, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, esse marco da engenharia ferroviária nacional foi projetado por André Rebouças e construído por Teixeira Soares. O primeiro trecho foi inaugurado em 1883 e em 1885 chegou à Curitiba, tornando-se a primeira ferrovia do Estado do Paraná. Em 1892, um ramal partia de Morretes até outro porto, o de Antonina.

A linha incorporada depois pela RVPSC¹⁸ passou ao controle federal da RFFSA¹⁹ em 1957 e, em 1997 com a privatização pela FSA - Ferrovia Sul-Atlântica - tornou-se a ALL, América Latina Logística.

Em mais de cem anos de existência a ferrovia foi pouco alterada, apenas dentro de Curitiba e na mudança de um túnel na serra. Essa linha ainda é uma das poucas que continua transportando passageiros de forma turística, que atua desde a década de 1990 mantida por uma concessionária privada, a Serra Verde²⁰. A linha mantém quase todas as características originais, contudo deixou a estação original de Curitiba, em 1972, e se instalou na atual rodoferroviária onde, até hoje, saem e chegam passageiros.

A Estação Central de Curitiba permaneceu ativa até 1972, após essa data, instalou-se na Estação Rodoferroviária. Até os anos 80 alguns trens turísticos saiam para a Lapa, mas no início dos anos 90, os trilhos foram retirados e a ligação da Rodoferroviária com a saída para Ponta Grossa foi desfeita. Hoje, sobram apenas os trilhos e a plataforma que abriga algumas locomotivas e carros que fazem parte do museu instalado dentro da estação, revelando um pouco da história ferroviária da região para os novos usuários (FIGURA 29).

¹⁸ Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

¹⁹ A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Essa sociedade foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, com o objetivo principal de promover e gerir os interesses da União no setor de transportes ferroviários.

²⁰ A empresa Serra Verde administra o transporte turístico no trecho ferroviário entre Curitiba e Paranaguá.

Na região da antiga estação ferroviária existem marcos da paisagem ferroviária curitibana, um deles é o prédio da antiga estação ferroviária. A presença da Estação e do Ramal que promoveu a intensificação da ocupação da região industrial, marcam o desenho urbano e dividem os bairros da cidade: o Centro na frente da Estação e aos fundos o Bairro Rebouças. O prédio ocupava frente para a Avenida Sete de Setembro até a Avenida Silva Jardim, entre Avenida Marechal Floriano Peixoto, e cruzava o pátio num viaduto de ferro, a “Ponte Preta”, até a Rua João Negrão. Quando o prédio da Estação Central foi desativado em 1972 com a construção da Rodoferroviária, foram realizados estudos para seu tombamento, que ocorreu em 1976, juntamente com a Ponte Preta.



FIGURA 29 – IMEDIAÇÕES DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA NA DÉCADA DE 1990.
FONTE: SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2011.

Atualmente, mantém-se somente o prédio principal da estação de Curitiba, dentro do Shopping Estação. O shopping, constituído por grandes prédios, prejudica a visibilidade da estação, apenas a plataforma e a cobertura original estão mantidas. (FIGURA 30)



FIGURA 30 – VISTA PANORÂMICA DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DO SHOPPING
ESTAÇÃO.
FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.

Outro marco na paisagem da região é o edifício Teixeira Soares, construído para ser a sede administrativa da Rede Viária Paraná - Santa Catarina, em estilo arquitetônico com grande influência Art Deco. Este edifício funcionou até a extinção da Rede em 1997, e foi repassado ao patrimônio da União. Hoje, pertence à Universidade Federal do Paraná que pretende promover a ampliação do seu campus central. (FIGURA 31)



FIGURA 31 - COMPARATIVO DO EDIFÍCIO TEIXEIRA SOARES EM 1940 E 2008.
FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.

Em frente ao edifício Teixeira Soares está localizada a Ponte Preta, uma ponte metálica de uso exclusivo ferroviário que garantia a livre chegada em nível na Antiga Estação de Curitiba, sem interromper o fluxo viário da Rua João Negrão. A Ponte está desativada desde a mudança da estação para a Rodoferroviária na década de 1970, mas é referência na paisagem urbana. (FIGURA 32)



FIGURA 32 – COMPARATIVO DA PONTE PRETA NA DÉCADA DE 1940 E 1990.
FONTE: INVENTÁRIO DE RECONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL FERROVIÁRIO DA EXTINTA RFFSA E IPPUC, 2006.

4.2. PROJETOS PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DA RMC

Diversos projetos urbanos e soluções para os ramais ferroviários foram desenvolvidos para a Região Metropolitana de Curitiba nos últimos anos, poucos projetos foram executados e apenas alguns estão em fase de implantação. Esse capítulo da pesquisa, baseado nos estudos de PRESTES (2009), apresenta alguns projetos desenvolvidos por órgãos públicos municipais e metropolitanos, implantados ou não, que envolvem os ramais ferroviários que circundam Curitiba e os vizinhos limítrofes. (FIGURA 33)

Neste capítulo, propõe-se recontar a história dos projetos urbanos e ferroviários que, mesmo não implantados, foram determinantes para a alteração da paisagem da região.

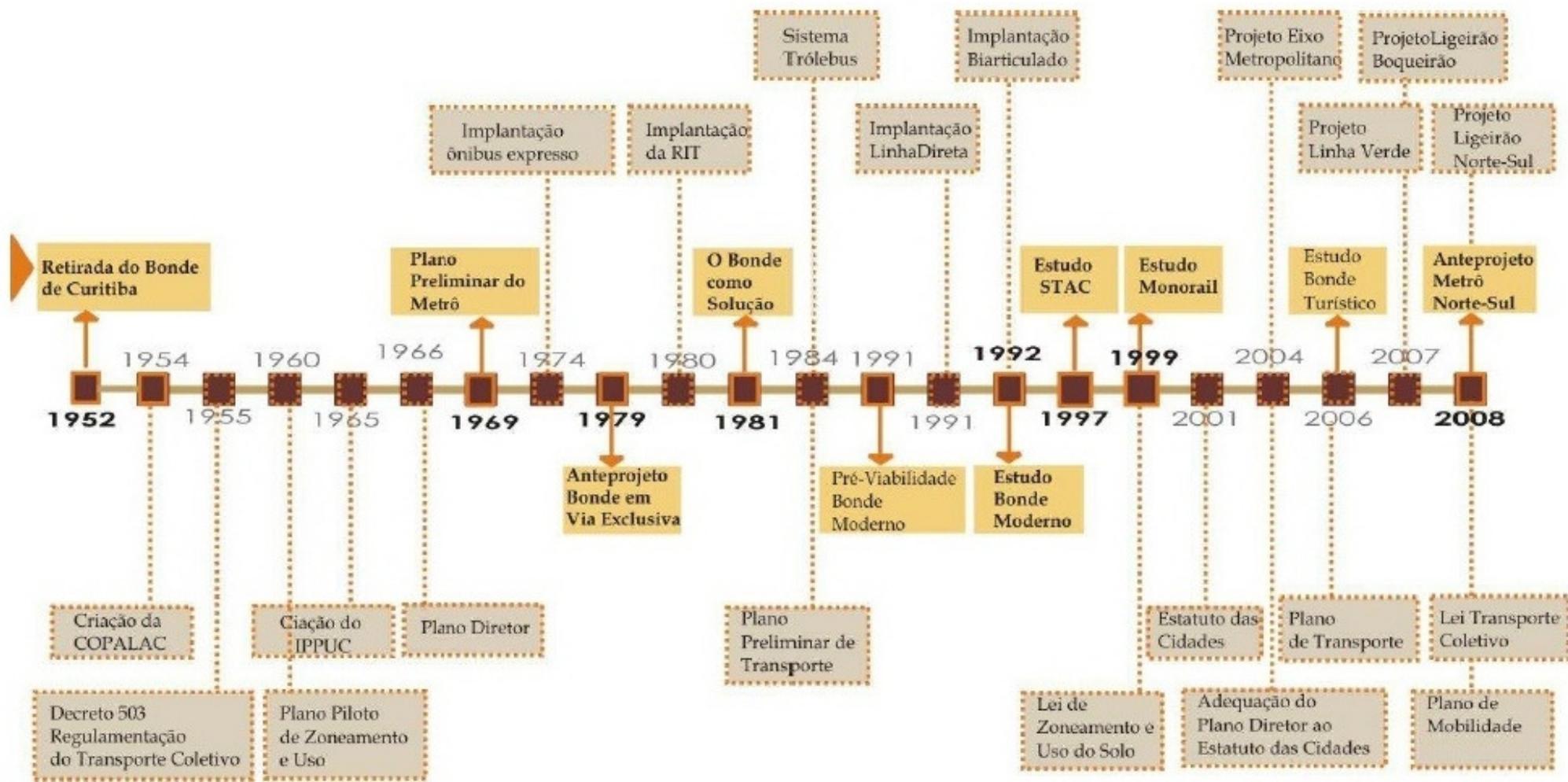


FIGURA 33 – PLANOS E PROJETOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO DA RMC.
 FONTE: PRESTES, 2009.

Segundo os dados coletados por Prestes (2009), desde a década de 1950, quando foram retirados os bondes curitibanos e definido o sistema de transporte coletivo sobre pneus, a paisagem de Curitiba foi alterada. A cada administração política, propostas foram elaboradas para inovar o transporte, algumas reintroduzindo o modal sobre trilhos. A cada proposta apresentada para a reintrodução desse modal surgia outra solução de implantação mais rápida e de menor custo que prolongava a utilização do modal ônibus. Prestes, ressalta que na década de 1970 a população de Curitiba era de aproximadamente 600 mil habitantes e, atualmente encontra-se em 1,8 milhão que somada à Região Metropolitana de Curitiba, apresentando uma demanda de passageiros de 2,3 milhões. Com esses dados, a Rede Integrada de Transportes (RIT)²¹ criou novos eixos de transporte e ampliou o sistema de transporte sobre pneus antes de implantar outra modalidade de transporte.

Em 1969, antes da implantação dos eixos estruturais previstos pelo Plano Diretor de 1966, foi realizado um estudo comparativo entre diferentes modais de transporte coletivo utilizados em outros países, porém foi escolhido o modal ônibus, mesmo com o propósito de implantação de um modal sobre trilhos no futuro.

Na história de Curitiba destacam-se alguns projetos de transporte: o estudo preliminar do metrô em 1969, na gestão do prefeito Omar Sabbag; o “Bonde Moderno”, outro estudo para implantar um bonde sobre trilhos no eixo norte/sul, em 1991, na gestão do prefeito Jaime Lerner; um anteprojeto para a implantação de uma linha no metrô norte/sul, em 2008, pelo prefeito Beto Richa.

Tais propostas, sempre foram formuladas para completar a RIT e não substituir o modal sobre pneus, os motivos da desistência de implantação do modal sobre trilhos, no entanto, não foram esclarecidos para a população.

Com o Plano Agache, em 1943, a proposta de um sistema de avenidas radiocêntricas para a reestruturação de Curitiba se desenvolveria através da distribuição dos fluxos dos veículos, para facilitar a circulação entre os bairros, e da

²¹ RIT – Rede Integrada de Transporte, inaugurada em 1980, formada atualmente por linhas expressas, linhas diretas, linhas alimentadoras e linha interbairros, terminais de integração e estação tubo. Caracteriza-se por permitir a integração físico-tarifária, com deslocamentos em mais de um ônibus, por todo o sistema, com pagamento de uma só passagem, partindo dos terminais de integração. (PMC, 2004).

formulação de diretrizes para o transporte coletivo alterando a paisagem da cidade. (IPPUC, 2004; PRESTES, 2009)

Entre as décadas de 1940 e 1950, os serviços de bonde elétrico foram prejudicados pela falência das companhias responsáveis pela circulação das linhas. Em 1952, os bondes foram retirados de circulação e tornaram-se uma obstrução nas vias públicas. Na gestão do prefeito Ney Braga, em 1955, critérios foram estabelecidos para explorar o transporte coletivo por pneus. (PMC, 2004; PRESTES, 2009). Na verdade, a preferência pelo transporte sobre pneus prevaleceu em todo o Brasil, por influência do governo Kubitscheck, que privilegiou o sistema rodoviário ao sistema ferroviário.

A utilização do transporte público por ônibus, entretanto, foi um processo gradual que acompanhou as mudanças no país. Aos poucos, as empresas de bonde adquiriam ônibus e substituíam os bondes nos lugares com dificuldade de acesso (FIGURA 34). (DUARTE, 2006)

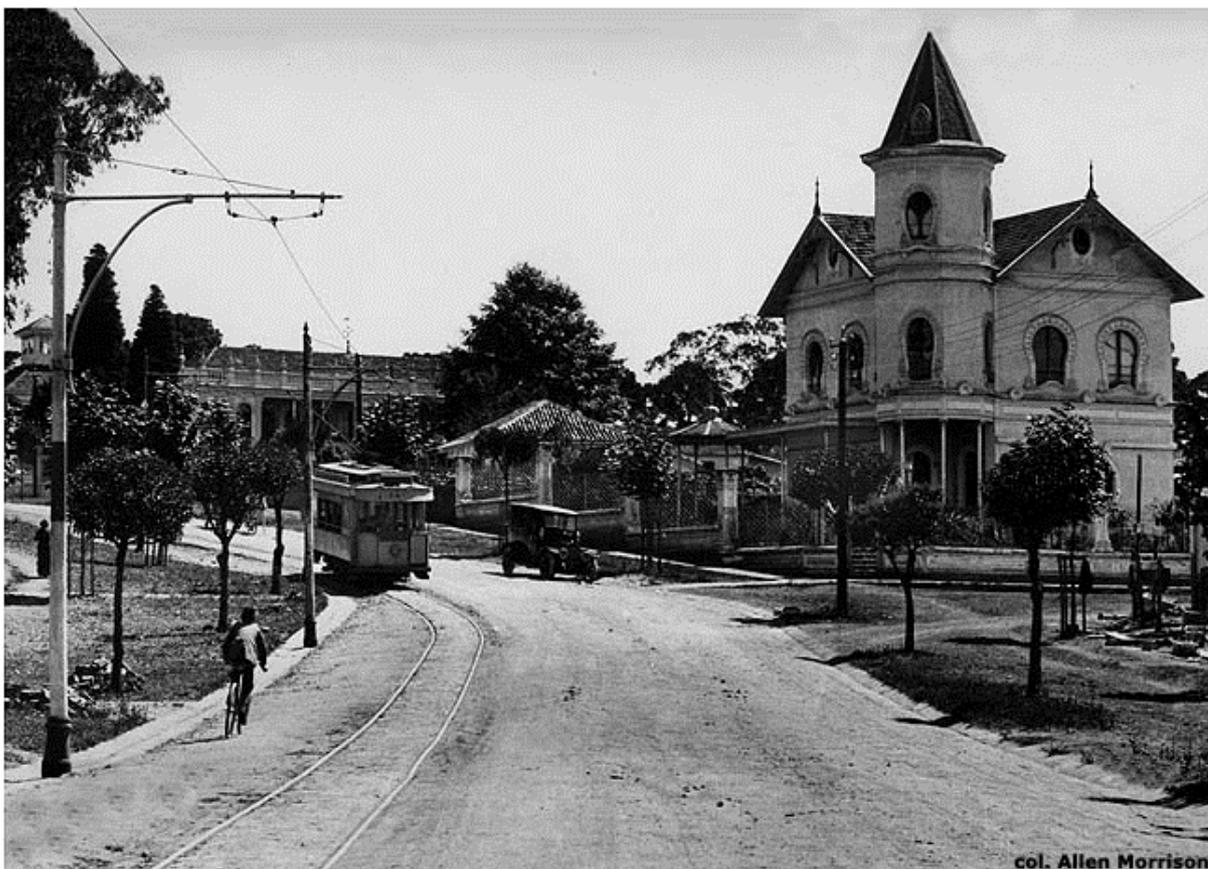


FIGURA 34 – BONDE DA LINHA BACACHERI NA AV. JOÃO GUALBERTO.
FONTE: SITE TRAMZ, 2011.

Em 1980, o prefeito Maurício Fruet propôs o estudo do Trolebus, tendo em vista a preocupação com a crise do petróleo, mas esse estudo também não foi implantado e, novamente, foi aperfeiçoado o modal ônibus, através de inovações do sistema “Ligeirinho” e os ônibus biarticulados, em 1990. A partir dessa época, disseminou na capital o conceito BRT – *Bus Rapid Transit*, com a construção de pistas segregadas para ônibus.

Em 2008, na gestão do prefeito Beto Richa, foram contratados estudos para implantação de um sistema de metrô no eixo Santa Cândida-CIC (norte/sul), demonstrando-se assim que, a cada administração, a alteração do modal é colocada em pauta. Nessa mesma gestão, foi proposta uma remodelação da canaleta do eixo norte/sul e a criação do “Ligeirão”, uma linha direta de biarticulado, no eixo leste.

Analisando historicamente esses acontecimentos pode-se concluir que a cada mudança da gestão urbana retoma-se a necessidade de repensar a implantação de novos modais de transporte, mas o tempo exigido para execução e os custos fazem com que os administradores prolonguem a utilização dos ônibus. Entretanto, os trilhos e a memória da paisagem ferroviária ainda permanecem. (IPPUC, 2004; PRESTES, 2009). O mais famoso bonde de Curitiba é um veículo construído para Santos, número 206 de 1973, exposto por três décadas na Rua 15 de Novembro (FIGURA 35). O “Bondinho da Rua XV” serviu para vários propósitos em Curitiba e atualmente é um local de informações para visitantes. (MORRISON, 2007).



FIGURA 35 – BONDE NA RUA XV DE NOVEMBRO EM 1980.
FONTE: SITE TRAMZ, 2011.

4.3. A REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

De acordo com Chiesa (2001), a densificação do espaço metropolitano e a distribuição dessa população reforçam a Região Metropolitana de Curitiba como um polo concentrador e segregador, pois é marcada pela densificação verticalizada das áreas centrais e distribuição esparsa horizontalizada direcionada à região sul, áreas com menos infraestrutura e serviços. Em contraponto, Curitiba dispõe de um sistema viário e de transporte coletivo que sustenta a ligação com os municípios vizinhos, mesmo que distantes. O processo de periferização, ao passar dos limites do município, acompanhou os eixos viários de ligação de Curitiba e outros municípios da RMC.

Essas áreas metropolitanas foram instituídas pela Lei Federal Complementar no. 14, em 08/12/73. Em 1974, com a constituição da Coordenação da Região Metropolitana (COMEC), quatorze municípios formaram a RMC e, assim, deu-se

início aos levantamentos e estudos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMC²², hoje composta por 26 municípios.

Os estudos realizados pela COMEC identificaram uma rede de cidades na estrutura metropolitana formada por cidades-polo, cidades médias e pequenas. Foram identificados, também, cinco subsistemas regionais na RMC: ao norte, uma região com declividades acentuadas, com reservas florestais e atividades de extração mineral; a leste até a Serra do Mar, mananciais de abastecimento de água da região; ao sul terras planas e vales abertos com atividades de agricultura e pecuária junto à presença do Rio Iguaçu; e a oeste, atividades industriais, um conjunto formado pela Cidade Industrial de Curitiba, a Cidade Industrial de Araucária e o parque industrial de Campo Largo. (COELHO; CHIESA, 1996)

Foram definidas estratégias para o desenvolvimento metropolitano, segundo os setores: Norte e Sul, políticas de dinamização rural e extrativista; Oeste, políticas de promoção industrial; Leste, políticas de preservação dos mananciais aquíferos e, Centro, políticas de contenção da expansão urbana. Dessa forma, pretendia-se reequilibrar as funções da rede de cidades da RMC e fortalecer as cidades médias, com o objetivo de otimizar as relações urbanas, até então concentradas apenas em Curitiba.

A elaboração de planos de estruturação urbana, abordando questões como uso do solo e sistema viário, não foi suficiente para conter as expansões e ocupações em algumas áreas impróprias. Agentes imobiliários parcelaram e lotearam essas regiões antes da aprovação da legislação, promovendo a densificação de áreas frágeis o que, dentre outros fatores, comprometeu o abastecimento de água potável de toda a RMC.

Em meados da década de 1980, o PDI²³ foi reformulado, originando o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI) e novos conceitos foram introduzidos sobre a estrutura da RMC.

²² A Região Metropolitana de Curitiba teve como primeiro documento de planejamento institucionalizado o Plano de Desenvolvimento Integrado da RMC, aprovado pelo Conselho Deliberativo da COMEC em 1978.

²³ Plano de Desenvolvimento Integrado –. Documento finalizado no ano de 2001 que discutiu a elaboração de um processo participativo, contando com reuniões e workshops realizados com as prefeituras municipais e órgãos governamentais (estaduais, federais e representantes da sociedade civil organizada).

No início dos anos 90, novas transformações ocorreram na estrutura metropolitana e, embora a criação da COMEC e do PDI, tenha permitido o reconhecimento da realidade do suporte físico e ambiental do território metropolitano, as políticas de ordenamento da ocupação do território traçadas na RMC não tiveram êxito.

Em resumo, embora a RMC seja uma divisão política, sua divisão física é relevante para a compreensão, pois sua configuração está relacionada com as diferentes características do seu território: a leste, limitada pela Serra do Mar; a oeste, limitada pela Escarpa Devoniana; ao norte pelo Aquífero Karst; e ao sul, as cavas do Iguaçu (FIGURA 39).

4.3.1. A evolução do espaço urbano e a transformação da paisagem da RMC

Como base para compreensão do espaço urbano e da transformação da paisagem da RMC, utilizou-se nesse trabalho de pesquisa estudos e textos apresentados na mostra “25 Cidades vistas por suas escolas de arquitetura” no XIX Congresso da União Internacional de Arquitetos²⁴, realizado em Barcelona em 1996. Esses estudos são compostos por opiniões de vários arquitetos urbanistas da área acadêmica que apontam os principais acontecimentos na história de Curitiba e como isso influenciou na formação da RMC.

Nesses textos, os arquitetos enfatizam que, desde a década de 1950, Curitiba é uma experiência de planejamento urbano. Inicialmente, essa experiência pretendia aplicar os conceitos teóricos do urbanismo modernista. Com a implantação do Plano Agache (FIGURA 36) – e a influência dos conceitos modernistas do arquiteto Le Corbusier - Curitiba tinha em seus propósitos a negação do passado e o intuito de recomeçar uma cidade.

²⁴ COELHO, G. B.; CHIESA, P. **Curitiba: da Cidade à Metrópole**. Conferência apresentada no XIX Congresso da UIA. Curitiba: CAUUFPR, 1996.

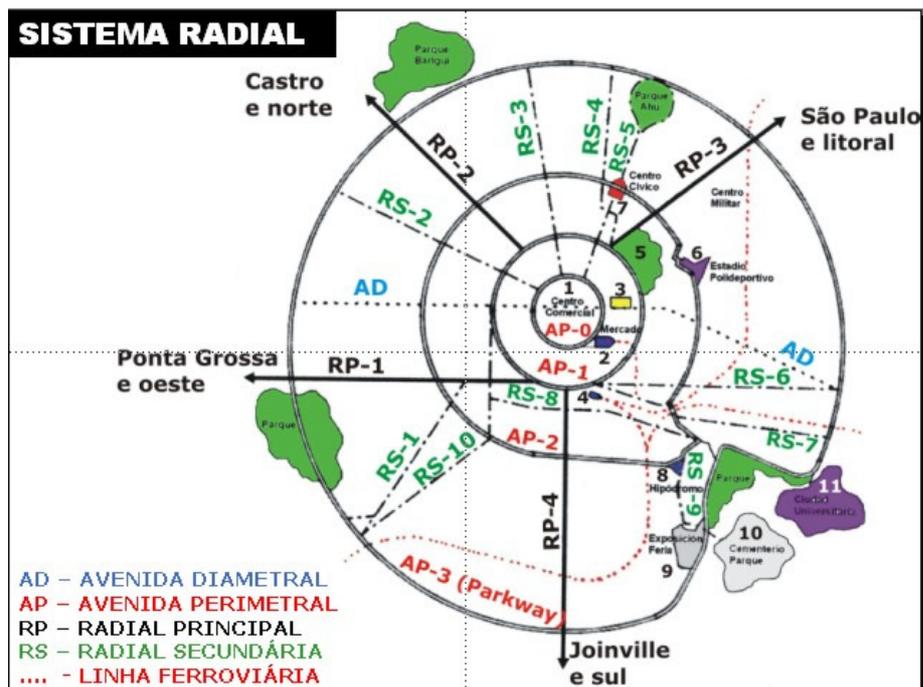


FIGURA 36 – ESQUEMA DO PLANO AGACHE.
 FONTE: SITE DA FUNDAÇÃO AYTON LOLÔ CORNELSEN, 2011.

Os fluxos migratórios, a partir da década de 1960, exigiram do planejamento da cidade um conjunto de conceitos e de soluções urbanísticas simples e viáveis. Essa preocupação com o planejamento urbano fez de Curitiba pioneira na prática do planejamento no Brasil adiantando e antecipando ações para problemas futuros. Para isso, foram adotadas estratégias metodológicas voltadas aos conceitos do *city marketing*. Apesar de criticada por vender a imagem dos próprios profissionais que tomavam as decisões, esse processo gerou para os moradores um sentimento de pertinência à cidade, difícil de ser encontrado em cidades do terceiro mundo que se expandiram rapidamente.

Da década de 1960 até 1990, Curitiba tornou-se referência em planejamento urbano, uma cidade frequentemente apontada como cidade modelo. Com o primeiro plano diretor de Curitiba, em 1965, foi feita a setorização funcional da cidade, apresentando em seus bairros zonas residenciais, comerciais e industriais, ligadas por vias rápidas de circulação. (MENEZES, 2001).

O sistema viário foi um dos principais indutores e controladores do crescimento de Curitiba, pois pretendeu que a expansão da malha urbana ocorresse de forma controlada e fosse induzido o adensamento nas vias estruturais, onde se concentrava a oferta de transporte coletivo.

Segundo Oba (1998), essas vias estruturais são marcos referenciais lineares da década de 1970, grandes referenciais urbanos de Curitiba. A capital paranaense, dessa forma, pode ser considerada como resultante de um conjunto de práticas, que criaram condições sociais e políticas para a realização de formas alternativas de intervenção urbana. (FIGURA 37 E 38)



FIGURA 37 – COMPARATIVO DA RUA XV DE NOVOBRO EM 1940 E EM 2001.
FONTE: SITE BLOGSPOT, 2011.



FIGURA 38 – UM OLHAR SOBRE CURITIBA ATRAVÉS DO SÉCULO XX.
FONTE: COELHO; CHIESA, 1996.

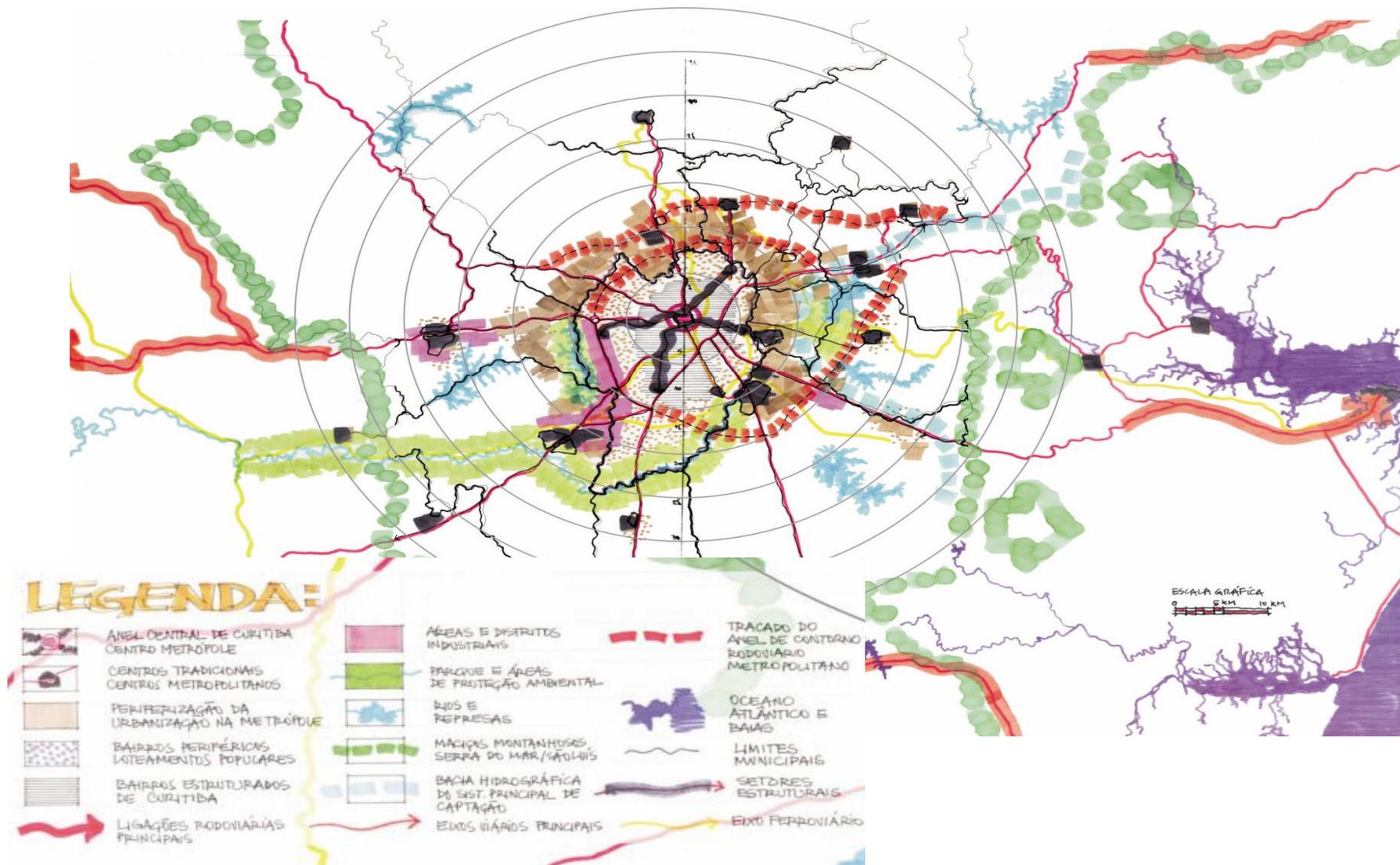


FIGURA 39 – SÍNTESE DA RMC.
 FONTE: COELHO; CHIESA, 1996.

4.4. RECORTE ESPACIAL DE ANÁLISE – RAMAL FERROVIÁRIO LESTE

No município de Curitiba existem três ramais ferroviários em atividade, o Ramal Curitiba-Paranaguá, o Ramal Curitiba-Rio Branco do Sul e o Ramal Pinhais-Engenheiro Bley. A área de abrangência do estudo compreende parte do trecho da linha férrea Curitiba - Paranaguá e parte da linha Pinhais - Engenheiro Bley.

Esta área específica corresponde a estudos atuais relacionados ao processo de desativação de transporte de carga. Optou-se por restringir o estudo a esses ramais por questões metodológicas e pela abrangência metropolitana, visto que essas linhas percorrem parte de três municípios da RMC: Curitiba, Pinhais e São José dos Pinhais, municípios limítrofes da área nordeste (FIGURA 40).

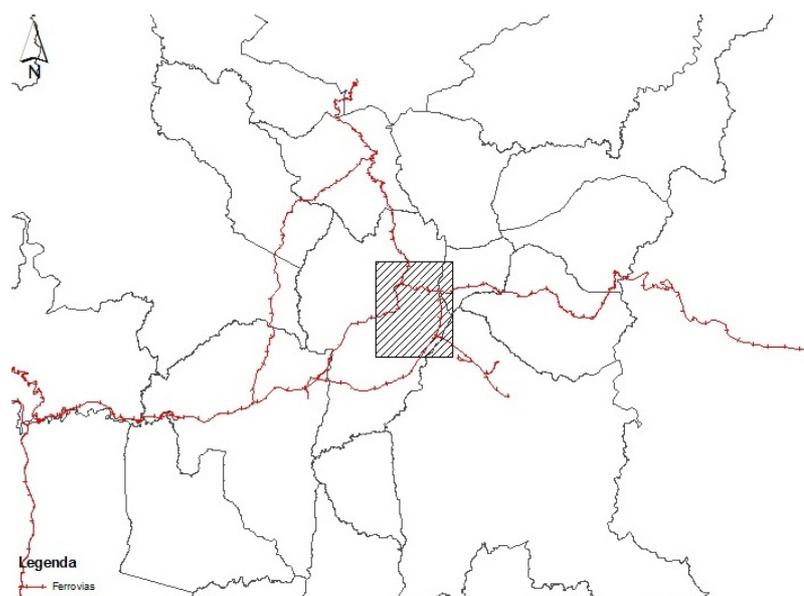


FIGURA 40 – FERROVIAS DA RMC E ÁREA DE ESTUDO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE EM ARQUIVOS DA COMEC, 2011.

Obs.: sem escala determinada.

Estes ramais, atualmente, são utilizados para o transporte de cargas, em especial cimento, cal e soja. O transporte de passageiros está restrito apenas no trecho de Curitiba-Paranaguá, caminho da linha turística que percorre a Serra do Mar que passa por Morretes e Antonina e leva turistas até o município de Paranaguá. (FIGURA 41)

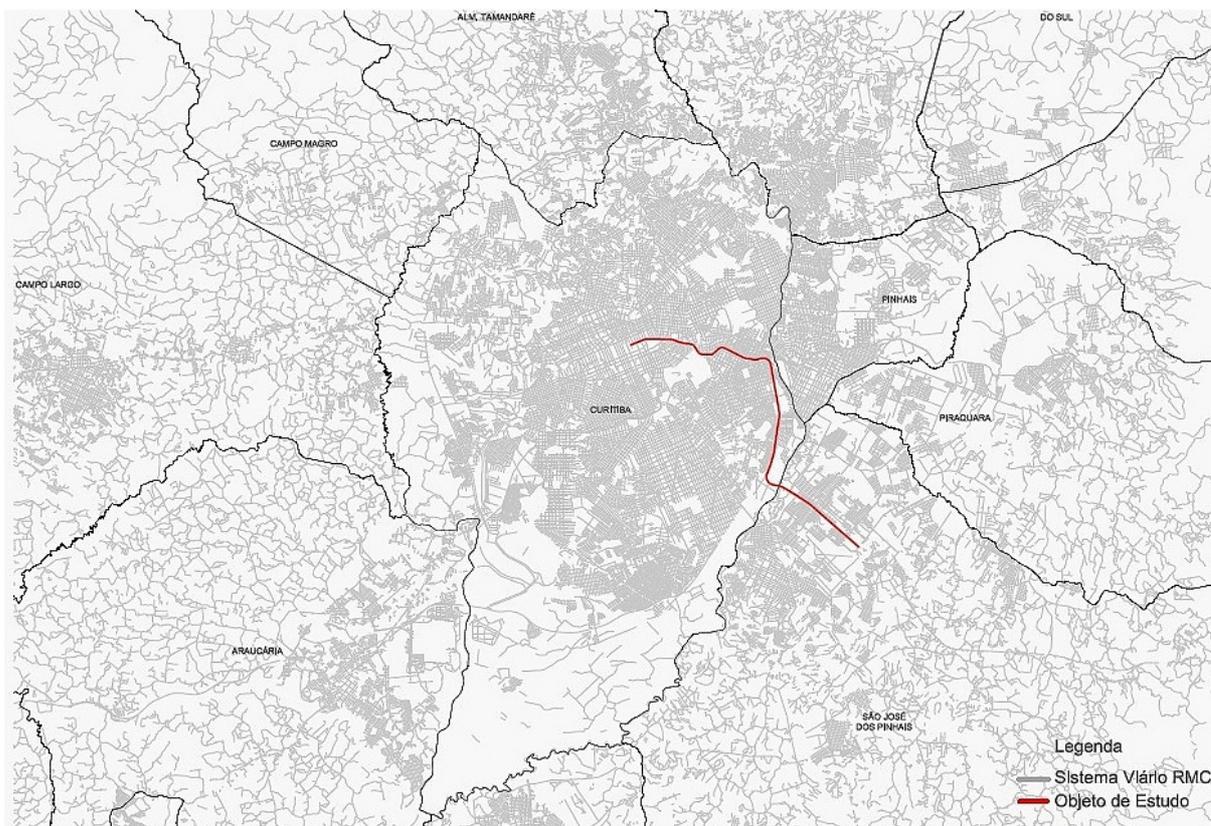


FIGURA 41 – RAMAIS FERROVIÁRIOS E OBJETO DE ESTUDO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE EM ARQUIVOS DA COMEC, 2011.

Obs.: sem escala determinada.

Os ramais estudados, por terem sido implantados precocemente ao desenvolvimento da malha da cidade, relacionam-se de forma harmônica com o relevo, pois estão localizados em pontos mais altos do terreno, entre áreas secas, e com poucos cruzamentos em braços d'água, mas seu traçado com raios de curvas inadequados para o transporte de cargas é incompatível com a situação da ocupação urbana existente. Antes, os ramais ferroviários cruzavam grandes vazios urbanos, porém atualmente interferem de forma significativa no cotidiano urbano, pois cruzam diversas zonas de alta densidade habitacional e estão próximos à área central da capital, criando barreiras físicas, principalmente nos corredores de transporte. (GALLARZA; BAPTISTA, 2010)

Vários estudos foram desenvolvidos pelos órgãos municipais e metropolitanos para atenuar o problema da relação do eixo ferroviário com a cidade, mas o crescimento urbano e o adensamento ao longo da linha férrea provoca cada vez mais um desequilíbrio entre a ocupação urbana e o transporte de cargas. (COMEC, 2010)

Os órgãos do município de Curitiba (IPPUC) e o metropolitano (COMEC), propuseram três opções para a relocação da linha férrea. A primeira opção seria manter a linha férrea existente seguindo pelo ramal Pinhais – Engenheiro Bley até a bifurcação na diretriz ferroviária que leva ao aeroporto, paralelo ao Canal Extravisor²⁵ e desta até a linha Curitiba-Paranaguá, em Piraquara. A segunda opção também seria manter a linha férrea existente, seguindo pelo ramal Pinhais – Engenheiro Bley até a bifurcação na diretriz ferroviária que leva ao aeroporto, mas em direção ao Contorno Leste até o cruzamento da rodovia com a linha férrea, em Piraquara. Por fim, a terceira opção seria construir um ramal ferroviário paralelo ao Contorno Leste, não cruzando o aeroporto e o Canal Extravisor, mas seguindo pela rodovia até a linha férrea, em Piraquara. (FIGURA 42)

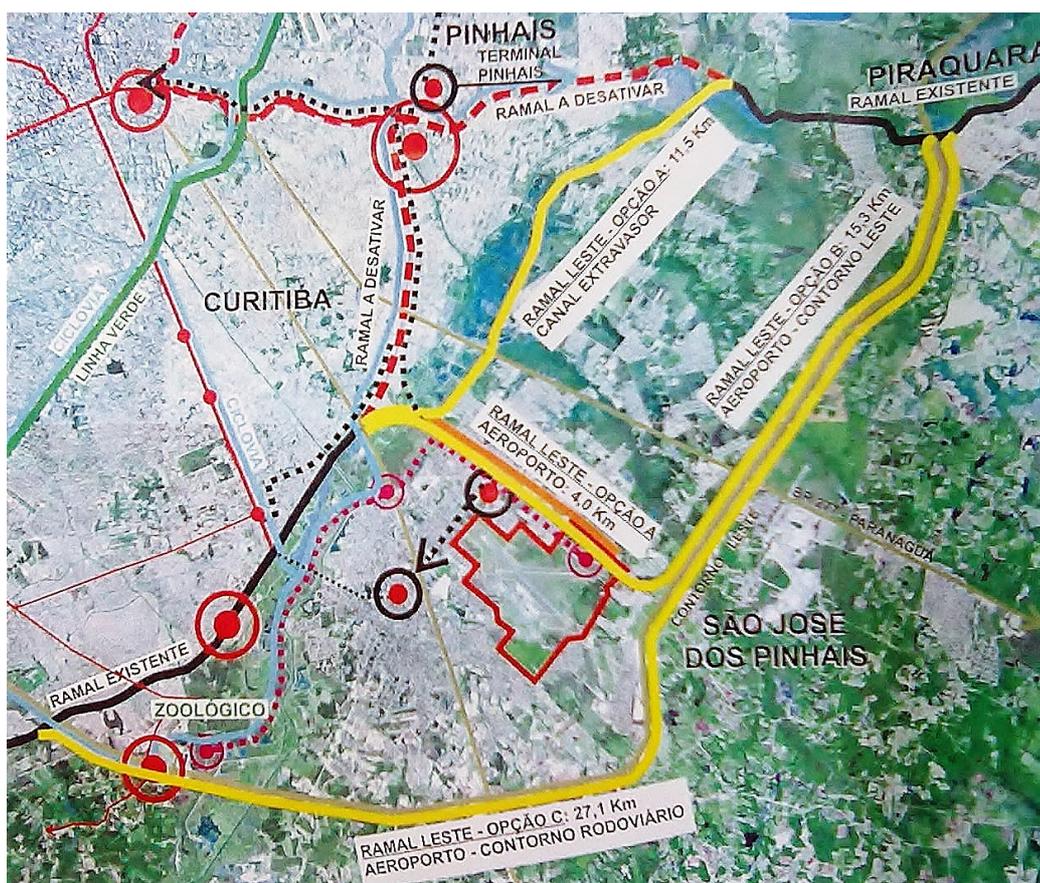


FIGURA 42 – OPÇÕES PARA O TRANSPORTE DE CARGAS DO PLANO MULTIMODAL.
 FONTE: COMEC, 2010.

Obs.: sem escala determinada.

²⁵ Canal implantado em 1995, previsto para prevenir e combater as cheias e enchentes comuns da região, em especial nos municípios de Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais e Curitiba.

Este trabalho adota como condicionante a implantação da opção 3 - ramal ferroviário paralelo ao contorno leste, que não cruza o aeroporto e o Canal Extravador, e segue pela rodovia até a linha férrea, em Piraquara (FIGURA 43).

A partir dessa opção, considera-se como prioridade nessa pesquisa a área de intervenção que envolve os ramais Curitiba-Paranaguá e Pinhais-Engenheiro Bley, onde se pretende desenvolver um projeto de requalificação da paisagem ferroviária para uso turístico.

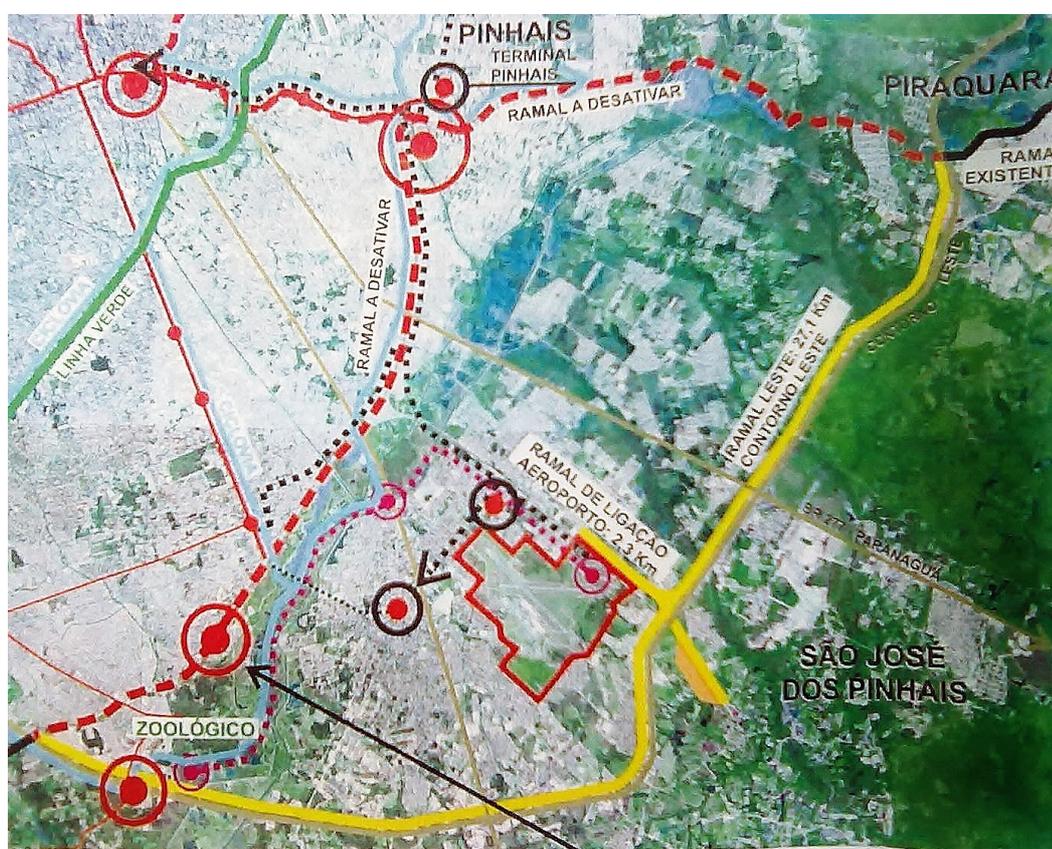


FIGURA 43 – OPÇÃO C DO PLANO MULTIMODAL.

FONTE: COMEC, 2010.

Obs.: sem escala determinada.

4.4.1. Características da área de intervenção

Os ramais ferroviários existentes na região leste da RMC cruzam diversos rios pertencentes à Bacia do Rio Iguaçu. O Ramal Curitiba-Paranaguá está localizado entre a Bacia do Rio Belém, no centro de Curitiba, e a Bacia do Rio Atuba - com o córrego Capão da Imbuia, ao norte, e o rio Cajurú, ao sul, que seguem paralelos à linha férrea e percorrem o sentido de oeste para leste. Na divisa com Pinhais, cruza o rio Atuba seguido pelo rio Palmital, rio do Meio e depois o rio Iraí. (COMEC, 2010)

O Ramal Pinhais-Engenheiro Bley segue pela Bacia do Rio Atuba até a Bacia do Rio Iguaçu. O rio Atuba, a leste, une-se ao Rio Iraí até o Rio Iguaçu, ao sul, compreendidos parcialmente pela Bacia do Rio Pequeno. (FIGURA 44)

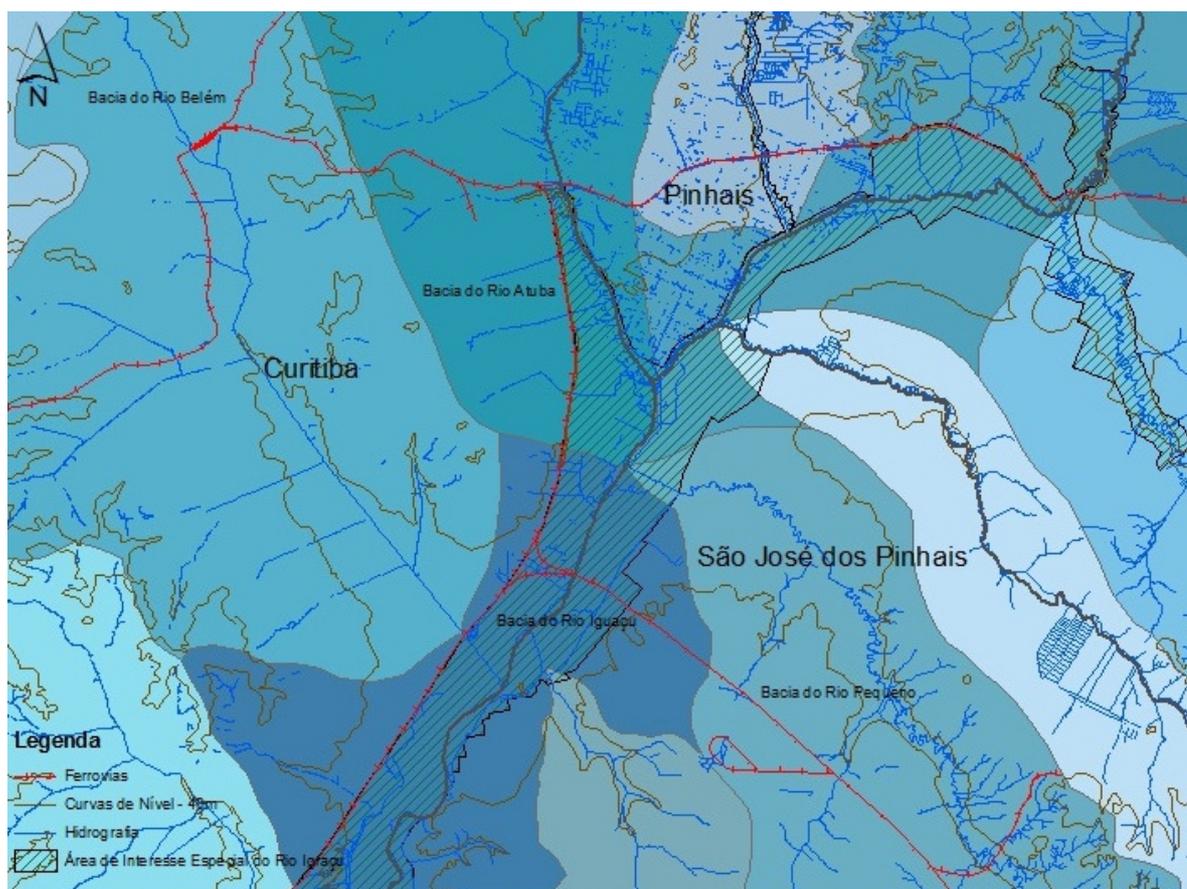
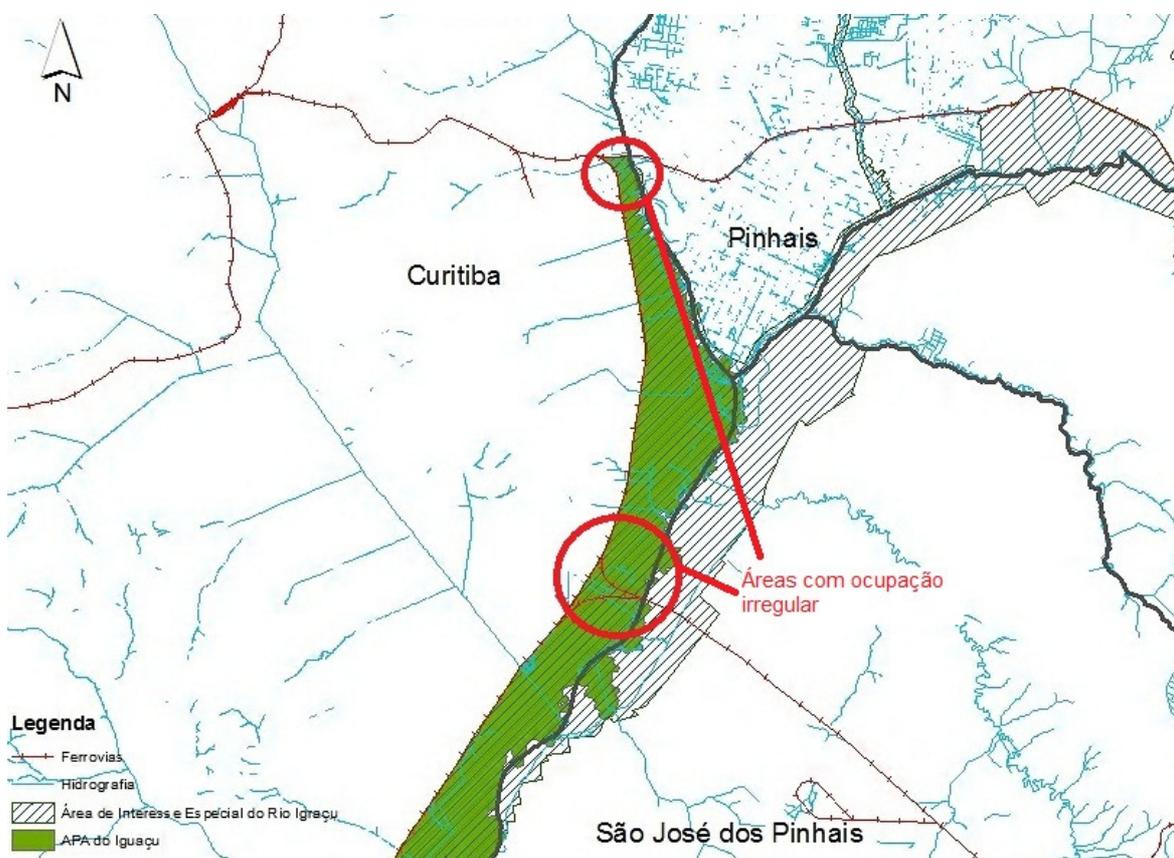


FIGURA 44 – BACIAS HIDROGRÁFICAS DA ÁREA DE ESTUDO.
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NOS ARQUIVOS DA COMEC, 2011.
Obs.: sem escala determinada.

Nessa área está localizado o Canal Extravador, canal construído para resguardar, através de um espaço de amortecimento e armazenagem de águas entre o rio Iguaçu, a área de proteção ambiental do rio Iguaçu (APA do Iguaçu), contendo a ocupação urbana. A APA do Iguaçu foi estabelecida para minimizar os efeitos e a pressão do adensamento populacional sobre os fundos de vale e áreas de riscos. Entretanto, mesmo com a legislação, essa área de proteção apresenta grandes assentamentos irregulares, principalmente entre a linha férrea e o Canal Extravador. (FIGURA 45).



Destaque: ○ Áreas com ocupação irregular.

FIGURA 45 – APA DO IGUAÇU E ÁREAS COM OCUPAÇÃO IRREGULAR.
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NOS ARQUIVOS DA COMEC, 2011.
Obs.: Sem escala determinada.

O recorte espacial da área de intervenção tem início na diretriz ferroviária que liga o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, passando pela intersecção do ramal Pinhais-Engenheiro Bley e Curitiba-Paranaguá - abrangendo parte do município de Pinhais - até à antiga Estação Ferroviária, situada no centro de Curitiba.

O eixo ferroviário de interesse percorre os bairros Centro, Rebouças, Jardim Botânico, Cristo Rei, Capão da Imbuia, Cajuru e Uberaba, em Curitiba, Jardim Weisopolis, em Pinhais, e bairro Afonso Pena e parte do Jardim Independência, em São José dos Pinhais. O recorte proposto apresenta zonas e setores, cujos padrões de ocupação obedecem às Leis de Zoneamento e Uso do Solo dos municípios de Curitiba (Lei 9.800 de 2000), de Pinhais (Lei 500 de 2001) e São José dos Pinhais (Lei 16 2005 e alterações complementares).

A área de intervenção selecionada está compreendida na região leste da RMC e apresenta um sistema viário composto por vias que possuem classificações municipais e regionais, as quais obedecem às leis municipais e baseiam-se na hierarquia definida pela classificação regional²⁶ da RMC. A política de gestão para o sistema viário metropolitano propôs diretrizes gerais e classificou as vias de importância regional em: via expressa, via de integração, via estruturante, via de ligação e via de conexão (FIGURA 46). No entanto, o trabalho de classificação viária metropolitana não definiu a largura mínima das caixas de via, assim, prevalecem às larguras estabelecidas pelas leis dos planos diretores municipais.

²⁶ Segundo os estudos da COMEC: Política de Gestão para o Sistema Viário, (2000) e Volume de Diretrizes Metropolitanas (2005).

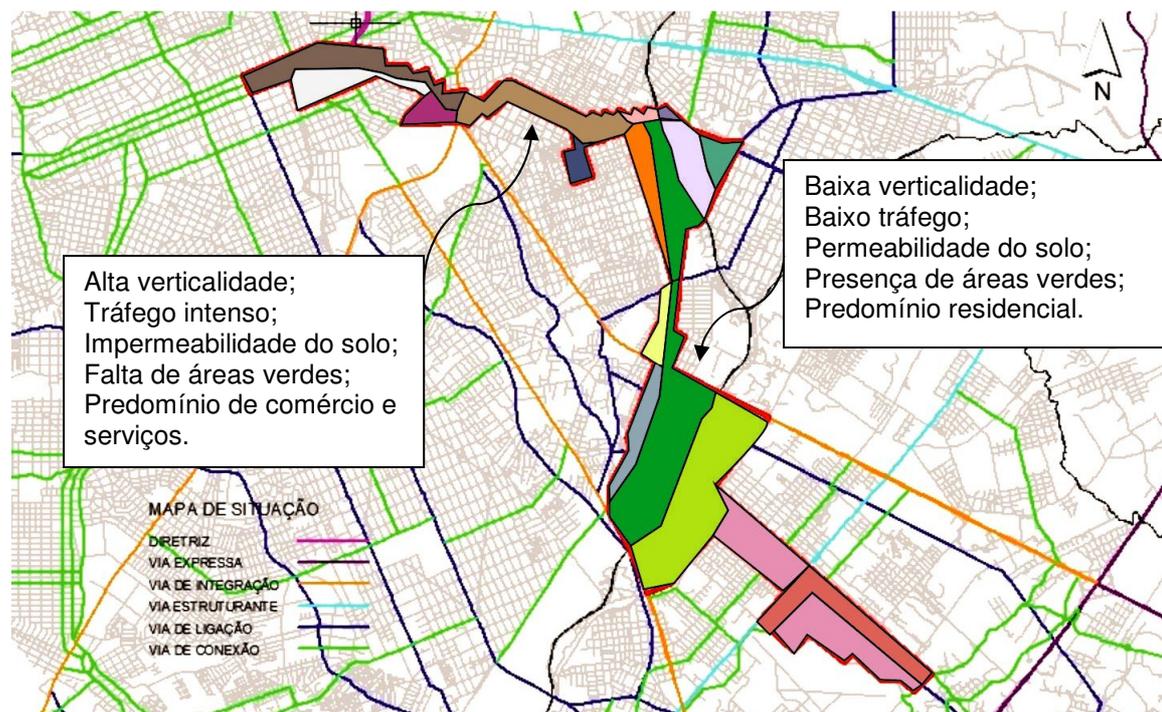


FIGURA 46 – ZONEAMENTO E SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA DE ESTUDO.
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NOS ARQUIVOS DA COMEC, 2011.
OBS: Sem escala determinada.

O Ramal Curitiba-Paranaguá percorre o trecho urbano de Curitiba, atendendo às diretrizes do Setor Estrutural e Setor Especial da Avenida Presidente Affonso Camargo, apresentando, dessa forma, características de via de tráfego intenso. O Ramal Pinhais-Engenheiro Bley, além de conter áreas de proteção ambiental, corta diversas zonas residenciais e de interesse social, configurando uma paisagem urbana de menor verticalidade, com características essencialmente de bairro, onde o trânsito é mais lento e é intenso o fluxo de pedestres e modais de transporte.

4.4.2. Trechos da área de intervenção

De acordo com os conceitos de Lynch (1997) e Boullón (2002) foram registrados pontos relevantes para o reconhecimento dessa paisagem. Com base nos autores, delimitou-se o polígono em mapas e fotos aéreas, estipulando o perímetro de acordo com: vias, cruzamentos, rios, equipamentos regionais, edificações históricas e espaços com potenciais paisagísticos.

Para facilitar a compreensão dividiu-se o polígono em trechos: O trecho 1 – entre a Praça Eufrásio Correia e o Jardim Botânico. O trecho 2 – entre o Jardim Botânico e o Autódromo Internacional em Pinhais. O trecho 3 – entre o Autódromo Internacional em Pinhais e a Rua Rutildo Pulido. O trecho 4 – entre a Rua Rutildo Pulido e a BR277. O trecho 5 – entre a BR277 e o Parque do Iguaçu. O trecho 6 – entre o Canal Extravador e o Aeroporto Internacional Afonso Pena. (FIGURA 47)

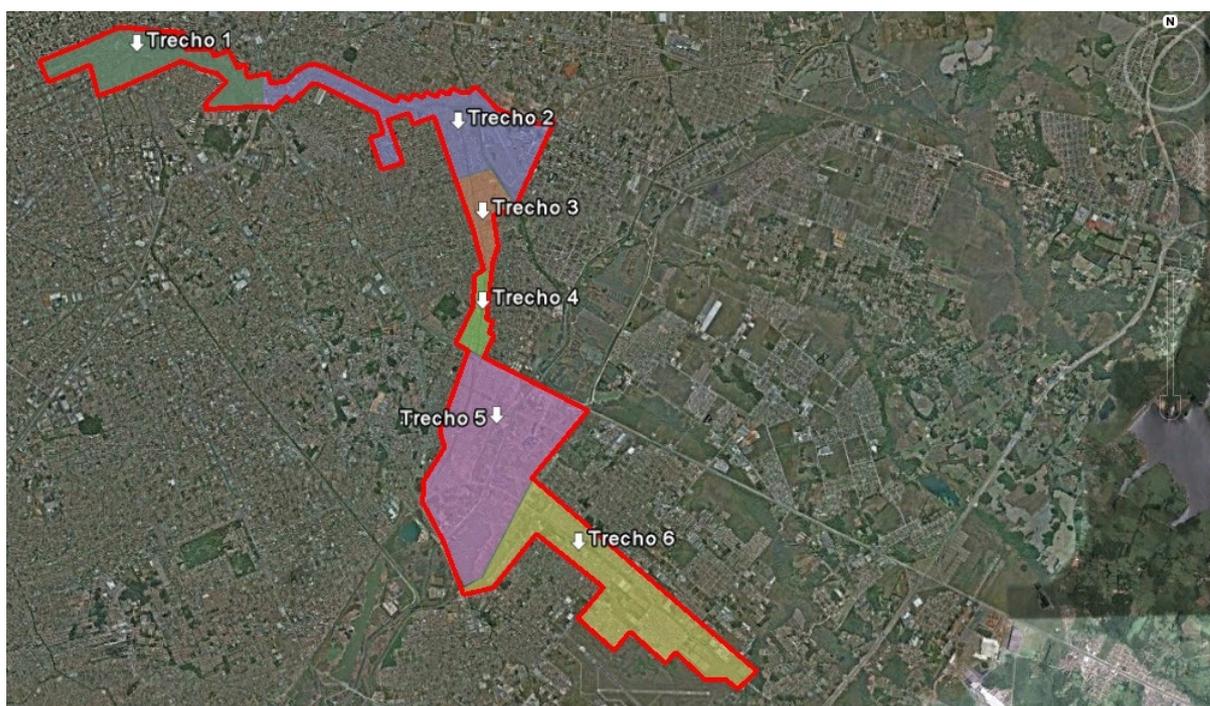


FIGURA 47 – POLÍGONO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E DIVISÃO POR TRECHOS.
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.

Trecho 1 – Praça Eufrásio Correia ao Jardim Botânico

O trecho 1 apresenta caminhos que ligam a Antiga Estação Ferroviária e o Jardim Botânico, tem início na Av. Sete de Setembro, seguindo pelo Ramal Curitiba-Paranaguá, paralelo à Av. Pres. Affonso Camargo. (FIGURA 48)

Esse trecho contém marcos (edificações tombadas como patrimônio histórico) no entorno da Praça Eufrásio Correia, além da Antiga Estação Ferroviária, a Ponte Preta na Rua João Negrão, as edificações ferroviárias (Edifício Teixeira Soares (FIGURA 49) e as casas dos ferroviários que compõem a Vila Capanema), o Estádio Durival de Britto, a Rodoferroviária (FIGURA 50), o Mercado Municipal de Curitiba, o Hospital Cajuru (antigo Hospital Ferroviário), o antigo Colégio Nossa Senhora de Lourdes, as edificações industriais e, por fim, o Jardim Botânico. Os bairros presentes no trecho são: Centro, Rebouças, Jardim Botânico e Cristo Rei. Os limites são as divisas dos bairros da área central de Curitiba, a linha férrea, o Rio Belém e a BR116.

Os setores foram definidos como: históricos, industriais, comerciais e mistos (comércio, serviço e residencial). A presença de pontos nodais é definida pelos principais cruzamentos que ocorrem entre as ruas e avenidas: Av. Marechal Floriano Peixoto e Av. Sete de Setembro, Rua Lourenço Pinto e Av. Sete de Setembro, Rua Barão do Rio Branco e Av. Sete de Setembro, Travessa da Lapa e Av. Sete de Setembro, Rua João Negrão e Av. Sete de Setembro, Viaduto do Colorado, Rua Mariano Torres e Av. Pres. Affonso Camargo, Viaduto do Capanema, Rua Schiller e Av. Pres. Affonso Camargo, Av. São José e Av. Pres. Affonso Camargo, Rua Gov. Agamenon Magalhães e Av. Pres. Affonso Camargo, Rua Urbano Lopes e Av. Pres. Affonso Camargo e o Viaduto da BR116. (FIGURA 51)



Legenda: — Via de Conexão — Via de Integração — Via de Ligação — Rio Belém
 Cruzamentos — Jardim Botânico — Setor Esportivo — Setor Educacional — Setor Industrial
 — Setor Comercial — Setor Histórico — Hospital Cajuru — Rodoferroviária — Cruzamentos
 FIGURA 48 – TRECHO 1 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.
 FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.



FIGURA 49 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM CURITIBA.
 FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.



FIGURA 50 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA ESTAÇÃO RODOFERROVIÁRIA EM CURITIBA.
 FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.



FIGURA 51 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGO EM CURITIBA.
 FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.

Trecho 2 – Jardim Botânico ao Autódromo Internacional

O trecho 2 segue um caminho entre o Jardim Botânico, em Curitiba, e o Autódromo Internacional, em Pinhais, percorrendo parte da Av. Pres. Affonso Camargo até a intersecção dos Ramais Curitiba-Paranaguá e Pinhais-Engenheiro Bley. (FIGURA 52)

Os bairros que abrangem esse trecho correspondem ao Capão da Imbuia e Cajuru, em Curitiba, e parte do Jardim Weisopolis, em Pinhais. Os limites identificados no trecho são o Rio Cajuru, ao sul, e os cruzamentos entre as ruas: Santo André, Av. Pref. Mauricio Fruet e Av. Pres. Affonso Camargo, o cruzamento entre a Rua Prof. Nivaldo Braga, Av. Pref. Mauricio Fruet e Av. Pres. Affonso Camargo.

Os pontos nodais presentes no trecho são: o Terminal de Ônibus Capão da Imbuia, a rótula que leva à Vila Oficinas, a Vila Oficinas e a intersecção dos Ramais Curitiba-Paranaguá e Pinhais-Engenheiro Bley. Os setores identificados no trecho em questão são: o setor educacional, o setor ferroviário e setor esportivo. Os setores presentes são o educacional, o ferroviário e o esportivo. (FIGURA 53, 54 E 55)



Legenda: — Via de Integração — Via de Ligação — Rios — Setor Ferroviário — Setor Esportivo
 — Jardim Botânico — Setor Educacional ▲ Cruzamentos

FIGURA 52 – TRECHO 2 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.



FIGURA 53 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGO NO BAIRRO CAPÃO DA IMBUIA EM CURITIBA.
FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.



FIGURA 54 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DA AV. PRES. AFFONSO CAMARGONO TERMINAL DE ÔNIBUS CAPÃO DA IMBUIA EM CURITIBA.
FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.



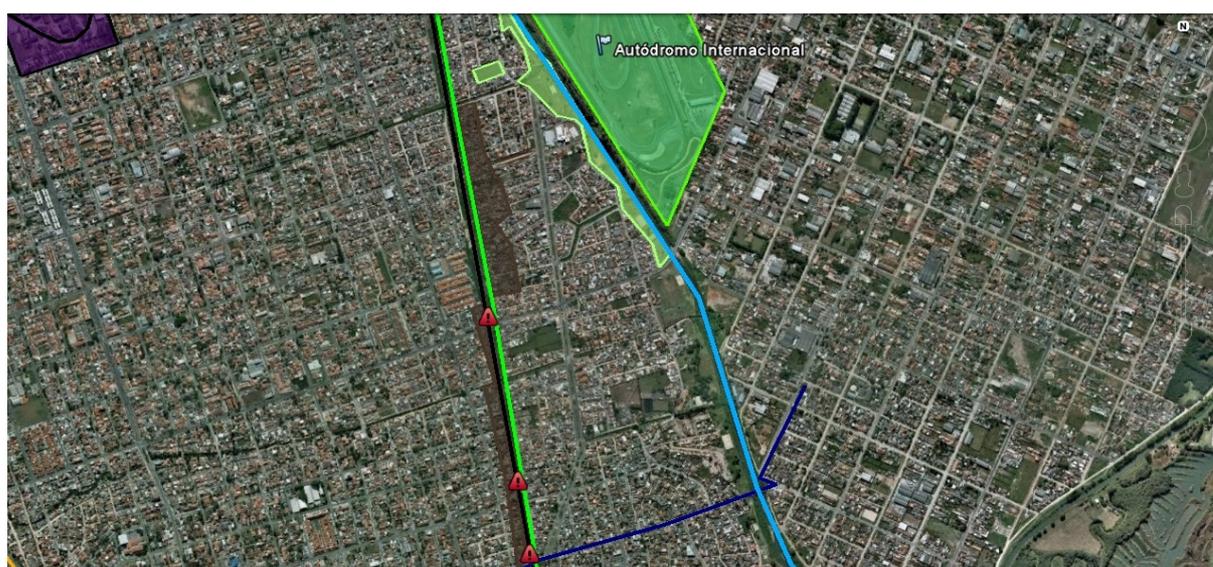
FIGURA 55 – VISTA AÉREA DO BAIRRO CAJURU E VISTA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA VILA OFICINAS EM CURITIBA.
FONTE: IPPUC, 2011.

O Trecho 3 – Autódromo Internacional à Rua Rutildo Pulido

O trecho 3 é um caminho percorrido pelo Ramal Pinhais-Engenheiro Bley, paralelo ao Rio Atuba que leva à região sul de Curitiba. Atinge os bairros Cajuru, em Curitiba e uma parcela do bairro Weisopolis, em Pinhais (FIGURA 56).

Tal trecho apresenta como marcos: o Autódromo Internacional e o Kartódromo Internacional, em Pinhais, o Parque Cajuru que margeia o Rio Atuba. O Rio Atuba, a linha férrea Pinhais- Engenheiro Bley, e os cruzamentos entre a Rua dos Ferroviários com o Ramal Pinhais- Engenheiro Bley, e a Rua Rutildo Pulido com o Ramal Pinhais- Engenheiro Bley formam os limites do trecho.

Neste trecho são reconhecidos como setores, o setor esportivo, ferroviário e setores ocupados por população de baixa renda. (FIGURA 57 E 58)



Legenda: — Via de Conexão — Via de Ligação — Rios ■ Setor Ferroviário ■ Setor Esportivo
 ▲ Cruzamentos

FIGURA 56 – TRECHO 3 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.



FIGURA 57 – VISTA PANORÂMICA DAS IMEDIAÇÕES DO BAIRRO CAJURU EM CURITIBA.

FONTE: SITE PAISAGENS FERROVIÁRIAS DE CURITIBA, 2011.

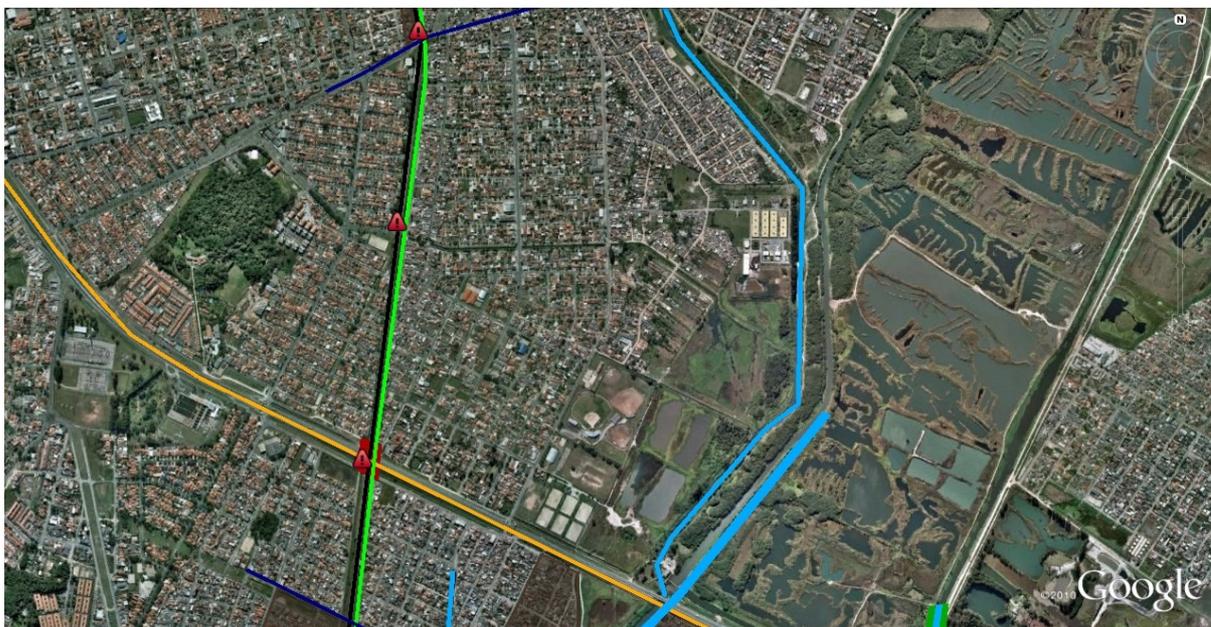


FIGURA 58 – VISTA DAS IMEDIAÇÕES AO LONGO DO RIO ATUBA NO BAIRRO CAJURU EM CURITIBA.

FONTE: IPPUC, 2011.

Trecho 4 – Rua Rutildo Pulido à BR277

O trecho 4 é um caminho que segue pelo Ramal Pinhais-Engenheiro Bley que percorre os bairros Cajuru e Uberaba, em Curitiba (FIGURA 59). O trecho apresenta como limites, a linha férrea, e as divisa dos municípios Curitiba e São José dos Pinhais pela BR277. Os pontos nodais correspondem aos cruzamentos entre as ruas: Rutildo Pulido e o Ramal Pinhais-Engenheiro Bley, além do Viaduto da BR277 sobre esse ramal. (FIGURA 60)



Legenda: — Via de Integração — Via de Ligação — Via de Conexão — Rios ▲ Cruzamentos

FIGURA 59 - TRECHO 4 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.



FIGURA 60 – VISTA DAS IMEDIAÇÕES DO BAIRRO UBERABA EM CURITIBA.
FONTE: IPPUC, 2011.

Trecho 5 – BR277 ao Parque do Iguaçu

O trecho 5 é o caminho seguido pelo Ramal Pinhais-Engenheiro Bley até a bifurcação do ramal (diretriz ferroviária) que leva ao Aeroporto Internacional Afonso Pena. Percorre os bairros Uberaba, em Curitiba, Jardim Independência e o bairro Afonso Pena, em São José dos Pinhais (FIGURA 61).

Apresenta como marco a parte central do Parque do Iguaçu e o Canal Extravasor. Os limites do trecho são: as divisas dos bairros e municípios, além da linha férrea. Já os pontos nodais correspondem à bifurcação existente no Ramal Pinhais-Engenheiro Bley, que segue pela diretriz ferroviária, e a ponte sobre o Canal Extravasor.

Como setores foram considerados áreas de ocupação irregular por população de baixa renda, áreas de interesse social que foram definidas pela lei de zoneamento e as áreas de proteção ambiental. (FIGURA 62)



Legenda: — Via de Conexão — Via de Integração — Via de Ligação — Rios
 — Rio Iguaçu — Canal Extravasor ▲ Cruzamentos

FIGURA 61 – TRECHO 5 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.

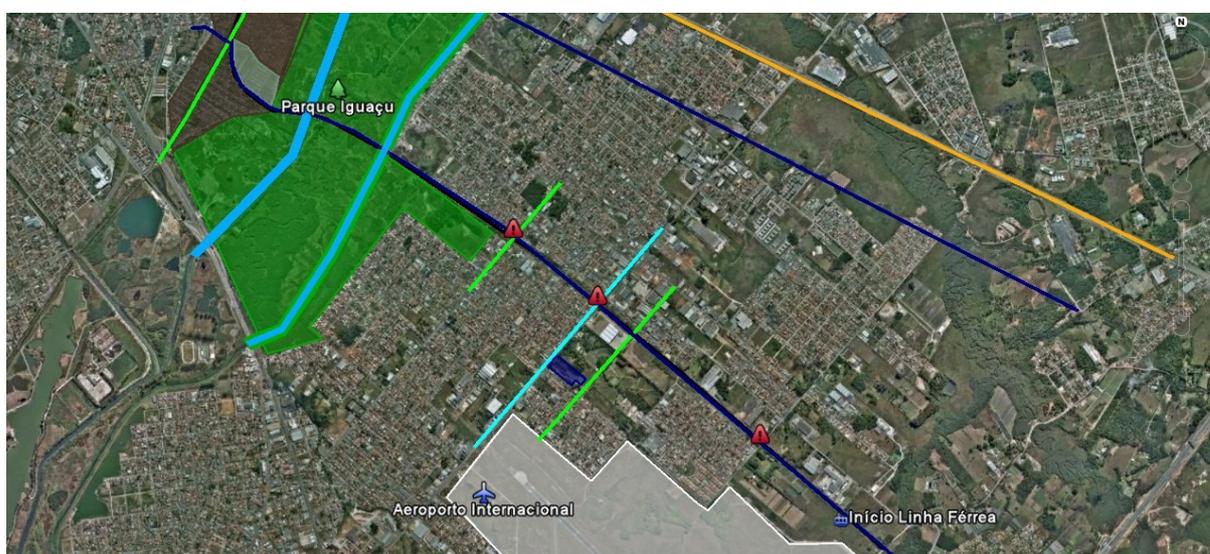


FIGURA 62 – VISTA AÉREA DAS IMEDIAÇÕES DA VILA AUDI EM CURITIBA.
 FONTE: IPPUC, 2011.

Trecho 6 – Canal Extravasador ao Aeroporto Internacional Afonso Pena

O trecho 6 é o caminho seguido pela diretriz viária adentrando ao município de São José dos Pinhais, percorrendo o bairro Jardim Independência e Afonso Pena, tendo como marco, o Parque do Iguaçu e o Aeroporto (FIGURA 63).

Os limites desse trecho são a ponte sobre o Canal Extravasador, os cruzamentos das ruas Alm. Alexandrino e Av. Rui Barbosa com a diretriz ferroviária. Além disso, foi definido como ponto nodal o Aeroporto Internacional Afonso Pena e como setores foram identificados: áreas de proteção ambiental, setor educacional, áreas com ocupação de população de baixa renda, áreas de interesse social, residencial e industrial, definidos pela lei de zoneamento do município (FIGURA 64).



Legenda: — Via de Conexão — Via de Integração — Via de Ligação — Via Estruturante
 — Rio Iguaçu — Canal Extravasador ▲ Cruzamentos

FIGURA 63 – TRECHO 6 DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NAS IMAGENS AÉREAS DO GOOGLE EARTH, 2010.



FIGURA 64 – VISTA AÉREA DAS IMEDIAÇÕES DO CANAL EXTRAVASADOR E DO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS.

FONTE: IPPUC, 2011.

4.1. CONCLUSÕES SOBRE A INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

A partir da análise da área de intervenção é possível reconhecer os elementos que compõem a paisagem ferroviária dos ramais estudados, evidenciando-se que, a cada momento, se revela uma nova paisagem.

Esse conjunto de elementos da paisagem ferroviária e da memória da cidade apresenta um potencial de roteiro turístico ao longo dos trilhos, pois em seu percurso, vasto e diversificado, possui elementos paisagísticos que revelam parte da paisagem ferroviária da RMC.

Nota-se, que as diversas regiões da cidade de Curitiba, Pinhais e São José dos Pinhais, compreendem formas diferenciadas de uso e ocupação do solo no entorno da linha férrea que, a qual embora seja um elemento segregador, pode funcionar como um elemento unificador da cidade e dos municípios envolvidos. Os trajetos da linha férrea, mesmo apresentando conflitos para a comunidade, testemunham a história e as transformações da sociedade, tornando-se uma referência da paisagem metropolitana.

No percurso, a paisagem histórica está pouco relacionada com a comunidade. A paisagem humana - mesmo rica em sentimentos e particularidades - não interage com o pouco da paisagem natural que resistiu às transformações urbanas. Além disso, a arquitetura do percurso proposto está em grande parte subutilizada e apresenta áreas vazias, ou seja, a paisagem ferroviária demonstra que a passagem do trem é um problema, cortando a cidade e segregando essas áreas.

A dificuldade da interação do trem com a paisagem urbana e metropolitana torna-se um conflito para o trânsito nos municípios. Nesse contexto, vários estudos desenvolvidos por órgãos públicos municipais e metropolitanos, sobre a retirada do transporte de carga na região, não apresentam propostas para a requalificação dos ramais ferroviários, o que não condiz com as tendências de cidades contemporâneas que procuram soluções alternativas para o transporte e requalificação dos espaços urbanos.

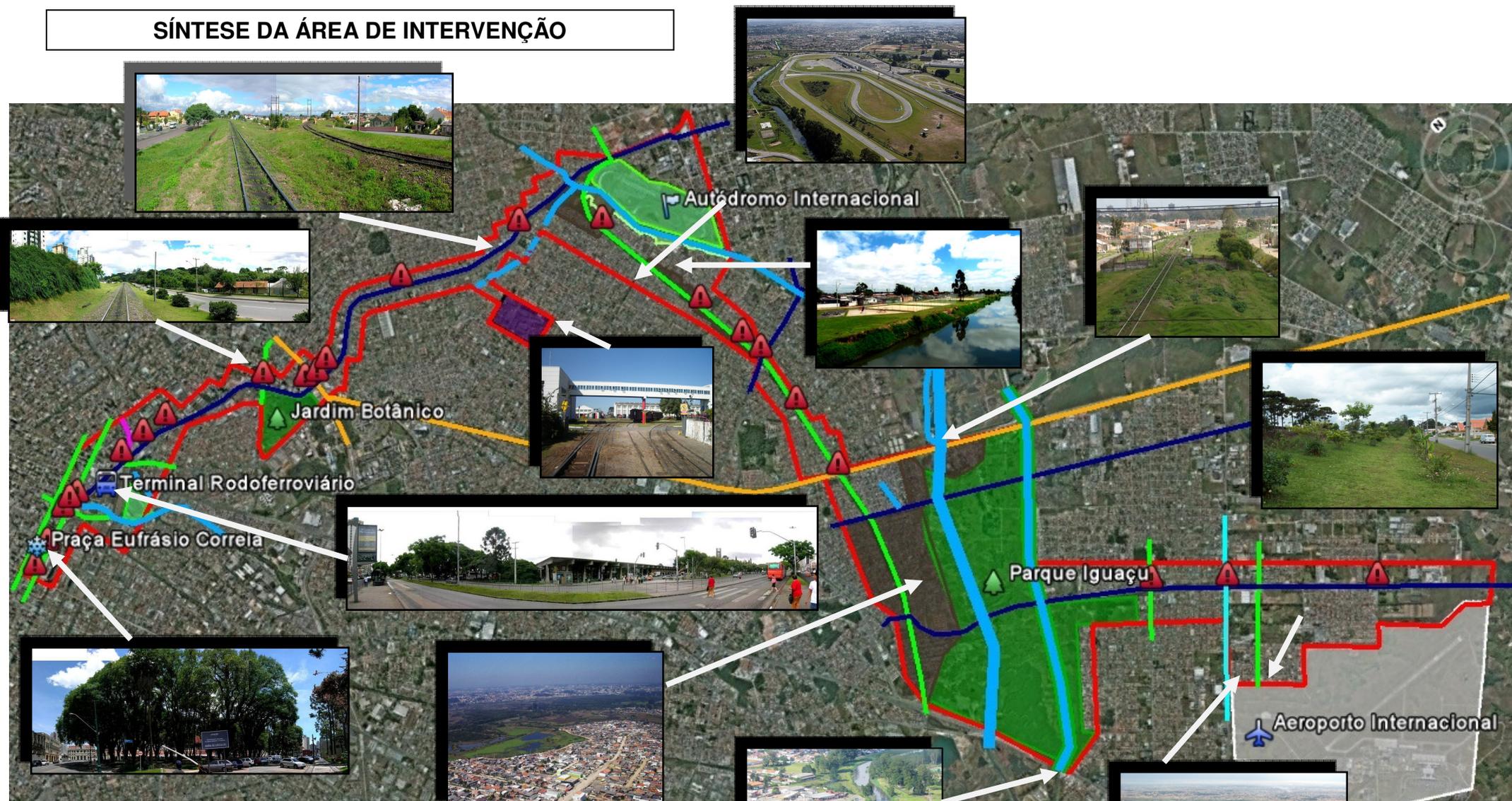
O transporte sobre trilhos, contudo, é uma solução de mobilidade urbana, isto é, uma alternativa eficiente, limpa e mais segura (em comparação com outros modais como ônibus e veículos individuais, que desqualificam o espaço urbano), mas essa alternativa de transporte coletivo não vem sendo trabalhada em projetos

exequíveis; apenas em estudos que logo são descartados, conforme a mudança da gestão urbana.

Essa pesquisa permitiu reconhecer o potencial para a requalificação da paisagem ferroviária na RMC, apontando à presença de áreas verdes e edificações importantes que margeiam os ramais. A área dos ramais e a faixa de domínio criam espaços públicos que acompanham os trilhos e revelam paisagens compostas por árvores de grande porte, gramados extensos, espaços de lazer e ciclovias, embora atualmente tais áreas apresentem espaços vazios ou subutilizados (FIGURA 65).

Considera-se, portanto, que o trajeto da linha férrea na RMC pode ser considerado um percurso capaz conectar pontos de referência no ambiente urbano e valorizar a memória e a identidade local. A síntese, a seguir, revela alguns pontos de referência da área estudada.

SÍNTESE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



- Legenda:
 - Via de Conexão
 - Via de Integração
 - Via de Ligação
 - Via Estruturante
 - Diretriz
 - Rios da Bacia do Rio Iguaçu
 - Canal Extravasor.
 - Setor Ferroviário
 - Setor Esportivo
 - Parques
 - Setor Educacional
 - Aeroporto
 - ▲ Cruzamentos
 - Polígono da área de intervenção

FIGURA 65 – SÍNTESE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

FONTE: GOOGLE EARTH, 2010; COMEC, 2011; IPPUC, 2011.

5 DIRETRIZES PROJETUAIS

São definidas, nesse capítulo, as diretrizes para a formulação de um projeto de requalificação paisagística no entorno dos ramais Curitiba-Paranaguá e Pinhais-Engenheiro Bley. À fundamentação teórica acumulada nos capítulos anteriores - conceitos básicos de espaço urbano, espaço turístico, paisagem, gestão urbana, estudos de casos referentes à requalificação de áreas degradadas ao longo de eixos ferroviários, e posteriormente, a análise e diagnóstico da realidade, somou-se às diretrizes e às etapas metodológicas para constituir, ao final deste trabalho, um Plano de Atividades, que servirá como auxílio para elaboração do projeto de requalificação desta área.

5.1. DIRETRIZ GERAL

Este trabalho tem como diretriz geral requalificar o eixo ferroviário que percorre as áreas urbanas dos três municípios da Região Metropolitana de Curitiba (Curitiba, Pinhais e São José dos Pinhais) mediante o reordenamento territorial e consolidação de um roteiro turístico - integrando diversos equipamentos e edificações que compõem a paisagem urbana.

5.2. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

A partir da compreensão da diretriz geral de projeto, foram estabelecidas diretrizes específicas (FIGURA 66), as quais têm como finalidade direcionar as ações do plano de atividades do projeto:

1. Valorizar a área de intervenção enquanto ligação metropolitana;
2. Integrar espaços urbanos e equipamentos regionais como o Aeroporto Internacional Afonso Pena, Parque do Rio Iguaçu, Autódromo Internacional de Pinhais, Jardim Botânico, Terminal Rodoferroviário de Curitiba e Terminal de Metrô Central a ser implantado pela Prefeitura Municipal de Curitiba;

3. Compatibilizar as propostas do projeto de requalificação com os programas municipais e metropolitanos;
4. Estabelecer um reordenamento territorial, a fim de propor soluções para a questão habitacional, e garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações abandonadas na área de intervenção;
5. Desenvolver mecanismos que garantam a permanência da população de menor renda na área reabilitada, evitando sua expulsão para as periferias da cidade, áreas de risco e de proteção ambiental;
6. Reestruturar os espaços públicos e remanescentes ferroviários e promover qualidade espacial e de convivência coletiva;
7. Valorizar o trajeto linear e a faixa de domínio presente no eixo ferroviário a partir da elaboração de mapas mentais que permitam a identificação de usos e significados, reforçando a memória coletiva de seus habitantes;
8. Estimular a implantação de polos culturais e universitários, habitações, hotéis e equipamentos que promovam a multiplicidade de usos;
9. Viabilizar reformas e reciclagem de edifícios vazios ou subutilizados, tombados ou não como patrimônio cultural;
10. Esquematizar uma alternativa de transporte público/turístico e considerar novas possibilidades de uso da linha férrea.



FIGURA 66 – ESPACIALIZAÇÃO DAS DIRETRIZES PROJETUAIS.
 FONTE: ELABORADO PELA AUTORA COM BASE NOS ARQUIVOS DA COMEC, 2010.
 Obs.: Sem escala determinada.

5.3. PLANO DE ATIVIDADES

As etapas metodológicas para a elaboração do projeto de requalificação da paisagem ferroviária como espaço turístico, dentro da RMC, foram organizadas em um Plano de Atividades, apresentado a seguir:

Etapa 1 – Reconhecimento da área

Análise da área de intervenção, complementando o capítulo da Interpretação da Realidade.

1. Complementação do levantamento de dados para caracterização das áreas degradadas, levando em consideração a utilização, a qualidade das edificações e do ambiente urbano, a disponibilidade de serviços e a população residente;
2. Identificar as áreas com potenciais paisagísticos e turísticos no recorte espacial, a partir dos conceitos de Lynch (1997) e Boullón (2002) e da metodologia da percepção ambiental, mediante aplicação de métodos como: visitas em campo, aplicação de questionários e entrevistas, além da elaboração de mapas mentais pela população;

Etapa 2 – Plano Geral

Elaboração de um Plano Geral em macro-escala para a área de intervenção, com a identificação de trechos e seus potenciais paisagísticos e turísticos.

1. Delimitação de áreas, em trechos identificados de acordo com a formação de paisagens, reconhecendo condicionantes, deficiências e potencialidades, que servirá como suporte para a elaboração de medidas para a requalificação;
2. A elaboração de um Plano Geral para a área de intervenção, contendo as principais estratégias de atuação em cada trecho. Um dos trechos será selecionado como área a ser detalhada, para a elaboração de um Projeto Local, específico.

Etapa 3 – Projeto Local

Elaboração de um Projeto Local, em micro-escala, para a requalificação de um dos trechos estabelecidos no Plano Geral.

1. Detalhamento do trecho escolhido, atendendo às condicionantes, deficiências e potencialidades identificadas na etapa anterior;
2. Elaboração de um projeto específico, para o trecho, com proposições para requalificação da paisagem como espaço turístico, identificação de atrativos e consolidação de um roteiro turístico, utilizando a linha férrea.

Etapa 4 – Plano de Implantação

Definição de programa de implantação do projeto de requalificação da paisagem ferroviária como espaço turístico.

1. Definição dos instrumentos legais e administrativos, bem como a identificação dos agentes que atuarão no processo de intervenção;
2. Elaboração de um cronograma de implantação, com os prazos necessários para a execução, contendo estimativas de custos gerais do projeto e indicadores para a avaliação dos resultados gerados.

O esquema a seguir, ilustra a elaboração do Plano de Atividades.

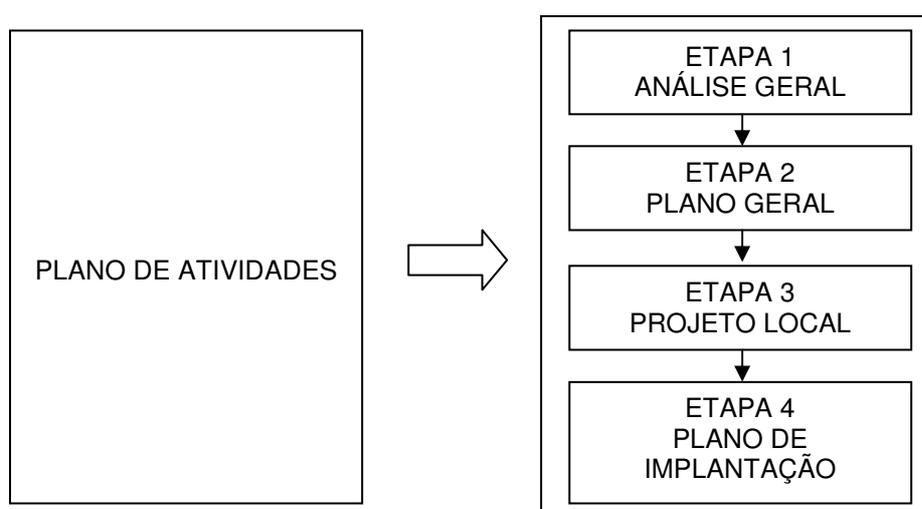


FIGURA 67 – ESQUEMA DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES.
FONTE: ELABORADO PELA AUTORA, 2011.

6 CONSIDERAÇÕES

A conclusão deste trabalho, portanto, será a elaboração de um projeto de requalificação da paisagem ferroviária, levando em consideração sua potencialidade como atrativo turístico, que será realizado no segundo semestre de 2011 - com a formulação de diretrizes projetuais que visam o desenvolvimento socioespacial da comunidade local, transformação e valorização da paisagem ferroviária e proposição de um roteiro turístico, através de plano de atividades que pretende atender os objetivos definidos nessa pesquisa.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS

BELEZZA, A. R. B. P. **Arquitetura e cidade: recuperação e requalificação urbana em São Paulo**. 2002. 144f. Dissertação (mestrado), Estruturas Ambientais Urbanas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. Defesa: São Paulo, 2002.

BEM, J. P. de; DE BEM, F.; DE BEM, M. **Projeto na Cidade Contemporânea: Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo**. *Arquitextos* – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 109.03. São Paulo, 2009.

BIANCARDI FILHO, C. **Estação Luz da Nossa Língua: a preservação urbana, a circulação de capital e o arquiteto**. *Arquitextos* – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 062.03. São Paulo, 2005.

BORJA, J.; MUXÍ, Z. **L'espai públic: ciutat i ciutadania**. Barcelona, Diputação de Barcelona, 2001.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução de: Josely Vianna Baptista. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

BRASIL. **Lei Federal n. 10.257 – Estatuto da Cidade**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 01/06/ 2011.

CANTERAS, J. C. **Introducción al paisaje: metodologias de valoración**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná; Universidade de Cantábria, 1992. Apostila.

CARLOS, A. F. A. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CASTROGIOVANNI, A.C. (org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

CHIESA, P. **O Desenho como Desígnio: Por uma ética do risco.** (Tese de Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo FAUUSP. São Paulo, 2001.

COELHO, G.; CHIESA, P. **Curitiba: da Cidade à Metrópole.** Conferência apresentada no XIX Congresso da UIA CAUUFPR. Curitiba, 1996.

CORRÊA, R.L. **O espaço urbano.** 4.ed. São Paulo: Ática, 2002.

CRUZ, R. de C. **Política de turismo e território.** São Paulo: Contexto, 2001.

CULLEN, G. **Paisagem urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1983.

Curitiba em dados. [On line]. Disponível em:

<http://ippucnet.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.asp>. Acesso em 17/05/2011.

Curitiba em Dados. Curitiba: IPPUC, 2004. 1 CD-ROM.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 9.800**, de 03 de janeiro de 2000. Dispõe sobre Zoneamento, uso e ocupação do solo no Município de Curitiba e dá providências.

[On line]. Disponível em:

<<http://www.curitiba.pr.gov.br/publico/secretaria.aspx?id=58&servico=37>>. Acesso em: 29/05/ 2011.

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

DEL RIO, V. **Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos.** Arqtextos – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 091. São Paulo, 2001.

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba - Paraná.** 2006. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

DUARTE, C. F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Prourb, 2006.

DUARTE, F. **Cidades na sociedade de informação: clusters urbanos**.

Arquitextos, São Paulo, periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 059.13. São Paulo, 2005. [On line]. Disponível em:
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/482>> Acesso em:
17/04/2011.

ELALI, G. A. **Psicologia e Arquitetura: em busca do lócus interdisciplinar**, 1997. 1997. [On line]. Disponível em <www.scielo.br/scielo.php>. Acesso 14/05/2011.

EMURB – Empresa Municipal de Urbanização. **Operação Urbana Água Branca** – documento técnico / Lei N^o 11.774 de 18 de maio de 1995. Prefeitura do Município de São Paulo, Diretoria de Desenvolvimento, Superintendência de Desenvolvimento, Departamento de Operações Urbanas. São Paulo, 1995.

Estação da Luz da Nossa Língua. [On line]. Disponível em:
<www.estacaodaluz.org.br>. Acesso em: 20/04/2011.

FENIANOS, E. E. **Centro: aqui nasceu Kúr'ýt'ýba**. Coleção Bairros de Curitiba; v. 4. Curitiba: UniverCidade, 1996.

FENIANOS, E. E.; MENDONÇA, M. N. **Linha Pinhão: pegadas da memória – roteiro cultural histórico para conhecer Curitiba a pé**. Curitiba: Prefeitura Municipal, 1996.

GALLARZA, G, BAPTISTA, M. **Paisagens Ferroviárias de Curitiba**. Curitiba, 2010. [On line]. Disponível em: <<http://www.paisagensferroviarias.blogspot.com/>> Acesso em 18/03/2011.

GIESBRECHT, R. M. [On line]. **Website Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em 18/03/2011.

HALL, E. T. (1977). **A dimensão oculta**. Rio de Janeiro: Francisco Alves. (originalmente publicado em 1966).

HARVEY, D. **The Urban Experience**. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1989.

Histórico da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA. [On line]. Disponível em: Curitiba, 2008. <<http://www.rffsa.gov.br/>> Acesso em: 20/04/2011.

IGNARRA, L. R. **Planejamento turístico municipal: um modelo brasileiro**. São

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

KAISER, T. F. **Projeto Eixo Tamanduatehy**. Objetivos. Santo André, 2002. [On line]. Disponível em: <
http://www.santoandre.sp.gov.br/pop_up_noticia.asp?cod=605>. Acesso em: 01/05/2011.

KOTLER, P. **Marketing Público: Atraindo Investimento, Indústria e Turismo para as Cidades, Estados e Países**. Rio de Janeiro, 1995.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e desenho da Cidade**. 2.ed. Fundação Calouste Gulbenkan, Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2000.

LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACEDO, S. S. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1999.

MAGALHÃES Jr., J. **Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto**. Parte 8 – Operação Urbana Água Branca, revisão e proposição. Arquitectos, São Paulo, periódico mensal de textos de arquitetura – texto 066.03, nov.2005. [On line]. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq066/arq066_03.asp>. Acesso em: 05/05/2011.

MAGALHÃES, S. F. **Princípio da Contiguidade**. In: Cadernos de Urbanismo. Vazios urbanos e o planejamento das cidades, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, n.2, 2000.

MENEZES, C. L. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente**: a experiência de Curitiba. 2.ed. Campinas, SP: Papirus, 2001.

MOLINA, S. E.; RODRÍGUEZ, S. A. **Planejamento integral do turismo**: um enfoque para a América Latina. Tradução de: Carlos Valero. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

MOREIRA, G. **Requalificação urbana – alguns conceitos básicos** (2007) [On line]. Disponível em: <http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1802/1/FAUTL_13_D_GMoreira.pdf>. Acesso em: 21/05/2011.

OBA, L. T. **Os marcos urbanos e a construção da cidade**: a identidade de Curitiba. São Paulo, 1998. 327f. Tese (Doutoramento em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

OLIVEIRA, P. R. de. **Inventário de Reconhecimento do Patrimônio Material** Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

PINHAIS. **Lei Municipal n. 500**, de 20 de dezembro de 2011. Dispõe sobre o Zoneamento, o Uso e a Ocupação do Solo do Município de Pinhais. [On line]. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/387733/lei-500-01-pinhais-pr>>

PMC - Prefeitura Municipal de Curitiba. **História do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2004.

PMSA – Prefeitura Municipal de Santo André. **Projeto Eixo Tamanduatehy**: Urbanismo incluyente e participativo (2001) [On line]. Disponível em:

<<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimidia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em 18/04/2011.

PMSA – Prefeitura Municipal de Santo André. **Projeto Eixo Tamanduatehy:**

Urbanismo incluyente e participativo (2001) [On line]. Disponível em:

<<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimidia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em 20/03/2011.

PRESTES, O. M. **Os trilhos de Curitiba** : 40 anos de projetos para reinserção de modais sobre trilhos na cidade. 2009. 173f. Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Defesa: Curitiba, 2009. [On line]. Disponível em: <http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1495> Acesso em: 07/05/2011.

REIS, A. T., & LAY, M. C. **As técnicas de APO como instrumento de análise ergonômica do ambiente construído**. Curso ministrado no III Encontro Nacional / I Encontro Latino Americano do Ambiente Construído (ANTAC), Gramado, Rio Grande do Sul, 1995.

RUSCHMANN, D. v. de M. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. 7.ed. Campinas, SP: Papirus, 2001.

SALES, P. M. R. **Operações Urbanas em São Paulo**: crítica, plano e projetos. Parte 1 – Introdução. Arquitextos, São Paulo, periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 295. São Paulo, 2005. [On line]. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp295.asp>>. Acesso em: 17/04/2011.

SANOFF, H. **Visual research methods in design**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Lei Municipal n. 16**, de 15 de novembro de 2005. Dispõe sobre o Zoneamento, o Uso e a Ocupação do Solo e Sistema Viário do

Município de São José dos Pinhais. [On line]. Disponível em:
<http://www.sjp.pr.gov.br/portal/urbanismo/lei162005/lei16_2005.pdf>

SEGRE, R. **Múltiplas vozes em Barcelona**. Barcelona: Exposición Fórum, Lunwerg Editores. Projeto-Design, n. 296. São Paulo, 2004.

SEGRE, R. **O Espaço público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica**. Arqitextos – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 05.060. São Paulo, 2005.

SEMAPA – *Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris*. s/d. **Paris Rive Gauche**. [On line]. Disponível em: <<http://www.parisrivegauche.com>>. Acesso em: 15/05/2011.

SIVIERO, A.P; SAHR, C. L. L. (Orient.). **Os elementos do espaço turístico urbano no processo de planejamento**: uma análise da área central de Curitiba / PR. 2005. 85f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Defesa: Curitiba, 2005. [On line]. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1884/2354>>. Acesso em: 06/05/2011.

SOMMER, R., & SOMMER, B. **A practical guide to behavioral research, tools and techniques**. New York: Oxford, 1980.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Sistema de Bibliotecas. **Normas para apresentação de documentos científicos, 2**: teses, dissertações, monografias e trabalhos acadêmicos. Curitiba: UFPR, 2001.

URBS. Urbanização de Curitiba S.A. **Centenário do Transporte Coletivo**. Curitiba, 1987.

VASCONCELLOS, L. M. de; MELLO, M. C. F. de. Re: atrás de, depois de... In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri SP: Manole, 2009.

YAMAWAKI, Y.; HARDT, L. P. A (Orient.). **Gestão de espaços urbanos refuncionalizados**: estudo de caso sobre a reconversão de uso da antiga estação ferroviária de Curitiba, 2008. 256 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. Curitiba, 2008. Defesa: Curitiba, 2008.

8 FONTES DAS ILUSTRAÇÕES

BARCELONA. [On line]. Disponível em:

<<http://agitprop.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.114/3386/pt>> Acesso em 05/05/2011.

BEM, J. P. de; DE BEM, F.; DE BEM, M. **Projeto na Cidade Contemporânea: Imediações do Parque e Estação da Luz em São Paulo.** Arqtextos – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 109.03. São Paulo, 2009.

BIANCARDI FILHO, C. **Estação Luz da Nossa Língua: a preservação urbana, a circulação de capital e o arquiteto.** Arqtextos – periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 062.03. São Paulo, 2005

BONDES DE CURITIBA. [On line]. Disponível em:

<<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>> Acesso em: 15/04/2011.

CANTERAS, J. C. **Introducción al paisaje:** metodologias de valoración. Curitiba: Universidade Federal do Paraná; Universidade de Cantábria, 1992. Apostila.

COELHO, G.; CHIESA, P. **Curitiba: da Cidade à Metrópole.** Conferência apresentada no XIX Congresso da UIA CAUUFPR. Curitiba, 1996.

CRUZ, R. de C. **Política de turismo e território.** São Paulo: Contexto, 2001.

CULLEN, G. **Paisagem urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1983.

Curitiba em dados. Disponível em:

<http://ippucnet.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.asp>. Acesso em 05/03/2011.

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos:** análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em

Curitiba - Paraná. 2006. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

GIESBRECHT, R. M. [On line]. **Website Estações Ferroviárias do Brasil.**

Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em 05/03/2010.

GOOGLE EARTH. [On line]. Disponível em: <<http://earth.google.com>>. Acesso em: 12/04/2011.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Curitiba em Dados.** Curitiba: IPPUC, 2004. 1 CD-ROM.

LEFEBVRE, H. **A cidade do capital.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGALHÃES Jr., J. **Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 8 – Operação Urbana Água Branca, revisão e proposição.** Arqitextos, São Paulo, periódico mensal de textos de arquitetura – texto 066.03, nov.2005. [On line]. Disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq066/arq066_03.asp>. Acesso em: 05/05/2011.

OLIVEIRA, P. R. de. **Inventário de Reconhecimento do Patrimônio Material Ferroviário da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA.** Curitiba, 2008. E

PAISAGEM FERROVIÁRIA DE CURITIBA. [On line]. Disponível em: <<http://www.paisagensferroviarias.blogspot.com/>> Acesso em 05/03/2011.

PARIS RIVE GAUCHE. [On line]. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/176/paris-revi-gauche-urbanismo-sustentavel-116364-1.asp>> Acesso em 05/05/2011.

PARIS RIVE GAUCHE. [On line]. Disponível em:<<http://www.conexaoparis.com.br/>> Acesso em 05/05/2011.

PLANO AGACHE. [On line]. Disponível em:

<<http://www.lolocornelsen.com.br/lolonet%20-%20fundacao%20lolo.htm>> Acesso em 05/05/2011.

PMSA – Prefeitura Municipal de Santo André. **Projeto Eixo Tamanduatehy:**

Urbanismo incluyente e participativo (2001) [On line]. Disponível

em:<<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimedia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em 20/03/2011.

POBLE NOU. [On line]. Disponível em:

<<http://railsiferraduras.blogspot.com/2010/12/el-tranvia-del-poble-nou.html>> Acesso em 05/05/2011.

PRESTES, O. M. **Os trilhos de Curitiba : 40 anos de projetos para reinserção de modais sobre trilhos na cidade.** 2009. 173f. Dissertação (mestrado) - Pontifícia

Universidade Católica do Paraná. Defesa: Curitiba, 2009. [On line]. Disponível em:

<http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1495>

Acesso em: 07/05/2011.

RUA XV DE CURITIBA. [On line]. Disponível em: <[http://2.bp.blogspot.com/_lxL-EgkgjIM/Sxe2i19tCUI/AAAAAAATSI/MoZ8Plt7Wec/s1600-h/Cine-Re-sonar---CWB-](http://2.bp.blogspot.com/_lxL-EgkgjIM/Sxe2i19tCUI/AAAAAAATSI/MoZ8Plt7Wec/s1600-h/Cine-Re-sonar---CWB-RuaXV.jpg)

[RuaXV.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_lxL-EgkgjIM/Sxe2i19tCUI/AAAAAAATSI/MoZ8Plt7Wec/s1600-h/Cine-Re-sonar---CWB-RuaXV.jpg)> Acesso em 05/05/2011.

SALES, P. M. R. **Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projetos.**

Parte 1 – Introdução. *Arquitextos*, São Paulo, periódico mensal de textos de arquitetura – texto especial 295, abr. 2005. [On line]. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp295.asp>>. Acesso em:

17/04/2011.

SEMAPA – *Société d'Économie Mixte d'Aménagement de Paris*. s/d. **Paris Rive**

Gauche. [On line]. Disponível em: <<http://www.parisrivegauche.com>>. Acesso em:

15/05/2011.

SIVIERO, A.P; SAHR, C. L. L. (Orient.). **Os elementos do espaço turístico urbano no processo de planejamento:** uma análise da área central de Curitiba / PR. 2005. 85f. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Defesa: Curitiba, 2005. [On line]. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/1884/2354>>. Acesso em: 06/05/2011.

9 OBRAS CONSULTADAS

3º Congresso Sul Brasileiro de Gestão Pública. [On line]. Disponível em: <<http://moglibo.globo.com/integra.asp?txtUrl=/esportes/copa2014/mat/2011/05/10/copa-2014-maioria-das-obras-do-aeroporto-em-curitiba-ainda-esta-em-fase-de-analise-de-propostas-924423850.asp>> Acesso em 05/03/2011.

ANDRUSKO, C. B.; DUARTE, F. (Orient.). **As armaduras da cidade:** o transporte e as transformações do espaço urbano em Curitiba. 2009. 237 f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2009.

BRANDENBURG, E. J. **Produção e reestruturação do espaço urbano:** Curitiba - cidade sede da Copa do Mundo de Futebol 2014. 171f. Curitiba, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Reabilitação de centros urbanos.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades; AECI – Agencia Espanhola de Cooperação Internacional. **Manual de reabilitação de áreas urbanas centrais.** Brasília: Ministério das Cidades; AECI, 2008.

Cidade e arquitetura contemporânea: uma relação necessária. Portal Vitruvius – Arquitectos n.66, São Paulo, 2006. [On line]. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq000/esp338.asp>>. Acesso em: 03/04/2011.

Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Ed. Palavra, 2003.

COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Plano Diretor Multimodal de Curitiba.** Curitiba: COMEC, 2010.

COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Política de Gestão para o Sistema Viário.** Curitiba: COMEC, 2000.

COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Volume de Diretrizes Metropolitanas.** Curitiba: COMEC, 2005.

DEL RIO, V. **Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos**, 2000. [On line]. Disponível em:
<<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/963>>. Acesso em: 12/05/2011.

FERRARA, L.; DUARTE, F.; CAETANO, K.E.. **Curitiba: do Modelo à Modelagem.** Curitiba: Ed. Champagnat, 2007.

FERRAZ, D. S.; PEREIRA, G. de F. (Orient.). **Requalificação do Bairro Cidade Industrial de Curitiba PR.** 152f. Curitiba, 2010.

FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA. **Boletim informativo da Casa Romário Martins:** Catálogo de Museus. Vol. 20. Curitiba, 1987. nº 79.

II Fórum Legislativo das Cidades-Sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014. [On line]. Disponível em:
<http://agecopa.com.br/?p=noticia&id_noticia=7952&nome=Parlamentares-visitam-obras-da-Copa-2014-em-Curitiba> Acesso em 05/03/2011.

IPHAN. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Bens tombados.** [On line]. Disponível em: <www.iphan.gov.br/bancodedados/benstombados> Acesso em: 02/04/2011.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Preliminar de Urbanismo**. Curitiba: IPPUC, 1965.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Programa marco zero**: bonde turístico de Curitiba: IPPUC, 2006.

NAKANO, K. Eixo Tamanduatehy. In: FRANÇA, C.L. de; VAZ, J. C.; SILVA, I. P. (Org.) **Aspectos econômicos de experiências em desenvolvimento local**. São Paulo: Intituto Pólis, 2002.

Plano Diretor Multimodal de Curitiba. [On line]. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=82>> Acesso em 15/05/2011.

Pontos Turísticos. Disponível em: <<http://www.parques-curitiba.com/passeio-publico-pontos-turisticos.htm>> Acesso em: 20/03/2011.

SAKATA, M. N. **Projeto Eixo Tamanduatehy: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André?** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. [On line] Disponível em: <http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html>. Acesso em 13/04/2011.