

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

REGINA SCHADECK

**MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ
REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DAS LOCOMOTIVAS DA RFFSA:
MEMÓRIA DA ARQUITETURA INDUSTRIAL DE CURITIBA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CURITIBA
2015

REGINA SCHADECK

MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ
REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DAS LOCOMOTIVAS DA RFFSA:
MEMÓRIA DA ARQUITETURA INDUSTRIAL DE CURITIBA

Trabalho de Conclusão de Curso da graduação em Arquitetura e Urbanismo, apresentado à disciplina e ao Departamento Acadêmico de Construção Civil – DACOC - da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo nesta Instituição.

Orientadora TCC 1: Prof.^a Cíntia Negrão Nogueira
Orientadora TCC 2: Prof.^a Giceli P. C.de Oliveira

CURITIBA

2015



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
CAMPUS CURITIBA - SEDE ECOVILLE
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Curso de Arquitetura e Urbanismo

TERMO DE APROVAÇÃO

MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ - REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA: MEMÓRIA DA ARQUITETURA INDUSTRIAL DE CURITIBA

Por
REGINA SCHADECK

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi apresentado em 11 de dezembro de 2015 como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

A candidata foi arguida pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho aprovado.

Prof. Rivail Vanin de Andrade, Dr.
UP

Prof. Isuru Yamamoto
UTFPR

Prof. Irã Taborda Dudeque, Dr.
UTFPR

Prof^a. Giceli Portela Cunico de Oliveira, Dr^a. (Orientador)
UTFPR

Dedico,

Àqueles a quem muito amo, pois sem o apoio diário recebido, não teria forças o suficiente para transformar os obstáculos encontrados pelo caminho em estímulos e objetivos a superar!

Àquele que não mediu esforços sempre me ajudando e amparando nas minhas dificuldades, mesmo deixando seus interesses em segundo plano, sendo um exemplo de companheirismo e união familiar! Meu filho Ramon.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, pela vida e pelo exemplo vivo de dedicação, companheirismo, trabalho e persistência na conquista de seus objetivos. Apesar da minha ausência, souberam me entender e compartilhar minhas buscas por mais conhecimentos. A vocês, meu amor e eterna gratidão.

Aos amigos, que de uma forma ou de outra me apoiaram no intuito de atingir os objetivos almejados.

Às orientadoras, Prof.^a. Cíntia Negrão Nogueira e Prof.^a Dr.^a. Giceli P. C.de Oliveira, que disponibilizaram seu tempo e seus conhecimentos para enriquecer este trabalho.

Aos Professores do Curso de Arquitetura e Urbanismo desta instituição, pelo modo que sempre me estimularam e incentivaram a persistir nessa jornada.

À Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR - pela oportunidade de escolha.

Aos meus familiares, em especial à minha irmã, pelo apoio e compreensão nas minhas ausências, mas que sempre me entenderam e me incentivaram a persistir na busca de mais essa conquista.

Aos meus filhos, indiscutíveis exemplos de que, com determinação, companheirismo e união familiar, é possível transpor muitas dificuldades, pois, estas surgem como desafios a serem superados.

RESUMO

SCHADECK, Regina. **MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ - REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DAS LOCOMOTIVAS DA RFFSA: MEMÓRIA DA ARQUITETURA INDUSTRIAL DE CURITIBA**. 2015. 129 pg. Trabalho de Conclusão de Curso da Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR. 2015.

Este trabalho apresenta uma abordagem histórica e conceitual sobre o desenvolvimento urbano no mundo, no Brasil e em Curitiba/PR, a partir da construção de estradas de ferro e Estações Ferroviárias. Faz-se um recorte físico-espacial no Bairro Rebouças, delimitando a área de intervenção: Depósito de Locomotivas da RFFSA. Descreve as transformações do cenário do antigo bairro industrial, sofrendo permanente processo de modificações nos últimos dois séculos. São tratados temas sobre a configuração das edificações industriais, os ciclos econômicos, a expansão do bairro e das Linhas Ferroviárias, as contradições do Plano Agache, a descaracterização industrial do bairro, as razões do esvaziamento da paisagem local e sua estagnação e as novas delimitações do zoneamento urbano. Também aborda assuntos pertinentes à arquitetura industrial e patrimônio ferroviário dentro do contexto de valorização e preservação desses bens, por meio de princípios protetivos de restauro e por instrumentos legais de tutela de bens históricos. Esclarece sobre a necessidade da reversão dos quadros de degradação de antigas áreas industriais em vias de abandono, através de intervenções de restauração e revitalização. Em diversos países, arquitetos e urbanistas têm apresentado soluções de requalificação, com propostas de novos usos seguindo tendências e conceitos contemporâneos, visando resgatar os valores da arquitetura e cultura industrial. Tendo como base os estudos de casos elencados, percebem-se como intervenções arquitetônicas são instrumentos de desenvolvimento e melhorias urbanas, requalificando espaços subutilizados. Estes parâmetros subsidiam as diretrizes iniciais, mapas conceituais e a apresentação da área onde se pretende desenvolver o projeto de **REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA**, a fim de recuperar o patrimônio cultural e industrial ferroviário na cidade.

Palavras-chave: Arquitetura Industrial. Paisagem Urbana. Patrimônio Cultural. Patrimônio Ferroviário. Preservação. Requalificação.

ABSTRACT

SCHADECK, Regina. **PARANÁ RAILWAY MUSEUM – FEDERAL TRAIN WAREHOUSE’S REQUALIFICATION: MEMORY OF CURITIBA’S INDUSTRIAL ARCHITECTURE.** 2015. 140 pg. End of Graduation-course Paper in Architecture and Urban Planning - Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR. 2015.

This end-of-graduation-course paper presents a conceptual and historic approach about the urban development in the world, in Brazil and in Curitiba/PR, from the of railways and train stations. A physical and space profile of the Rebouças District is made, delimiting the intervention’s area: the RFFSA’s train warehouse. The old industrial district scenario transformations are described, being through an ongoing process of changing in the last two centuries. There are studied themes about the industrial buildings’ configuration, the economic cycles, the expansion of the district and the railways, the Agache Plan’s contradictions, the loss of the industrial district’s characteristic, the reasons of the local landscape emptying and its stagnation and the new city zoning delimitations. There are also approached subjects relative to the industrial architecture and the railroad heritage inside the context of these building’s appreciation and preservation, by protective principles of restoration and legal instruments of protection of historic buildings. There is clarified the need to reverse the degradation of old industrial abandoned areas through restoration and revitalization interventions. In several countries, architects and urban planners are presenting requalification solutions, with new-use proposals, following contemporary trends and concepts, aiming to rescue the industrial architecture and culture values. Basing on the listed Case Studies, it is clear how architectural interventions are urban developing and improvements, requalifying underused spaces. These parametes subsidize the initial guidelines, conceptual maps and the presentation of the area where is intended to be developed the project of the TRAIN WAREHOUSE’S REQUALIFICATION, aiming to recover the city railway cultural and industrial heritage.

Keywords: Industrial architecture. Urban landscape. Cultural Heritage. Rail heritage. Preservation. Requalification

LISTA DE SIGLAS

| | |
|------------------|--|
| ARQ. URB | Arquitetura e Urbanismo |
| ABPF | Associação Brasileira de Preservação Ferroviária |
| AMBEV | Companhia de Bebidas das Américas |
| CAPC | Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural |
| CIAM | Congresso Internacional de Arquitetura Moderna |
| CIC | Cidade Industrial de Curitiba |
| COHAB-CT | Companhia de Habitação Popular de Curitiba. |
| CPHF | Centros de Preservação da História Ferroviária |
| DNIT | Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes |
| FCC | Fundação Cultural de Curitiba |
| ICOMOS | <i>International Council on Monuments and Sites</i> |
| IFPR | Instituto Federal do Paraná |
| IPHAN | Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional |
| IPPUC | Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbanos de Curitiba |
| PUC-PR | Pontifícia Universidade Católica do Paraná |
| PMC | Prefeitura Municipal de Curitiba |
| PMDU | Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano |
| PRESEFERE | Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário |
| RMC | Região Metropolitana de Curitiba |
| RFFSA | Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima |
| RVPSC | Rede de Viação Paraná – Santa Catarina |
| SE | Setor Especial Estrutural |
| SE – MF | Setor Especial da Marechal Floriano Peixoto |
| SEEC | Secretaria de Estado da Educação e da Cultura |
| SENAI | Serviço Nacional da Indústria |
| TCC II | Trabalho de Conclusão de Curso II |
| TDC | Transferência do Direito de Construir |
| TICCH | <i>The International Committee for the Conservation Of The Industrial Heritage</i> |
| URBS | Urbanização de Curitiba S/A. |
| UNESCO | <i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i> |

| | |
|------------------|--|
| UIP | Unidade de Interesse de Preservação |
| UIEP | Unidade de Interesse Especial de Preservação |
| UFPR | Universidade Federal do Paraná |
| UTFPR | Universidade Tecnológica Federal do Paraná |
| ZC4 | Zona Comercial 4 |
| ZR2 | Zona Residencial 2 |
| ZR3 e ZR4 | Zonas Residenciais 3 e 4 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1: <i>Halifax Train Station Yorkshire England</i> – Estação de Trem de Halifax – Inglaterra... | 22 |
| Figura 2: Novos Núcleos Urbanos ao Longo da Ferrovia – Londres 1920 | 23 |
| Figura 3: Cais do Porto Mauá – Rio de Janeiro..... | 25 |
| Figura 4: Estação Paranapiacaba/SP. Formação do Povoado | 26 |
| Figura 5: Vista externa de uma casa de máquinas. - Serra do Mar - SP | 27 |
| Figura 6: Estrada de Ferro Companhia Paulista | 27 |
| Figura 7: Estação da Luz – SP | 28 |
| Figura 8: Casa de colonos alemães em 1881, Hugo Calgan..... | 29 |
| Figura 9: Vista da pequena Curitiba em 1855 – John Henry Elliot..... | 30 |
| Figura 10: Assentamento de Trilhos para o Bonde | 31 |
| Figura 11: Primeira construção da Estação Ferroviária - 1890 | 32 |
| Figura 12: Construção da Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba - 1879..... | 33 |
| Figura 13: Locomotiva no Viaduto do Carvalho | 33 |
| Figura 14: Vista da Estação Ferroviária em 1885..... | 34 |
| Figura 15: Usina Termelétrica do Capanema, construída em 1901 | 35 |
| Figura 16: Vista da Estação Ferroviária de Curitiba. Início século XX | 35 |
| Figura 17: Região do Rebouças e Rocio, 1883. Vista da 1º Estação Ferroviária ao Fundo. | 36 |
| Figura 18: Recepção para a chegada do Presidente Affonso Pena..... | 38 |
| Figura 19: Mapa de Curitiba em 1915..... | 39 |
| Figura 20: Rua da Liberdade (B. do Rio Branco) e à direita Palacete dos Leões..... | 40 |
| Figura 21: Rua José Bonifácio com Casa Hauer à direita em 1904 | 40 |
| Figura 22: Rua XV de Novembro – 1908 | 41 |
| Figura 23: Prédio da Matte Leão - Rua João Negrão em 1926..... | 42 |
| Figura 24: Substituição de Bondes Puxados por Tração Animal para Bondes Elétricos | 44 |
| Figura 25: Vista de Curitiba na Década de 1920 | 46 |
| Figura 26: Esquema do Plano Agache, 1943..... | 49 |
| Figura 27: Desenho do Plano Wilhelm – IPPUC, 1965..... | 50 |
| Figura 28: Vista da região do Rebouças em 1915..... | 52 |
| Figura 29: Vista da região do Rebouças em 1945..... | 54 |
| Figura 30: Pátio de Manobras - PÁTIO KM 108 | 55 |
| Figura 31: Bairro Rebouças - Curitiba/PR - 1969 | 57 |
| Figura 32: Depósito das Locomotivas da RFFSA - Desativadas na Década de 1970. | 58 |
| Figura 33: Moinhos Unidos do Brasil S.A..... | 60 |
| Figura 34: Edifício Teixeira Soares no Centro de Curitiba | 61 |
| Figura 35: Região do Rebouças/1883 - 1º Estação Ferroviária – Assentamento dos Trilhos..... | 63 |
| Figura 36: Fachadas da Estação Ferroviária. (Esq. Início séc. XX / dir. 2011)..... | 63 |
| Figura 37: Vistas do Bairro Rebouças em 1915 e a direita em 1930..... | 64 |

| | |
|---|-----|
| Figura 38: Detalhes do frontão e Detalhe da Cobertura da Estação Ferroviária | 64 |
| Figura 39: Moinhos Unidos do Brasil S.A. (4 Fotos) | 65 |
| Figura 40: Swedish Match Brasil S.A. | 65 |
| Figura 41: Remanescente da fábrica Matte Leão Junior, Avenida Iguaçu..... | 65 |
| Figura 42: Rua Engenheiros Rebouças | 65 |
| Figura 43: Edifício da Praça Ouvidor Pardinho (Supermercado <i>Wallmart</i> - Mercadorama)..... | 66 |
| Figura 44: Moinho Rebouças (antigo Moinho Paranaense) utilizado pela FCC. | 66 |
| Figura 45: Detalhes do Moinho Rebouças..... | 66 |
| Figura 46: Detalhes Arquitetônicos do Moinho Rebouças. | 67 |
| Figura 47: 5º. Batalhão do Exército Brasileiro / Ponte Preta - Viaduto João Negrão..... | 67 |
| Figura 48: Depósito de Locomotivas da RFFSA - 1943 em Construção / à dir. - 2013 | 67 |
| Figura 49: Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros..... | 68 |
| Figura 50: Pátio de Manobras Km 108 – Depósito/Garagem de Máquinas e Litorinas..... | 69 |
| Figura 51: Depósito de Máquinas e Litorinas..... | 69 |
| Figura 52: Depósito de Máquinas e Litorinas..... | 70 |
| Figura 53: <i>Reichstag</i> - Parlamento Alemão – Intervenção : Norman Foster..... | 76 |
| Figura 54: <i>Kolumba Museun</i> – Alemanha – Colonia – Intervenção: Peter Zumthor | 76 |
| Figura 55: Fotos dos trilhos e da ciclovia na passagem da 9ª para a 10ª paisagem | 78 |
| Figura 56: Depósito da Locomotivas. | 79 |
| Figura 57: Estação Férrea Antonina – 1997 e a Estação Antonina - 2003. Após Restauro | 80 |
| Figura 58: Estação Ferroviária Bauru/SP e à direita a Estação Ferroviária de Paranaguá | 80 |
| Figura 59: Serra do Mar/ PR e Vila Ferroviária com os Trilhos | 80 |
| Figura 60: Esquema Explicativo da TDC – Transferência do Direito de Construir | 83 |
| Figura 61: Área Central de Curitiba com a espacialização das UIEPs | 86 |
| Figura 62: Remanescente da fábrica Matte Leão Junior, Avenida Iguaçu..... | 88 |
| Figura 63: Detalhes da Ponte Preta sobre a Rua João Negrão. | 88 |
| Figura 64: Moinho Rebouças (antigo Moinho Paranaense)..... | 90 |
| Figura 65: Moinho Rebouças – Nova Sede da Fundação Cultural de Curitiba - FCC..... | 90 |
| Figura 66: Depósito das Máquinas e Litorinas..... | 94 |
| Figura 67: Foto Aérea do Depósito de Locomotivas - RFFSA (1946) | 95 |
| Figura 68: Depósito das Locomotivas. 1943 / 1948 | 96 |
| Figura 69: Depósito das Locomotivas - 2014..... | 96 |
| Figura 70: Estação Ferroviária de Atocha - Madri /Espanha | 99 |
| Figura 71: Estação Ferroviária de Atocha - Nova Estação Metrô - Madri | 99 |
| Figura 72: Estação Ferroviária de Atocha – vista interna - Madri..... | 100 |
| Figura 73: Uma das entradas da Estação de Atocha em Madri..... | 100 |
| Figura 74: Nova Estação de Metrô de Atocha – Anexo à Porta de Atocha. | 101 |
| Figura 75: Nova Estação de Metrô de Atocha – Anexo à Porta de Atocha | 101 |
| Figura 77: Vista externa – Edificação Antiga e Obra de Intervenção | 103 |
| Figura 78: <i>Jahrhunderthalle Bochum</i> - imagens interna e externas..... | 103 |

| | |
|---|-----|
| Figura 79: LX Factory - Vista de um dos Pavilhões do Complexo..... | 104 |
| Figura 80: LX Factory - Vista de um dos Pavilhões do Complexo..... | 105 |
| Figura 81: LX Factory - Vista do Interior de um dos Pavilhões do Complexo..... | 105 |
| Figura 82: Café / Livraria e Caixa D'Água com a Logomarca LX Factory..... | 105 |
| Figura 83 - Edifícios atuais..... | 106 |
| Figura 84 - Verde: arquitetura, design, marketing/ Vermelho: serviços, comércio e lazer. | 106 |
| Figura 85: Imagem da Revitalização da Usina. | 107 |
| Figura 86: Hall de Entrada e Escada do Auditório..... | 107 |
| Figura 87: Entrada Principal – Paredes em Vidro..... | 108 |
| Figura 88: Imagens do Interior do Auditório..... | 108 |
| Figura 89: Hall de Entrada e Paisagem com a Edificação ao fundo (dir.)..... | 108 |
| Figura 90: Niccolò Paganini Auditorium e Corte Longitudinal e transversal (abaixo)..... | 109 |
| Figura 91: Mapa de Localização do SESC - Pompeia..... | 110 |
| Figura 92: Fábrica abandonada em 1972..... | 110 |
| Figura 93: Entorno imediato do SESC e a Rua Interna. | 111 |
| Figura 94: Novos usos dos antigos galpões industriais. | 112 |
| Figura 95: Ocupação Rua interna. Os grandes volumes de concreto - Projetos de Lina. | 112 |
| Figura 96: Elevação/Corte. Planta do Centro de Lazer. | 113 |
| Figura 97: Mapa Curitiba/RMC - Acessos principais até o Bairro Rebouças..... | 115 |
| Figura 98: Anel Viário RMC – Acessos à Cidade..... | 117 |
| Figura 99: Principais Pontos Turísticos de Curitiba..... | 117 |
| Figura 100: Mapas de Situação Terreno..... | 118 |
| Figura 101: Depósito de Máquinas e Litorinas..... | 119 |
| Figura 102: Depósito de Máquinas e Litorinas..... | 119 |
| Figura 103: Depósito de Máquinas e Litorinas. Vistas internas..... | 120 |
| Figura 104: Depósito de Máquinas e Litorinas. Infiltrações e degradação..... | 120 |
| Figura 105: Mapa Síntese..... | 121 |
| Figura 106: Plano de Ocupação..... | 122 |
| Figura 107: Plano de Setorização / Corte Esquemático..... | 123 |
| Figura 108: Potencialidades do entorno imediato..... | 124 |
| Figura 109: Gráfico Distribuição - Programa de Necessidades..... | 129 |
| Figura 110: Esquema Conceitual..... | 130 |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 15 |
| 1.1 OBJETIVOS | 18 |
| 1.1.1 Objetivo Geral | 18 |
| 1.1.2 Objetivos Específicos | 18 |
| 1.2 JUSTIFICATIVA | 19 |
| 2 AS FERROVIAS - PRECURSORAS DA URBANIZAÇÃO DAS CIDADES | 20 |
| 2.1 INDUSTRIALIZAÇÃO e FERROVIAS NO MUNDO E NO BRASIL | 20 |
| 2.2 OS PRIMEIROS IMIGRANTES E A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA NO ESTADO DO PARANÁ NOS SÉCULOS XIX E XX | 29 |
| 2.3 A NOVA CURITIBA: OS TRILHOS E AS CHAMINÉS DO PROGRESSO | 36 |
| 2.4 DO ÁPICE DO PODERIO ECONÔMICO À DEGRADAÇÃO | 43 |
| 2.4.1 As Contradições da Modernidade | 43 |
| 2.5 ZONEAMENTO DE MOREIRA GARCEZ AO PRIMEIRO PLANO DIRETOR: REORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO | 47 |
| 3. CONFIGURAÇÃO INDUSTRIAL DO FINAL DO SECULO XIX E OS CONFLITOS COM O PLANO AGACHE. | 52 |
| 3.1 A DESCARACTERIZAÇÃO INDUSTRIAL E O ESVAZIAMENTO DA PAISAGEM URBANA | 56 |
| 4. A TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA INDUSTRIAL DO BAIRRO REBOUÇAS | 60 |
| 4.1 CONCEITOS DE PAISAGEM URBANA..... | 62 |
| 4.2 LEVANTAMENTO ICONOGRÁFICO – BAIRRO REBOUÇAS | 63 |
| 4.3 A ÁREA DE ESTUDO : O DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA | 68 |
| 5 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E DA PAISAGEM INDUSTRIAL | 72 |
| 5.1 ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL: O RECONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL..... | 72 |
| 5.2 O RESTAURO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: UM BEM CULTURAL. | 74 |
| 5.2.1 A Preservação do Patrimônio Ferroviário como Bem Cultural | 78 |

| | |
|--|------------|
| 5.3 INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE PATRIMÔNIO E SÍTIOS HISTÓRICOS EM CURITIBA. | 81 |
| 5.4 O DESAPARECIMENTO DA PAISAGEM INDUSTRIAL NO REBOUÇAS. | 87 |
| 6 A PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA INDUSTRIAL DE CURITIBA..... | 91 |
| 6.1 RESGATE DAS MEMÓRIAS DE UMA ÉPOCA: o Antigo x o Novo | 91 |
| 6.2 A REQUALIFICAÇÃO DO <i>DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA</i> COMO UM ÍCONE DA ARQUITETURA INDUSTRIAL..... | 93 |
| 7 ESTUDOS DE CASO..... | 98 |
| 7.1 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ATOCHA – MADRI / ESPANHA | 98 |
| 7.2 - JAHRHUNDERTHALLE BOCHUM - ALEMANHA | 102 |
| 7.3 – CIA. DE FIAÇÃO E TECIDOS LISBONENSE – LX FACTORY - LISBOA..... | 104 |
| 7.4 - NICCOLÒ PAGANINI AUDITORIUM – PARMA - ITÁLIA | 107 |
| 7.5 – SESC POMPÉIA - SÃO PAULO – BRASIL..... | 110 |
| 7.6 - CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTUDOS DE CASO..... | 114 |
| 8 ANÁLISE DO TERRENO..... | 115 |
| 8.1 ÁREAS DE INTERVENÇÃO – REALIDADE ATUAL..... | 119 |
| 8.2 DIRETRIZES PROJETUAIS..... | 121 |
| 8.2.1 Mapa Síntese da Área de Estudo..... | 121 |
| 8.2.2 Deficiências e Potencialidades..... | 124 |
| 8.2.3 Programa de Necessidades para o Museu Ferroviário | 126 |
| 8.2.5 O Partido Arquitetônico | 130 |
| 9 A PROPOSTA..... | 131 |
| 10 CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 133 |
| REFERÊNCIAS..... | 135 |
| - APÊNDICES - | 141 |

1 INTRODUÇÃO

Quando o tema “A requalificação de Patrimônio Arquitetônico” é abordado, o que se está trazendo à tona é a importância da arqueologia nas questões sobre a preservação do patrimônio histórico e cultural e os projetos de restauração. Assim, percebe-se a grande valia que a interdisciplinaridade dentro dos estudos da Arquitetura e Urbanismo pode contribuir para o resultado na produção de novos conhecimentos no tocante aos projetos de restauro e da preservação de bens históricos.

O presente estudo apresenta uma investigação histórica acerca do Patrimônio Ferroviário e da Paisagem Industrial que se encontra em vias de extinção em Curitiba, mais precisamente no Bairro Rebouças, que fora considerado o bairro industrial da cidade em épocas passadas.

Foi necessário realizar um recorte temático na pesquisa a fim de apresentar o objeto pontual para o desenvolvimento do projeto a seguir: A Requalificação do Depósito de Máquinas e Locomotivas da Extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA.

Para compreender as razões pelas quais a área industrial esteve situada nesta região da cidade foi necessário reviver a história, voltando aos primeiros registros e memórias da Vila de Nossa Senhora da Luz no início do século XIX. Assim, também se faz um corte visando à compreensão da produção do espaço arquitetônico produzido através da industrialização no decorrer dos anos.

O presente estudo será apresentado em sete capítulos, apresentação de Estudos de Caso, Plano de Necessidades para o projeto em questão e um Mapa Síntese procurando apresentar uma melhor diagramação a área onde será desenvolvido o projeto específico.

No Capítulo 2 discorre-se sobre relatos históricos dos primórdios da formação dos povoados no entorno da construção das primeiras ferrovias. A implantação das linhas férreas no Brasil, no Paraná e em Curitiba, as novas tecnologias da época e o seu desenvolvimento. São abordados fatos sobre o crescimento da vila de Curitiba, que passou à comarca e mais tarde transformou-se em cidade com ambições das cidades modernas. A partir da construção das ferrovias encurtou as distâncias e o isolamento com os outros Estados do Brasil

vivendo os paradoxos do progresso, da falta de infraestrutura, aos anseios próprios da modernidade no início do século XX.

Continuando dentro da pesquisa histórica, no Capítulo 3 são tratados os temas sobre a configuração industrial e suas as edificações, o contexto dos ciclos econômicos, a expansão do bairro Rebouças e das Linhas Ferroviárias, as contradições do Plano Agache seguindo até a descaracterização industrial do bairro e os motivos que levaram ao esvaziamento da paisagem urbana e sua estagnação e as novas delimitações do zoneamento urbano.

Buscando fechar um pouco mais o espectro sobre a região estudada, no Capítulo 4 são apresentadas as tipologias e arranjos arquitetônicos, um conceito que compreendesse a paisagem urbana e industrial, e a evolução industrial do bairro. Também é apresentado um levantamento iconográfico com registros dos elementos arquitetônicos e seus signos. Nesse mesmo capítulo é exposta a delimitação da área de estudo que pertence ao conjunto da paisagem ferroviária de Curitiba, o Pátio km 108 e o Depósito de Máquinas e Locomotivas que ainda destaca-se pela permanência dos usos ferroviários.

Para compreender a complexidade do patrimônio e da paisagem industrial, no capítulo 5 são tratados temas como arqueologia industrial, patrimônio industrial ferroviário como bem cultural, arquitetura ferroviária e verifica-se como estes bens podem ser tratados, reconhecidos e valorizados para a sua preservação e conservação. Abordam-se as Cartas Patrimoniais protetivas de restauro e os instrumentos legais no que tange àqueles que tratam sobre a proteção e tutela destes bens históricos e culturais, como forma de buscar a recuperação do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade, pois muitos tendem ao abandono e ao desaparecimento.

No Capítulo 6 são apresentados temas sobre o resgate da história e da memória cultural, pontuadas as preocupações com a conservação do patrimônio arquitetônico, a reversão do quadro de degradação de antigas áreas industriais e as formas de intervir nesses bens de maneira a preservá-los por meio de projetos de restauração e revitalização. Nesse mesmo capítulo é apresentada a concepção inicial do projeto em estudo, as diretrizes iniciais, bem como a apresentação da área de intervenção, levantamento de dados e mapa conceituais que nortearão o desenvolvimento do projeto de *REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA* na disciplina de TCC II.

No Capítulo 7 destacam-se alguns Estudos de Caso demonstrando como arquitetos e urbanistas em diversos países têm procurado criar soluções de requalificação e restauro, apresentando novas formas de uso dentro de contextos contemporâneos e novas tendências, mas, ao mesmo tempo resgatando as raízes e os valores da arquitetura e cultura industrial.

No Capítulo 8 apresentam-se as Diretrizes Gerais, a análise do terreno, o programa de necessidades e as pretensões para o desenvolvimento do projeto de intervenção no local específico. Deste modo, pretende-se estabelecer um plano de ação para as próximas atividades a serem desenvolvidas e apresentadas na disciplina de TCC II, requisito para a conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo por esta instituição.

As **PROPOSTAS PROJETUAIS** são apresentadas no Capítulo 9, descrevendo o projeto de intervenção em si, como as estratégias de implantação na área foram desenvolvidas, os conceitos para a readequação do edifício existente e a forma como os novos espaços foram organizados. Assim, dentro de parâmetros arquitetônicos estabelecidos, buscaram-se meios para uma composição harmoniosa entre o “velho e o novo”, sem que este viesse impactar com a tipologia da arquitetura industrial ali presente.

Buscando enfatizar a necessidade da preservação e requalificação de espaços industriais por meio de intervenções e novos usos, são mencionadas nas Considerações Finais - Capítulo 10, as formas como esses projetos podem atuar como instrumentos indutores do desenvolvimento e de melhorias urbanas, que por meio de ações propositivas venham requalificar e integrar espaços anteriormente subutilizados.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Desenvolver um projeto de requalificação da antiga Garagem de Máquinas e Locomotivas da RFFSA como forma de preservar o patrimônio ferroviário e industrial na paisagem do Bairro Rebouças.

1.1.2 Objetivos Específicos

Identificar as oportunidades que um projeto dando novos usos, poderia restabelecer a relação de pertencimento à cidade do edifício em questão.

Evidenciar como a requalificação e intervenções arquitetônicas pontuais em tal patrimônio podem contribuir para o embelezamento e a melhoria da paisagem urbana, além de favorecer a integração cultural para aquele espaço e seu entorno.

Propor a recuperação e readequação do depósito de máquinas da RFFSA como um ícone da arquitetura industrial e peça integrante do desenvolvimento urbano da região do Rebouças;

1.2 JUSTIFICATIVA

A história do desenvolvimento urbano da cidade de Curitiba está diretamente ligada ao seu crescimento industrial que teve como pilar a construção da Estação Ferroviária no bairro Rebouças em 1885. O Depósito de Locomotivas foi criado mais tarde com o intuito de proteger as locomotivas, além de garantir o suprimento de água, lenha e carvão de pedra, necessários ao trabalho ferroviário.

Considerado ponto-chave para o trabalho ferroviário da época, sobreviveu à poeira do tempo, permanecendo como testemunho da evolução e morte do Bairro Industrial dando lugar ao bairro com perfil comercial/residencial. Isso justifica sua recuperação não somente como ícone ferroviário, mas também por estar enquadrado nos preceitos da arquitetura industrial, tendo sido fundamental no seu desenvolvimento e como memória cultural da história do urbanismo da cidade.

Nesse contexto, a pesquisa pretende apontar a necessidade de um espaço mais amplo destinado a abrigar o Museu Ferroviário e um Espaço Cultural que venha atuar como modal integrador de várias atividades, além de ser um espaço convidativo àqueles que chegam à cidade indo ao Centro ou aos bairros limítrofes, via rodoferroviária ou pelo acesso que vem do aeroporto de São José dos Pinhais.

A justificativa maior para a escolha deste tema também se baseia na observação das precárias condições físicas de um local que seria o cartão de visitas da cidade. A área delimitada ao estudo encontra-se carente de preocupações por parte da gestão pública no que consiste na sua preservação mesmo sendo um Patrimônio Ferroviário já tombado pelo Estado do Paraná. Muitas obras têm enfrentado os problemas contemporâneos de reconversão econômica e ficam a mercê do abandono ou desaparecimento pelas ameaças da demolição que dar lugar a novos e modernos empreendimentos.

Dessa forma, a relevância de estudos desta natureza se pauta no fornecimento de matérias que sejam capazes de trazer à baila as discussões sobre preservação, restauro e requalificação de antigas edificações industriais e verificar as diretrizes, propostas e políticas elaboradas e aplicadas à esses patrimônios no Brasil e no Mundo visando a conservação e a proteção dessa tipologia arquitetônica.

2 AS FERROVIAS - PRECURSORAS DA URBANIZAÇÃO DAS CIDADES

Grandes transformações marcaram o século XVIII. Com o advento da 2ª Revolução Industrial, iniciada neste século, a fabricação de bens de consumo manufaturados concentrou-se nas grandes indústrias. Com o incremento da produção, foi necessário aumentar a velocidade e o volume do transporte destes produtos para lugares cada vez mais longínquos. A solução deste impasse começou na Inglaterra em 1814 com *George Stephenson*, criando a locomotiva a vapor.

Essas mudanças, ocorridas na sociedade e na estrutura das cidades de Londres, Paris e Madri entre outras, renovaram conceitos e introduziram o mundo à era moderna. Com a chegada do capitalismo industrial, a força produtiva migrou do campo para os centros urbanos e, devido o estabelecimento das fábricas, os camponeses em pouco tempo transformaram-se em operários. Os bairros industriais surgiram rapidamente, apresentando mudanças significativas na estrutura espacial das cidades, levando às necessidades especiais em termos de urbanização.

2.1 INDUSTRIALIZAÇÃO E FERROVIAS NO MUNDO E NO BRASIL.

No século XVIII a maior parte da Europa encontrava-se imersa num desenvolvimento tecnológico, econômico e social. A Revolução Industrial, que teve início na Grã-Bretanha, integrou o conjunto das chamadas Revoluções Burguesas, responsáveis pela crise do sistema sociopolítico-aristocrático e na passagem do capitalismo comercial para o industrial. Na mesma época, a Independência dos Estados Unidos e a Revolução Francesa marcaram a transição da Idade Moderna para a Idade Contemporânea.

Segundo expõe Mumford (2008, p.546), com a crescente densidade demográfica e melhoria da qualidade de vida, houve maior procura por bens variados e diversificados. Com a demanda por quantidade e qualidade de mercadorias, houve também aumento da demanda por produtos agrícolas e industrializados, o que promoveu um novo ciclo de crescimento econômico. Com as transformações da cadeia de produção, camponeses se transformaram em

operários assalariados e se transferiram para onde estivesse a força motriz do estabelecimento industrial.

Para Zaitter (2007, p. 552) o célere crescimento levou a uma reestruturação das cidades, sendo necessária a construção de novas vias, formando verdadeiras artérias: de canais navegáveis para os navios a vapor, à construção de grandes estações ferroviárias e estradas de ferro. Como resultado, presenciou-se um intenso comércio de produtos que nunca havia sido experimentado antes, bem como uma expressiva melhora na mobilidade de pessoas, pois se podia morar num lugar e trabalhar noutro, deslocando-se através dos trilhos. Estas transformações também foram observadas na espacialização urbana com a formação dos quarteirões comerciais e bairros industriais e de operários. Com o tempo observou-se que este sistema desembocava em condições precárias da habitação.

De acordo com Benevolo (2007, p. 551- 562) a Revolução Industrial teve início na Inglaterra por causa de uma série de fatores: a política econômica liberal; o enriquecimento britânico devido à estabilidade do capitalismo, onde se pode investir e expandir seus investimentos para obter maior lucro; os acordos comerciais vantajosos com outros países; a mão de obra excedente nas cidades provocada pelo êxodo rural, entre outros. Surgiu assim uma elite burguesa que possuía muito dinheiro para financiar suas fábricas, comprar insumos e máquinas; e ainda havia grandes reservas de carvão e de ferro em seu subsolo, matérias primas utilizadas pelas tecnologias da época, como as máquinas a vapor.

A nova configuração do ambiente urbano apresentava limites menos precisos e modificava-se com velocidade muito maior que as cidades medievais pré-existentes. (Id., 2007, p. 565).

Conforme descreve Barreiros (2015), em contrapartida, a cidade industrial era um episódio novo, surgido em curto espaço temporal sob os olhos de pessoas que lhe suportavam os incômodos. Não havia um sistema razoável para controlar seus processos, mas era natural que a engenharia humana e a força das máquinas, tal como deram origem a esta realidade, poderiam também mudar-lhe o curso.

Devido às exigências do comércio e especialmente para o transporte das mercadorias como o carvão e os minerais ferrosos, foi renovada a rede das vias de locomoção e de comunicação. Em 1767, o britânico *Richard Reynolds*, constrói o primeiro carril em ferro fundido para o transporte de carvão, substituindo os trilhos de madeira. Porém, só a partir de 1820, seguindo a invenção da locomotiva por *George*

Stephenson, é que se iniciou o desenvolvimento das ferrovias, marcando assim decisivamente os decênios seguintes.

A data marcante da história das ferrovias foi o dia 27 de setembro de 1825, quando a "*Locomotion*" percorreu, entre as cidades de *Darlington* e *Stockton*, um percurso de 51 km, transportando 600 passageiros e 60 toneladas de cargas.

Essa nova modalidade tecnológica fez com que a Revolução Industrial fosse seguida por um impressionante crescimento demográfico das cidades, primeiro na Grã-Bretanha, seguida depois pela França e Alemanha. Nos Estados Unidos o primeiro trem para passageiros circulou no dia 25 de dezembro de 1839.



Figura 1: Halifax Train Station Yorkshire England – Estação de Trem de Halifax – Inglaterra
Fonte: <http://blog-pt.hostelbookers.com/listas-melhores/>

A partir de 1820 as empresas de estrada de ferro europeias passaram a ser relacionadas à ideia de modernidade, mecanizaram o território e impulsionaram uma mudança na esfera produtiva, financeira e na expansão urbanística nas regiões pelas quais passavam.

Para Zorzo (2009, p.2), do ponto de vista conceitual, a ferrovia foi encarada como um dispositivo territorial que organizou os fluxos da região por ela servida. Neste conceito verifica-se que, ao mesmo tempo em que a ferrovia dispunha os fluxos e a produção, sua rede formava um mapa que interligava distâncias e pontos no espaço, atribuindo a eles a expansão da nova malha urbana.

Muitas cidades, que expandiram a sua base manufatureira e desempenharam novas funções administrativas, foram as que mais se

desenvolveram. Assim, no correr da construção de ferrovias, estas interagiram amplamente com a estrutura urbana, servindo como parâmetro para os novos centros medirem seu próprio crescimento.



Figura 2: Novos Núcleos Urbanos ao Longo da Ferrovia – Londres 1920

Fonte: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2164074/>.

Relevantes efeitos espaciais foram provocados pela ferrovia sobre a rede de cidades da Europa, cita Zorzo,

Uma ideia principal reside no “*amenagement*”, ou seja, na disposição, colocação e construção dos elementos ativos no território (VARLET, 1987). Isso produz, através da mecanização dos movimentos, uma contração da rede urbana. A partir dessa aproximação estrutural e hierárquica das cidades, ocorre um desenclave, ou seja, um efeito de romper o isolamento de uma região e uma transformação do mundo rural e uma ampliação do parque industrial. (ZORZO, 2009, p.7).

O crescimento das cidades dotadas de ferrovia tendia a ser maior do que aquelas sem tal equipamento, gerando uma desigualdade inter-regional, pois os locais carentes dos trilhos não apresentaram o mesmo desenvolvimento. Como é o exemplo das cidades de Darlington e Londres na Inglaterra; Charleston e Hamburg (1ª ferrovia americana), entre outras nos Estados Unidos; Madri, Berlin, Lyon e Paris na Europa e muitas outras. (FTC. Acesso em 05/04/2015).

Do mesmo modo que a Europa e os Estados Unidos, o Brasil também teve as ferrovias como símbolo de seu progresso e desenvolvimento no século XIX. O acúmulo de riqueza de alguns proprietários de terras e, sobretudo na cultura

cafeeira, sagrou ao Brasil uma considerável expansão do seu mercado agroexportador e industrial, o que fez surgirem novos polos industriais.

Segundo Souza (2011, p.182) se na primeira metade do século XIX, por um lado, o país se desenvolvia incorporando tecnologias externas e aumentava sua capacidade de produção e exportação, por outro, havia problemas como deficiências no transporte de mercadorias entre as diversas províncias. O sistema de transporte fluvial era insuficiente para escoar a produção, além de não adentrar em boa parte do interior das províncias e em outras áreas produtivas. O autor cita que,

Foi na combinação dos contextos externo e interno que se deu o processo de mecanização dos transportes no Brasil. No plano internacional, verificava-se uma Inglaterra industrializada que buscava expandir seus capitais, vender seus produtos manufaturados e realizar investimentos e, internamente, presenciava-se o fortalecimento de uma aristocracia rural agroexportadora de café, que via na implantação das ferrovias uma condição necessária ao desenvolvimento econômico, uma marca de civilidade e de um Estado que, ademais, preocupava-se com a unidade nacional. Nessa perspectiva, o Império orientou toda uma política de construção de ferrovias, através da promulgação de decretos com concessão de privilégios e incentivos fiscais para estimular o fluxo de capitais para tal empreendimento. (SOUZA, 2011, p.183).

No governo de D. Pedro II, as ferrovias foram sinônimo de progresso e de desenvolvimento no território brasileiro. O Rio de Janeiro foi o precursor das estradas de ferro, com o contrato em 1852, entre o industrial Irineu Evangelista de Sousa (Barão de Mauá) e o governo da província. (SANTANA, 2015).

Segundo a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) a primeira ferrovia do Brasil foi inaugurada em 30 de abril de 1854, quando criada a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis.

Esta linha férrea, situada no Rio de Janeiro, ligava o Porto de Estrela, situado ao fundo da Baía da Guanabara à localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis. Com extensão de 14,5 Km, ligava a Corte à Vila de Frago na Serra Fluminense. Até o final da década outras cinco linhas já estavam em funcionamento.

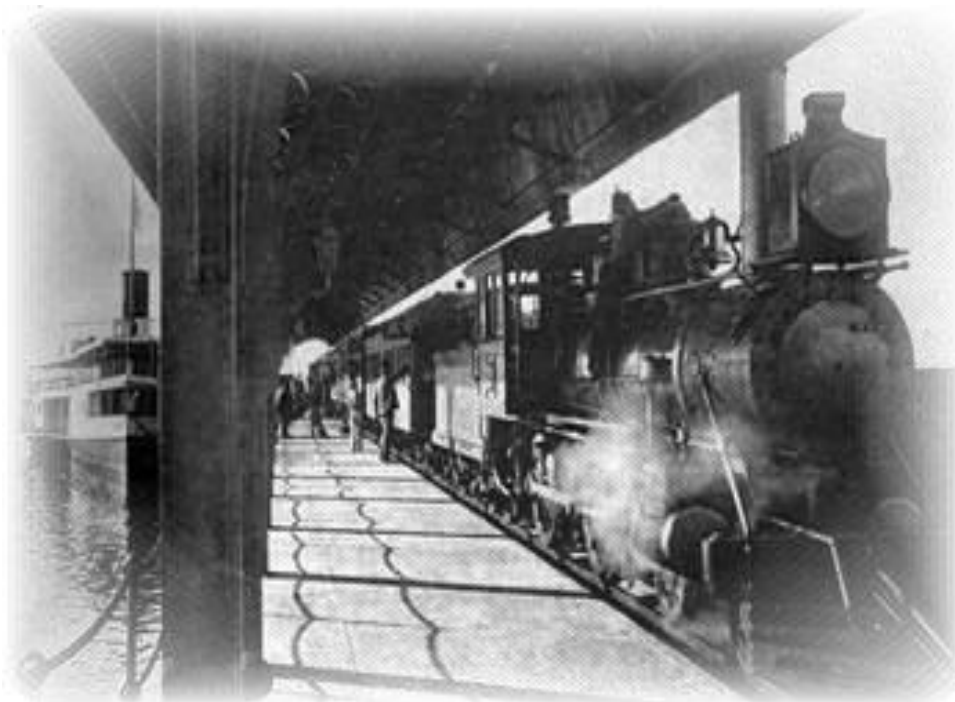


Figura 3: Cais do Porto Mauá – Rio de Janeiro
Fonte: acervo ABPF

Observa-se na figura a Composição da então Estrada de Ferro Leopoldina, estacionada no cais do Porto Mauá. À esquerda da figura está um barco à vapor, onde os passageiros oriundos da cidade do Rio de Janeiro eram transportados até o Porto, para depois seguir a Petrópolis. A Estrada de Ferro Mauá foi a responsável pelo primeiro caso de intermodalidade de transporte fluvial-ferroviário no Brasil.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (2015), após a inauguração da Estrada de Ferro Mauá em 1854, sucederam-se as seguintes ferrovias:

Tabela 01 – Inauguração das Primeiras Ferrovias no Brasil.

| Ferrovia | Data de Inauguração |
|-------------------------|----------------------------|
| Recife ao São Francisco | 08/02/1858 |
| D. Pedro II | 29/03/1858 |
| Bahia ao São Francisco | 28/06/1860 |
| Santos a Jundiaí | 16/02/1867 |
| Companhia Paulista | 11/08/1872 |

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT (2015)



Figura 4: Estação Paranapiacaba/SP. Formação do Povoado

Fonte: http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011_04_01_archive.html Acesso em 04/2015.

Até o final do século XIX, outras concessões foram outorgadas, destacando- se as seguintes:

Tabela 02 - Inauguração das Ferrovias no Brasil à partir de 1875

| Ferrovia | Data de Inauguração |
|------------------------------|----------------------------|
| Companhia Mogiana | 03/05/1875 |
| Companhia Sorocabana | 10/07/1875 |
| Central da Bahia | 02/02/1876 |
| Santo Amaro | 02/12/1880 |
| Paranaguá a Curitiba | 19/12/1885 |
| Porto Alegre a Novo Hamburgo | 14/04/1884 |
| Dona Tereza Cristina | 04/09/1884 |
| Corcovado | 09/10/1884 |

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (2015)

Pelos informativos do DNIT (2015), em 1884 o país contava com 6.116 km de linhas em operação, além de 1.650 km em construção. Em 1888 já existiam 9.200 km em total funcionamento e 9.000 km em construção.



Figura 5: Vista externa de uma casa de máquinas. - Serra do Mar - SP

Fonte: http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011_04_01_archive.html Acesso em 04/2015.

O trem se transformou num transporte que todos podiam utilizar, além de fazer uma interface cultural Corte/Capital com os mais longínquos vilarejos e povoados. A expansão da malha ferroviária para o interior do país, aos poucos foi transformando a paisagem do seu território, e conseqüentemente a urbanização e a arquitetura regional.



Figura 6: Estrada de Ferro Companhia Paulista

Fonte: <http://www.historiazine.com/2009/07/o-inicio-das-ferrovias-no-brasil.html>



Figura 7: Estação da Luz – SP

Fonte: - <http://cafepasa.blogspot.com.br> . Acesso 10/04/2015

Conforme artigos da ABPF (2015) a construção destas ferrovias colocou a população em contato com as inovações técnicas desenvolvidas pelo capitalismo durante o século XIX. Nos outros estados brasileiros onde os trilhos foram sendo implantados, estilos arquitetônicos mais ecléticos foram utilizados principalmente na construção das estações e dos galpões de máquinas, mudando as tipologias construtivas anteriormente adotadas.

Desta maneira, com o crescimento da malha ferroviária, alguns estados brasileiros exibiram um desenvolvimento econômico e social até então não vistos. Muitas cidades emergiram no entorno das estações ferroviárias, para suprir as necessidades das vilas operárias. Construíram-se escolas, armazéns, indústrias e postos de prestação de serviços. Um pequeno povoado, em poucos anos passaria a ter necessidades de infraestrutura urbana cada vez mais expressiva.

No Estado do Paraná não foi diferente. Concomitante com a construção das ferrovias, este Estado, também presenciava um aumento significativo na sua densidade demográfica devido à chegada de grande número de imigrantes ao Brasil.

2.2 OS PRIMEIROS IMIGRANTES E A CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA NO ESTADO DO PARANÁ NOS SÉCULOS XIX E XX.

Em decorrência da abolição da escravidão e a promulgação da Lei das Terras no final de século XIX, o Paraná percebeu a necessidade de incentivar políticas migratórias para solucionar problemas de mão de obra para produção agrícola, de subsistência e abastecimento. A mão de obra estava concentrada na extração de erva mate (“Ouro Verde”) e na criação do gado.

Como enfatiza SANTOS (1995), no Paraná a chegada de imigrantes alemães data de 1830, quando formaram algumas colônias nos arredores das comarcas. Com a vinda de mais imigrantes, outras novas colônias foram sendo formadas nas localidades e sítios próximos das cidades. Para Santos,

O sistema de colonização inaugurava nova forma de propriedade (a pequena produção), nova unidade econômica (a família), novo tipo de relação de produção (o campesinato autônomo e o Estado) e novo padrão de produção (através das técnicas trazidas pelos imigrantes estrangeiros). (SANTOS, 1995, p.73).

Segundo Cunha Filho (1998), com a chegada de novas levas de imigração também ocorreu a vinda de grupos heterogêneos de europeus, e em menor número, russos, franceses, austríacos e holandeses, formando outras colônias, com sua cultura e costumes. Esses grupos se estabeleceram principalmente na região norte da cidade, em antigos quarteirões (Pilarzinho, Ahú, Mercês, Bacacheri) e nas colônias Abranches, Santa Cândida, Dantas, Orleans e Santa Felicidade, criadas especialmente para abrigá-los. (CUNHA FILHO, 1998).



Figura 8: Casa de colonos alemães em 1881, Hugo Calgan.

Fonte. Acervo Newton Carneiro.

As grandes transformações urbanas estavam ocorrendo. A capital da província crescia num ritmo acelerado, gerando preocupações de cunho administrativo no tocante ao seu desenvolvimento.

A gestão do Presidente *Taunay* foi marcada por significativas realizações como a primeira obra de saneamento transformando onde anteriormente havia uma área de inundação do leito do Rio Belém, em um parque urbano: o Passeio Público. As ruas próximas foram alinhadas e a Catedral Nossa Senhora da Luz foi reformada. (BENVENUTTI, 2004. b, p.18).



Figura 9: Vista da pequena Curitiba em 1855 – John Henry Elliot
Fonte. Acervo Newton Carneiro.

Nessa época, faziam parte do distrito, além da vila e do rocio, mais de uma dezena de localidades, entre as quais estão alguns bairros de Curitiba.

Segundo Barz et.al. (1997), Curitiba no século XIX era considerada a cidade dos estrangeiros, dos viajantes e das primeiras medidas urbanísticas. Em 1812, a pequena vila passa à condição de Comarca, e em 1842 à de Cidade.

Descreve BONDARIK et al,(2006 apud, Ruiz 2013, p. 58), visando solucionar os problemas de transporte e suprimento da demanda pelo mate, em 1855 iniciou-se a construção da Estrada da Graciosa, primeiro caminho carroçável que ligava os portos de Antonina e Paranaguá ao planalto curitibano. Concluída em 1873, esta estrada não atendeu à demanda de escoamento e por isso, em 1880, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Curitiba.

A cidade também deveria passar por adaptações e exigências político-administrativas do Império para chegar à condição de Capital do Estado, fato que ocorreu na década de 1880. Foram notórias as transformações no cenário urbano. Era construída a primeira Estrada de Ferro no Paraná, inaugurados o Passeio Público, o Teatro São Theodoro, a Santa Casa de Misericórdia e a primeira linha de bondes no centro da cidade. (BARZ et al., 1997).

A ferrovia simbolizou não apenas a chegada da modernidade, mas também trouxe técnicos que contribuíram para urbanizar uma cidade que entre 1890 e 1900 viu sua população dobrar. Regiões antes desabitadas tiveram ruas abertas, lotes marcados, bairros sendo formados, modificando a pacata paisagem.

Em virtude da proximidade com os trilhos do trem, a região do atual Bairro do Rebouças foi a que mais se desenvolveu no período. A presença da estação e a proximidade do núcleo central da cidade fizeram com que afluíssem para o Rebouças inúmeras fábricas e engenhos de erva-mate, que no rastro levaram toda uma população de ferroviários e operários que passaram a habitar nas circunvizinhanças. (FCC, 2009).



Figura 10: Assentamento de Trilhos para o Bonde
Fonte: Fundação Cultural de Curitiba - FCC

Com o primeiro trecho da estrada de ferro inaugurada para servir à linha Paranaguá-Curitiba, a “cidade ganhava um ar mais solene, perdendo suas feições de aldeia e atmosfera campesina. Suas casas e prédios apresentavam linhas mais modernas e a sua indústria progredia”. (CORDOVA, 2010, p. 15).

Conforme cita Medeiros (2011, p. 63), o Paraná desejava construir ferrovias para impulsionar a economia extrativista e ervateira, mas não dispunha dos recursos para o empreendimento. Concessionários da Estrada de Ferro do Paraná buscaram investimentos no exterior. Formaram a *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*. Uma união de interesses franco-brasileiros formou a companhia responsável pela construção da ferrovia.



Figura 11: Primeira construção da Estação Ferroviária - 1890
Fonte: Acervo Família Groff ; Casa da Memória

Conforme artigo do Museu Paranaense, a primeira referência oficial a ligação ferroviária entre o planalto paranaense e a marinha se dá na Lei Provincial de 1856 no Art. 3º, onde o Governo autorizava a construção de uma estrada de rodagem para o litoral, com privilégio de concessão por 40 anos, caso esta fosse linha férrea. Depois de passados 14 anos desta Lei, em 1870, que o Eng.º Antônio Pereira Rebouças Filho assumiu o desafio de vencer a Serra do Mar, pois já a conhecia, tendo dirigido as obras da construção da Estrada da Graciosa.

Rebouças havia ampliado seus estudos na França e na Inglaterra, retornando ao Brasil com vasta experiência em ferrovias. Em 1873 cedeu seus direitos à Mauá, pois não conseguiu organizar e reunir capitais para sua empresa. Por fim, deixou o Paraná falecendo no ano seguinte em São Paulo, aos 35 anos.

Mauá transferiu seus direitos às empresas francesas, e sob o comando do Eng.º Teixeira Soares que a obra foi inaugurada em fevereiro de 1885. Em seus 110 km de extensão escoava a produção paranaense, sendo considerada a força motriz do desenvolvimento econômico do Estado.



Figura 12: Construção da Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba - 1879
Fonte. Acervo Humberto Mezzadri.



Figura 13: Locomotiva no Viaduto do Carvalho
Foto: Artur Wischral – Acervo Museu Paranaense

Mais tarde, em 1896, a linha foi estendida para Ponta Grossa e a partir daí ao interior do Estado. A malha ferroviária estendeu os braços da linha férrea até São Francisco do Sul (SC), pelo Ramal Rio Negro, Porto Amazonas por Palmeira e mais tarde, até São Paulo (SP), pelo Ramal Ponta Grossa.



Figura 14: Vista da Estação Ferroviária em 1885

Fonte. FCC

A construção da estrada de ferro e da estação ferroviária a partir de 1883 impulsionou a ocupação e o desenvolvimento da região, do bairro e da cidade. Pela posição estratégica de recebimento e escoamento de produtos, as áreas foram ocupadas rapidamente por fábricas, engenhos de erva mate, madeireiras, armazéns, hotéis e hospedarias, além das vilas operárias, sendo considerado até a década de 1970, o centro industrial da cidade. Houve o incremento tanto industrial quanto comercial e em outras atividades na cidade. Olarias, serrarias, metalúrgicas, cerâmicas – tendo a indústria ervateira se constituído na principal economia da capital até o final da primeira década do século XX. (BENVENUTTI, 2004. b. p.17).

Muitas indústrias foram atraídas para a região de Curitiba em função da posição estratégica da ferrovia e pela capacidade de fornecer energia elétrica. Assim, a população e também as indústrias se radicavam cada vez mais no entorno da ferrovia e da Estação Ferroviária, desorganizando a expansão da malha urbana com grandes fluxos de operários e de mercadorias. (ZAITTER, 2009, p.111).

Segundo o artigo A História da Energia no Paraná, a primeira usina elétrica do Estado se instalava em um terreno próximo à Estação Ferroviária. Em 1898, a empresa José Hauer & Filhos adquiria a usina aumentando sua capacidade, visto que a cidade contava com 40 mil habitantes.

Em 1901, a primeira usina termelétrica se estabelecia na Capital, terreno em que hoje se encontra a Estação Rodoferroviária. <http://www.parana-online.com.br/>. Acesso em 03/2015.



Figura 15: Usina Termelétrica do Capanema, construída em 1901
Fonte. Acervo Cid Destefani.



Figura 16: Vista da Estação Ferroviária de Curitiba. Início século XX
Fonte. FCC.

A ferrovia tornou-se o símbolo da chegada do progresso à capital paranaense, rompendo o isolamento de Curitiba com o litoral e com os outros Estados. Abriu caminho para a exportação internacional com a inauguração da estrada de ferro que ligava São Paulo ao Rio Grande do Sul e a Bacia do Prata. Mas, a grande conquista para a cidade ocorreu em 1909, quando fora inaugurada a ligação entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

2.3 A NOVA CURITIBA: OS TRILHOS E AS CHAMINÉS DO PROGRESSO

A cidade de Curitiba tinha aproximadamente 9.500 habitantes em 1870. Não ocupava grande extensão e mantinha a configuração característica das cidades da época: praça central com a igreja em um de seus lados, o comércio em geral e o setor administrativo em seu entorno. A área indicada para a construção da linha férrea, chamada de Vila Iguaçu, era uma área descampada com poucas propriedades rurais e que ficava no meio do Caminho do Arraial, que ligava a Vila de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais ao litoral no século XVIII. Esta região, no início do século XX passou a ser chamada de Bairro Rebouças.

Descreve Baracho (2000, p. 16), o nome do bairro foi dado em homenagem aos engenheiros Antônio e André Rebouças que vieram ao Paraná, no final do século XIX, para construir a Estrada de Ferro Curitiba – Paranaguá. Antônio Pereira Rebouças Filho chegou a Curitiba em julho de 1864, quando assumiu o cargo de engenheiro chefe da Estrada da Graciosa. Foram os responsáveis pela fundação da primeira indústria madeireira no Paraná, a Companhia Florestal Paranaense. Também coube aos irmãos Rebouças, a inovação no sistema de embalagem da erva-mate, ao utilizarem barricas de pinho e não mais os surrões de couro.



Figura 17: Região do Rebouças e Rocio, 1883. Vista da 1ª Estação Ferroviária ao Fundo.
Fonte. FCC.

Conforme descreve Cordova (2010, p.101), em 1880, quando escolhido o local para a construção da Estação Ferroviária, este estava isolado em relação ao quadro urbano. Na época foi indicada a abertura de uma via, a chamada Rua da Liberdade (atual Rua Barão do Rio Branco), que faria a ligação da Estação/Centro.

Em 1883, o engenheiro Ernesto Guaíta foi encarregado de fazer um levantamento da cidade visando prevenir a expansão urbana de modo descontrolado e ainda conceber o arruamento entre a estação ferroviária, então recém-inaugurada e o centro urbano.

O engenheiro contratado pela Câmara Municipal para orçar a obra, em 1883, foi o italiano Ernesto Guaíta, que também havia trabalhado na ferrovia. Dois anos depois, o mesmo engenheiro apresentou o projeto de toda a malha urbana das imediações, desde os fundos da Estação até a Rua do Comércio (Rua Mal. Deodoro). O plano de urbanização, em formato de grade, se preocupava com a simetria das ruas, orientando a Câmara a realizar algumas desapropriações para preservar a estética urbana. (CORDOVA, 2010, p.103).

Segundo relata Baracho (2000, p.9), a Estação Ferroviária de Curitiba foi projetada pelo engenheiro italiano Michelângelo Cuniberti. As instalações da estação deveriam abranger uma área suficientemente grande para facilitar o embarque de passageiros e de carga, e abrigar os armazéns e oficinas, mas, com limites severos em gastos e estilo arquitetônico simples. Só pode ser totalmente finalizada com a vinda do primeiro trem de Paranaguá, em dezembro de 1884, pois este trazia o material necessário para o término da obra. Em 1885, já capital do estado, era inaugurada a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá.

O prédio da Estação Ferroviária estava localizado nos limites urbanos ao sul do acanhado centro da cidade. A presença da Estação desde 1883, pela estratégia dos negócios da época impulsionou a ocupação da região.

A construção da ferrovia trouxe para Curitiba, operários, técnicos, engenheiros e arquitetos de uma Europa entusiasmada pela ideia de progresso. Esses profissionais carregavam em suas bagagens “propostas arquitetônicas consoantes ao que se fazia nos grandes centros urbanos” (SUTIL,1996: 33). A mudança nos padrões de construção de casas e prédios comerciais da cidade já se fazia sentir, desde a chegada dos primeiros grupos de imigrantes em Curitiba a partir da segunda metade do século XIX. A ferrovia acelerou ainda mais esse processo. A cidade, com seu casario colonial de taipa, pedras e ruas estreitas, viu surgir novas edificações: sobrados de alvenaria, que usavam ferro nos gradis e nas estruturas internas, cobertos por telhas alemãs. O ecletismo e o neo-classicismo deram à cidade um novo colorido. As ruas agora tinham como modelo o projeto de reformulação urbanística de Paris, feito pelo Barão de Hausmann, em 1850. (CORDOVA, 2010, p.102-103)



Figura 18: Recepção para a chegada do Presidente Affonso Pena

Fonte: Fonte: Acervo Instituto Histórico e Geográfico do Paraná . Acesso 14/04/2015.

Conforme cita Cordova (2010, p. 18), à medida que a ocupação aumentava as ruas eram alongadas e estendidas além dos limites da região, sendo ocupadas com as moradias de imigrantes, dos operários e por pequenos comércios e oficinas. O rápido crescimento urbano e a farta mão de obra estrangeira criava atrativos para a indústria por meio do capital dos próprios imigrantes. Assim, a cidade crescia porque atraía os imigrantes e estes vinham porque esta criava novas oportunidades. Nesta época a Avenida Marechal Floriano Peixoto ia se estendendo e o seu limite era o Hospital Psiquiátrico Nossa Senhora da Luz.

Com a Proclamação da República em 1889, o país vivia intensas mudanças. A capital federal, Rio de Janeiro, bem como outras cidades precisavam se reorganizar para chegarem à altura das grandes capitais europeias e norte-americanas, símbolos da modernidade para o mundo. (BENVENUTTI, 2004.a, p. 6).

Segundo descreve Barz, et al. (1997), sob a influência da reforma urbana que ocorria no Rio de Janeiro, a elite e os industriais curitibanos passaram a projetar e repensar sobre os problemas da cidade: deficiência sanitária, epidemias, moradias, transporte, saúde entre outros. Neste período, a população crescia e era colocado em prática o Código de Posturas Municipais de Curitiba decretado pelo prefeito Cyro Persiano de Almeida Velloso em 1895, determinando as normas em várias esferas consideradas essenciais para a vida urbana.

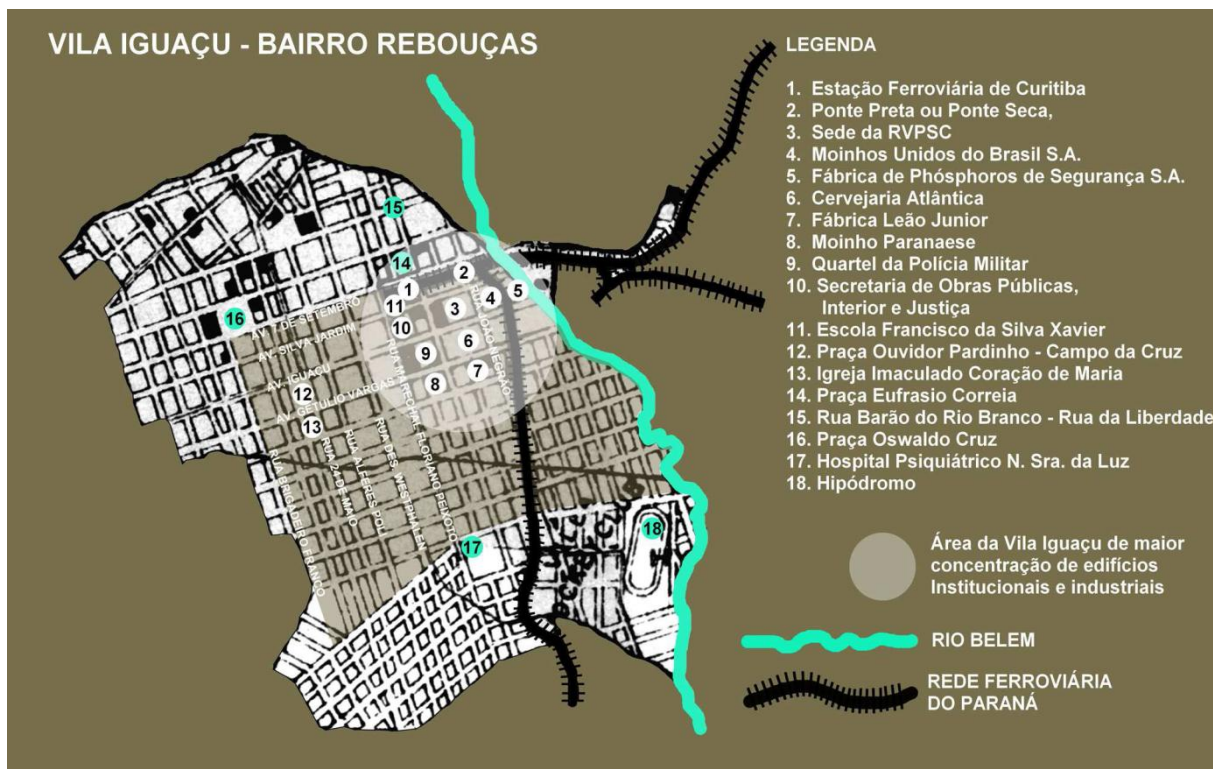


Figura 19: Mapa de Curitiba em 1915

Fonte. Acervo de Humberto Mezzadri. (Apud, Florenzano, 2011)

Os Códigos de Posturas promulgados em 1895 e 1905 confirmavam as intenções em mudar os espaços da cidade, inserindo novas tipologias arquitetônicas. As relações comerciais impunham um novo dinamismo à cidade.

Em 1905 foi promulgada uma lei que a partir daquela data, somente poderiam ser construídas casas de alvenaria com dois e três pavimentos, na Rua da Liberdade, Rua XV de Novembro e na Praça Tiradentes. No ano seguinte, a área foi ampliada para todo o centro da cidade. Determinou-se que a Rua da Liberdade seria reservada para a administração pública; o Alto da Glória e o Batel para as residências dos Barões do Mate. Para as fábricas e moradias operárias foram destinadas as áreas: Vila Iguaçu (o Rebouças) e o Portão. (BARZ et al., 1997).

O presidente do estado na época, Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque, determinou a modernização da capital. Uma administração que deveria projetar e transformar a imagem da cidade provinciana num grande centro urbano moderno. Em 1913, nomeou o engenheiro Cândido de Abreu como prefeito pela segunda vez. Este projetou residências e palacetes de luxo para os senhores do mate como Manoel e Ascânio Miró, e para Agostinho Ermelino de Leão Júnior, a Vila Leão Júnior.



Figura 20: Rua da Liberdade (B. do Rio Branco) e à direita Palacete dos Leões
 Fonte: Casa da Memória (2008) esq. / dir.: Fundação Municipal de Cultura (FCC)

Em apenas três anos, fez obras consideradas audaciosas, como podem-se destacar o Paço Municipal projetado por ele próprio, o Mercado Provisório a canalização do rio Ivo, calçamento e alinhamento de ruas e praças, bem como a ampliação de linhas do bonde elétrico entre outras. O cenário urbano foi alterado de modo significativo. (BARZ, et al,1997).



Figura 21: Rua José Bonifácio com Casa Hauer à direita em 1904
 Fonte: Acervo Julia Wanderley - www.casadamemoria.org.br

Conforme exposto por Santos (1995, p. 38), a indústria do mate, já consolidada no mercado de exportação para as repúblicas da Argentina, Uruguai e Chile – desde 1907 crescia e ampliava o mercado interno com possibilidades de abertura do mercado europeu.



Figura 22: Rua XV de Novembro – 1908

Fonte: Acervo Julia Wanderley - FCC.

Prosperaram no bairro e em seu entorno as principais indústrias do recém-formado setor industrial local, atraindo do mesmo modo hospedarias, zonas residenciais, instituições públicas e igrejas, e comércio de pequeno e médio porte.

Medeiros (2011) apresenta algumas das primeiras indústrias que se estabeleceram na antiga Vila Iguaçu: em 1876 o Engenho de Mate David Carneiro & Cia., Engenho do Dr. Bernardo Veiga (1879), em 1881 as Fábrica de Mate Santa Maria e o Engenho do Dr. Bernardo Veiga, em 1883 a Fábrica Iguaçu, Casa Glaser (Secos e Molhados) e Casa Hauer (Ferragens) (1887). Entre 1890 e 1900 destacam-se a Fábrica Paranaense de Phósphoros (S.Mach), o Regimento de Segurança (hoje Polícia Militar do Paraná), o Engenho de Erva Mate Nicolau Mäder, Cervejaria Glória e o Grupo Escolar Xavier da Silva.

A partir de 1901 ocorreu grande expansão industrial na região, assim como do comércio e prestadores de serviços derivativos que serviam ao suprimento das indústrias. Em 1901 foi fundada a Fábrica Leão Junior e Cia S.A. (Agostinho E. de Leão Júnior - no Batel e em 1926 no Rebouças); Fábrica de móveis Ritzmann & Irmãos (1905), Maurício Thá - Madeiras e Construção Civil (1910), a Fábrica de Pianos Essenfelder (1909), Cervejaria Atlântica (1912), e em 1913 a Vidraçaria Paranaense de Solheid & Cia (hoje UTFPR), entre tantas outras que vieram depois.



Figura 23: Prédio da Matte Leão - Rua João Negrão em 1926

Fonte: FCC.

Segundo Fenianos (2002, p. 20), devido à implantação das fábricas e a circulação dos operários, os bondes eram presença constante na paisagem. Curitiba contava com algumas pequenas cervejarias. Ganhou em 1912, no Rebouças, a grande Cervejaria Atlântica, que em 1942 se tornaria a Brahma. Esta Cervejaria auxiliava o Corpo de Bombeiros, quando da ocorrência de incêndios nas casas e nas indústrias.

Como salienta Benvenuto (2004.b, p.18-19), a cidade passou de 24.553 habitantes em 1890 e, 50.124 em 1900, para 65.000 habitantes em 1912, revelando o crescimento demográfico, com elevado índice de nascimentos e poucos óbitos. O crescimento foi atribuído à economia e a qualidade de vida que a cidade passou a oferecer à sua população.

Vale lembrar que grande parte do empresariado paranaense era de origem estrangeira. Traziam técnicas de seus países de origem e estavam aptos a aproveitar as oportunidades em um país que começava a se industrializar.

Nesse período, a zona sul da cidade, especialmente os bairros Portão e Rebouças, foram caracterizados como “setor industrial” pela proximidade com a linha férrea. A área do entorno atraiu fábricas e comércio de outros pontos da cidade. Essas transformações urbanas proporcionaram a ascensão do bairro Rebouças, que já detinha empresas de várias áreas de produção como cervejaria, engenhos de erva-mate, fabrica de fósforos, madeireiras, construtoras entre outras. (Id, 2004. b, p.19).

Na maioria das vezes boa parte das mercadorias, ao tomarem o rumo dos portos, via Estrada de Ferro do Paraná, passavam por Curitiba. Com isso, a cidade adquiriu relevância não só como “ponto nodal” nas estradas de transporte paranaense, mas também pelo fato de grande parte dos produtores virem se instalar na capital, já que aqui ocorriam as transações comerciais internas e externas. (CUNHA, 1998, p.74).

A cidade já demonstrava sinais de riqueza e produtos europeus já faziam parte da vida curitibana. A arquitetura colonial deu espaço para estilo eclético e o neoclássico, nos palacetes e residências luxuosas de traços europeus adotado na região central, contrastando com moradias até então encontradas na cidade.

2.4 DO ÁPICE DO PODERIO ECONÔMICO À DEGRADAÇÃO

Na primeira década do século XX, Curitiba presenciou uma expansão econômica e social, influenciada pela chegada dos imigrantes, mas principalmente pelo incremento das indústrias e do comércio. Vale lembrar que tal período da história da cidade e do Estado esteve relacionado ao fenômeno econômico e comercial conhecido como “ciclo da erva-mate”. Todavia, o desenvolvimento acelerado destas atividades contrapunha-se a pouca infraestrutura existente na cidade, que não acompanhou sua evolução socioeconômica.

2.4.1 As Contradições da Modernidade

De acordo com o levantamento censitário, a cidade possuía em 1900 aproximadamente 50.200 habitantes. Contudo, a capital era carente de infraestrutura urbana, como ruas, calçadas pavimentadas e energia elétrica. Nos dias de chuva, alguns rios transbordavam provocando enchentes. Muitas casas ainda eram construídas em madeira e iluminadas por lampiões. Somente em 1911 que a luz elétrica se propagou por toda a cidade, e as ruas e calçadas foram pavimentadas. (FENIANOS, 2003, p.36-38)

Para Fenianos (2003, p.38), nesse mesmo ano foi criada a Guarda Civil, responsável por organizar e zelar pela cidade. Agora, os bondes eram elétricos e fechados e as carroças já começavam a disputar espaço com os automóveis, que estavam sendo importados pelos barões do mate.

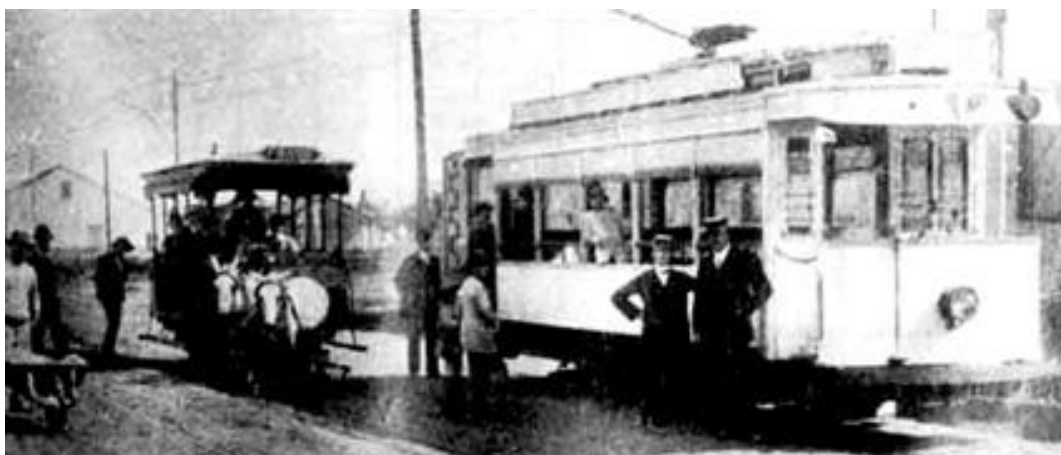


Figura 24: Substituição de Bondes Puxados por Tração Animal para Bondes Elétricos
Fonte. FCC.

Em seus relatos Santos (1996), descreve aspectos do cenário da cidade no fim do século XIX e na primeira década do século XX, revelando uma cidade com modos de cidade grande.

Curitiba já tem de 5.000 a 6.000 prédios, e teria muito mais se não faltassem quase que absolutamente empresas construtoras. Calcula-se que nestes últimos dez anos se tenham construído para mais de 1.500 prédios. Ultimamente estão se construindo cerca de 400 por ano, a décima parte dos que se constroem no Rio e em São Paulo. (SANTOS, 1996, p.83).

O mesmo autor cita que era possível perceber que a dinâmica da economia da cidade neste período de início do século XX já era intensa e que a erva-mate, não mais capitalizava toda a atividade industrial da cidade, possuindo a Capital, nessa época, uma gama de atividades industriais diversificadas, também voltadas ao mercado interno, local e estadual, que a caracterizava como um pólo de irradiação industrial no Estado. (Id., 1996. p.32).

Nesta mesma época, Curitiba já contava com mais de doze colônias de imigrantes; chamado já naqueles tempos de “cinturão verde”, formadas no governo do Dr. Lamenha Lins (1877). Entre elas Orleans, Santa Cândida, Santo Inácio estavam localizadas nos arredores da capital. Estas colônias eram totalmente carentes de infraestrutura, pois se tratava de área rural.

Decorrentes desta dinâmica surgiram implicações na ocupação do espaço urbano, impostos pelos indutores de desenvolvimento como as próprias indústrias e o sistema viário na cidade.

Segundo Benvenuto (2004.b, p. 21-23), a cidade convivia entre conflitos e contradições próprios da modernidade, comuns na época, nos centros urbanos em expansão. Os problemas eram bastante significativos – do abastecimento de água à saúde - evidenciavam a necessidade de higienizar os espaços públicos além de urgentes melhorias urbanas. Foram condenadas pelas autoridades e demais cidadãos muitas das velhas estruturas da cidade, condutas humanas sobre a saúde e a salubridade que colocavam em risco o progresso, bem como a população.

Os estudos de médicos higienistas da época, como os Drs. Trajano e Jayme Drumond dos Reis, além de diagnosticar as doenças que atingiam Curitiba (varíola, sarampão e a escarlatina), apontavam a precariedade e a necessidade de urgentes medidas profiláticas, numa série de intervenções que deveriam ser feitas pela municipalidade em relação a ruas, calçamento, limpeza pública, matadouros e estrebarias, mercados, hospedarias, escolas, hospitais, habitações coletivas e privadas, estabelecimentos industriais, abrigos para operários, cadeias, igrejas, teatros, quartéis e cemitérios.

Em 1917 o Paraná foi assolado pela febre tifoide que matava com uma voracidade inédita. As escolas foram fechadas, “os doentes e os cadáveres demonstravam a ineficácia das receitas médicas”. (DUDEQUE, 2010, p.33).

Médicos e engenheiros reuniram-se com cientistas para tentar descobrir e esclarecer as causas da mortalidade. Esta posição foi fundamental para a reorganização médica e urbanística da cidade, “pois os médicos deveriam reorganizar o serviço sanitário e os engenheiros deveriam construir novas redes para água e para os esgotos isentos de suspeitas.” (id., 2010, p.33-37).

Nos debates de 1917, os médicos afirmaram que todos os poços de Curitiba estavam contaminados. Ao final, médicos e engenheiros recomendavam que a administração pública, executasse os serviços sanitários nas residências, distribuísse águas e coletasse esgoto. Recomendavam também um maior controle governamental sobre a área urbana, a fim de interditar as fossas e os poços existentes, proibir cocheiras e porcos, drenar poças evitar os lançamentos de detritos nos córregos, limpá-los e retificá-los. Menos de quatro anos depois, o plano de Saturnino de Brito tornou coerente este controle. (Ibid.. 2010, p.43)

Segundo Barz et al. (1997 apud Florenzano, 2011, p. 38), em 1919, foi aprovada uma reformulação no antigo Código de Posturas de 1895, que iam de encontro aos problemas enfrentados na cidade desde o final do século anterior. O novo Código postulou a delimitação das zonas da cidade, onde a zona suburbana estaria situada até um quilômetro da zona urbana e que o Rocio estaria entre a zona suburbana e os limites do município.

Os projetos de melhoramento urbano redesenharam a cidade, disciplinando os hábitos da população através da imposição de uma série de normas e regulamentos higiênicos e por meio de uma nova divisão espacial. Assim, teria no centro a área administrativa, comercial e financeira, os bairros seriam residenciais, vilas operárias ou industriais.



Figura 25: Vista de Curitiba na Década de 1920

Fonte: FCC.

As preocupações com a reorganização dos espaços urbanos são inerentes ao próprio crescimento das cidades. O desenvolvimento industrial impulsionou profundas transformações em Curitiba, que passou a concentrar seu polo fabril e atividades comerciais diversas em determinadas regiões da cidade.

A modernidade implicou não apenas no desejo por mercadorias industrializadas, mas também em profundas mudanças no viver urbano. As questões relacionadas à higiene e salubridade nas cidades em rápido crescimento tornam-se vitais. Estrutura sanitária adequada, água potável e higiene eram necessárias para a sobrevivência do contingente populacional e do incremento industrial e comercial.

2.5 ZONEAMENTO DE MOREIRA GARCEZ AO PRIMEIRO PLANO DIRETOR: REORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

Na década de 1920 a modernidade e o nacionalismo incitavam a expansão da capital do Paraná que na época já ultrapassava 120.000 habitantes, e em razão das grandes exposições internacionais que encantavam o mundo, produtos europeus e americanos já faziam parte da vida curitibana.

Sob o governo de Caetano Munhoz da Rocha, assumiu a Prefeitura de Curitiba entre 1920 e 1928 o engenheiro civil Moreira Garcez, que encontrou uma cidade em expansão, porém carente de organização.

Segundo relata Barz, et al (1997), as iniciativas de Garcez foram no sentido de direcionar o crescimento da cidade, principalmente com a criação de largas avenidas que cortariam Curitiba. Como urbanista, investiu para atrair o crescimento para a região sul de Curitiba, planejando largas avenidas para aquele lado, numa área que ficou conhecida como Cidade Nova. Foram criadas ou remodeladas diversas ruas e avenidas como Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguazu e Getúlio Vargas, bem como suas transversais, 24 de Maio, Lamenha Lins, Brigadeiro Franco, Desembargador Mota, entre outras. Reformou praças e reestruturou as feições do Centro da cidade.

Conforme descreve Benvenuti (2004.b, p. 108-109), as áreas verdes ganharam atenção dentro dos planos de remodelação urbana, pois transmitiam ares de modernidade, ordenamento e embelezando estes locais. Na Praça Eufrásio Correia foi construído um lago de cimento com uma fonte monumental encomendada e importada da França, em virtude da Estação Ferroviária ali localizada. Era passagem obrigatória para quem chegava à cidade. Como enfatizava Abreu, “a impressão de cidade moderna deveria saltar aos olhos desde o momento em que o estrangeiro chegasse à capital”.

De acordo com Bitencourt (2005, p.70), no governo de Moreira Garcez “passaram a ser evidenciados planos de embelezamento das áreas centrais da cidade, abertura e alargamento de avenidas, constituindo ainda hoje, importantes corredores viários”. Surgem na década de 1920, os primeiros edifícios de vários andares, data de 1929 o primeiro “arranha céu”: o Edifício Garcez. (IPPUC, 2003b, p.99).

Em 1930 a indústria ervateira entrou em declínio enquanto a produção cafeeira no Estado começava emergir. A falta de recursos para grandes obras fizeram com que a administração pública recorresse à tendência hierarquizadora dos planos urbanísticos, influenciados pela Europa. As Zonas Urbanas de Curitiba foram divididas da seguinte forma: Zona I - Central com comércio e moradias de alto padrão; Zona II - Fábricas e residências para operários mais qualificados e Zona III - Casas de operários menos qualificados e pequenos sítiantes. (BARZ, et al., 1997).

A partir do crescimento da economia cafeeira e da ocupação do norte do Paraná, a cidade iniciou um novo processo de transformação na sua estrutura urbana. Curitiba em 1940 já contava com aproximadamente 130.000 habitantes.

Segundo Bitencourt (2005), na década de 1940 ocorreu o marco temporal das ações concernentes ao planejamento formal da Capital. A Prefeitura de Curitiba contratou a Coimbra Bueno & Cia de São Paulo para elaborar o Plano Diretor de Urbanização, projetado pelo arquiteto francês Donat-Alfred Agache. O Plano Agache apresentado em 1943 estabeleceu as diretrizes para ordenar o crescimento urbano e espacial com o intuito de disciplinar a ocupação do solo urbano da cidade.

Agache tinha intenção de conter a área urbana de Curitiba em círculos concêntricos sulcado por avenidas concebidas a partir de noções trigonométricas: com avenidas radiais, diametrais e perimetrais. As radiais uniriam o núcleo à borda da área urbanizada; uma grande avenida diametral atravessaria todo o conjunto, passando pelo centro. As avenidas e o zoneamento eram importantes e foram fundamentais no estabelecimento das estruturas urbanas lineares do planejamento da cidade na segunda metade do século XX. O Plano Agache não alterou o zoneamento na área industrial do bairro Rebouças (DUDEQUE, 2010, p.48).

Em vez de insistir na cafeicultura o Estado Novo desenvolveu uma política de industrialização que substituísse as importações. Ao longo da Segunda Guerra Mundial, o governo esforçou-se para garantir empregos, crédito à indústria, fluxo de matérias-primas e peças de reposição. A produção industrial do Brasil aumentou mesmo com o mercado internacional em convulsão. Mas aparentemente, os dirigentes do Estado Novo, queriam que Curitiba fosse, no máximo, um centro de transação de produtos agrícolas e extrativos (como a madeira). No Plano Agache uma proposta sem conteúdo parecia demonstrar tal decisão: criar uma Zona Industrial nas proximidades dos trilhos ferroviários. Desde as imposições do Código de Posturas de 1895, as indústrias de Curitiba já se concentravam naquela região. O plano Agache propunha uma mudança oratória: o Plano Agache pretendia converter a área industrial (com minúsculas) em Zona Industrial (com maiúsculas) e tudo continuaria como antes. (DUDEQUE, 2010, p.67-68).

Segundo descreve Pinto (2008 apud Pinheiro, 2009, p. 71), apesar de toda a sua importância para a consolidação do planejamento urbano em Curitiba, o Plano Agache “envelheceu rapidamente, devido a sua rigidez e em virtude do crescimento imprevisto da cidade”, que passou de 180 mil habitantes nos anos 1950 para 360 mil nos anos 1960.

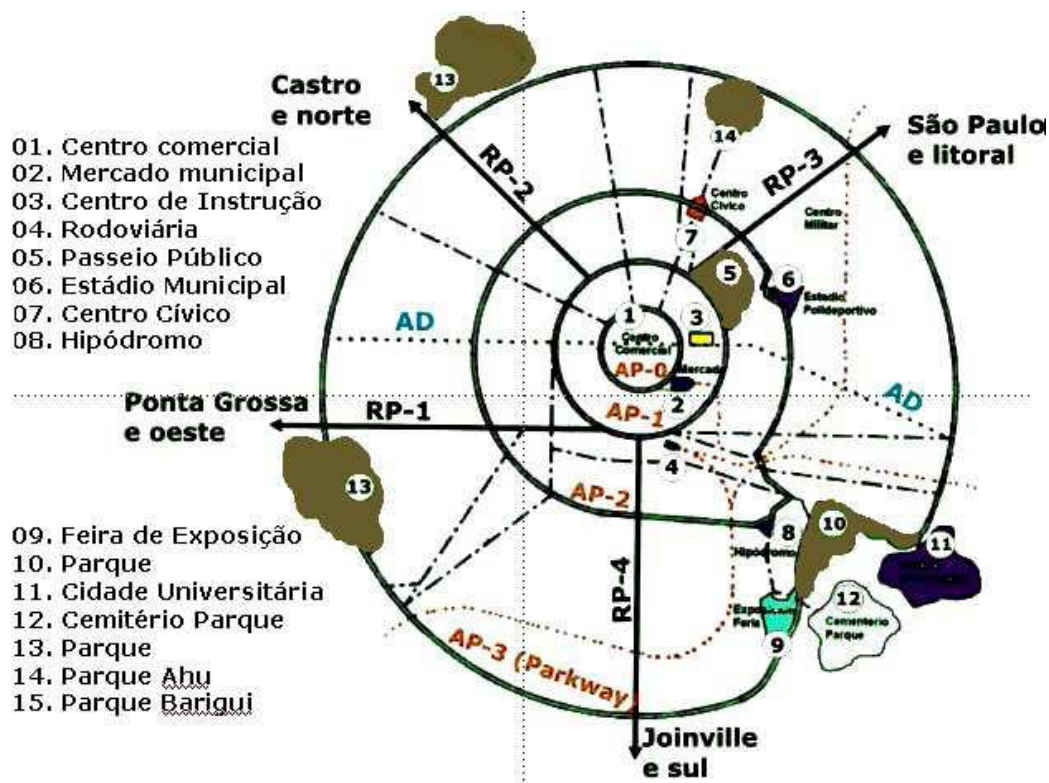


Figura 26: Esquema do Plano Agache, 1943.
Fonte: FCC IPPUC (2003).

Desta forma novos problemas surgiam, fugindo ao controle normativo em vigência: "arranha-céus" eram construídos de forma desordenada em áreas consideradas impróprias, fábricas e estabelecimentos comerciais em áreas consideradas residenciais e loteamentos clandestinos fora do perímetro urbano. (BARZ et al., 1997).

Em 1963, com o objetivo de proceder estudos que privilegiassem o planejamento econômico, social e territorial e propiciasse as condições para a formulação de um Plano Diretor para Curitiba foi criada a URBS - Companhia de Urbanização de Curitiba. Dois anos depois foi elaborado, pela empresa paulista Serete Engenharia S.A. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, o Plano Preliminar de Urbanismo, que originou o Plano Diretor de Curitiba, transformado em lei pela Câmara Municipal em 1966. (Id., 1997)

Segundo Gnoato (2006), para gerir o plano proposto por Wilhelm foi proposto a criação de um grupo de acompanhamento, dando origem ao IPPUC - Instituto de Planejamento e Pesquisa Urbana de Curitiba, cabendo-lhe a função de detalhar e implementar o Plano, e a Companhia de Habitação Popular de Curitiba COHAB – CT, de coordenar as obras. Três transformações básicas pautavam as metas a serem atingidas: a física, a econômica e a cultural. A principal discussão do Plano Preliminar era qual a proposta de crescimento mais adequada para o futuro de Curitiba. A orientação de desenvolvimento a partir de eixos lineares, em contraposição à cidade concêntrica do Plano Agache, parecia a mais adequada.

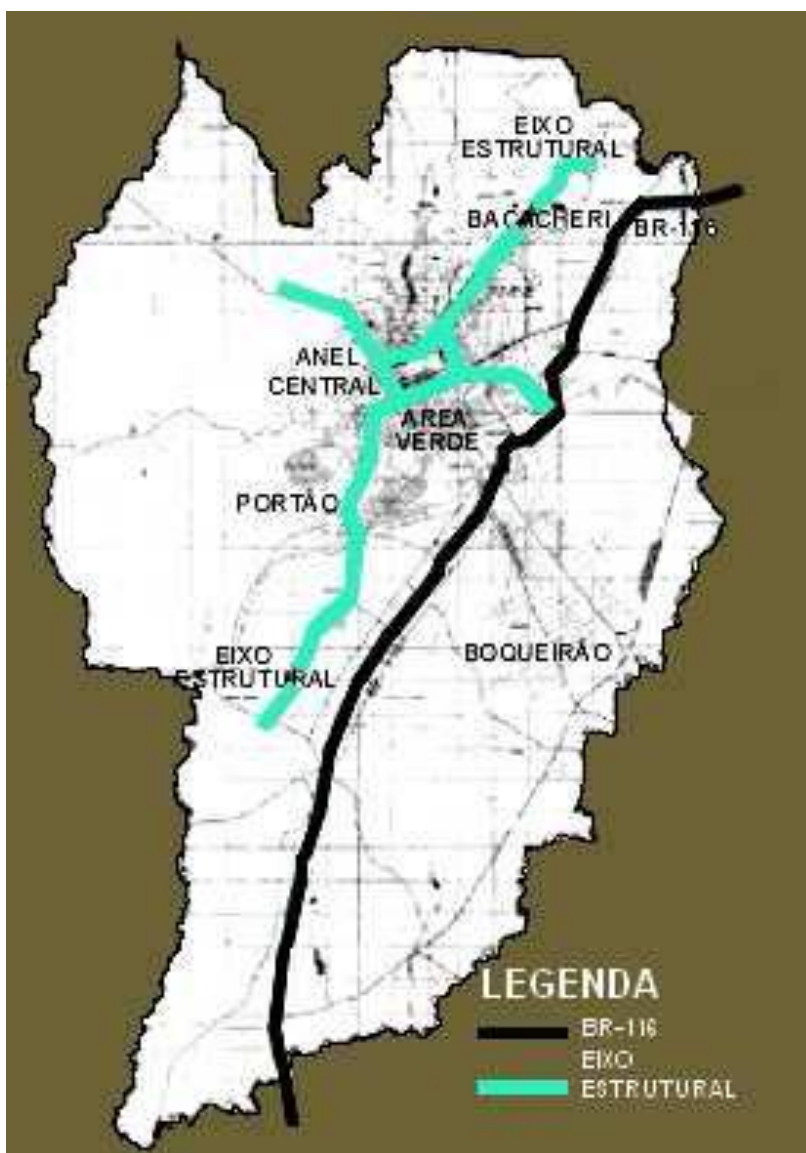


Figura 27: Desenho do Plano Wilhelm – IPPUC, 1965.
Fonte: Florenzano, 2011. Sobre mapa disponibilizado pelo IPPUC.

Entretanto, a implantação deste Plano Diretor teve início somente na década de 1970, quando o arquiteto e urbanista Jaime Lerner tornou-se prefeito de Curitiba. Sua implantação foi a partir das diretrizes pautadas no tripé: sistema viário, uso do solo e transporte coletivo.

Como uma cidade contemporânea, Curitiba é uma “bricolagem” de intervenções, quarenta anos depois do Plano Wilhelm-IPPUC,, suas principais premissas do ainda persistem, como plano aberto, e na estruturação da cidade no tripé: uso do solo, transporte coletivo, circulação, além da procura por constantes inovações. (GNOATO, 2006).

Após uma década, o projeto de se criar um distrito industrial em Curitiba, já previsto por Wilhelm, tornava-se possível. Era criada a Cidade Industrial de Curitiba - CIC, com mais de 43 quilômetros quadrados, no vale do rio Barigui entre a BR 116 e a BR 277. O projeto abrangia a maior anexação de áreas rurais ao espaço urbano em toda a história da cidade. (DUDEQUE, 2010, p. 322).

Nas décadas de 1970 a 1990, a cidade cresceu em ritmo acelerado e sua mancha urbana foi se expandido sobre os municípios vizinhos, formando a Região Metropolitana de Curitiba. Do mesmo modo, nestas últimas décadas o cenário urbano da cidade modificou-se devido iniciativas urbanas que envolveram “a realização de obras infraestruturais conjugadas com programas sociais, ambientais e culturais”, trazendo bem estar aos seus habitantes e a denominação de “Capital da Qualidade de Vida” (BITENCOURT, 2005, p.78).

Assim, questões como a proteção do meio ambiente cultural e natural passaram a fazer parte do cotidiano dos curitibanos, através dos muitos parques e áreas verdes que compõem o cenário da cidade, como nas políticas de incentivo à preservação de seu patrimônio edificado.

Deste modo, o antigo bairro industrial do início do século, o antigo Bairro Rebouças, que no decorrer do tempo vivenciou tantas glórias e transformações, neste momento da história presenciava agora sua obsolescência funcional. Ou seja, passava pelo abandono de suas características industriais, restando na paisagem arquitetônica alguns resíduos da sua história.

3. CONFIGURAÇÃO INDUSTRIAL DO FINAL DO SÉCULO XIX E OS CONFLITOS COM O PLANO AGACHE.

A cidade crescia estimulada pelo espírito de nacionalismo e pela corrida à modernidade. O Bairro Iguaçu, mais tarde Rebouças, a partir de 1885 viu a transformação de sua paisagem com a construção da Estação Ferroviária, dos trilhos que traziam o progresso e com a implantação de muitas indústrias no seu entorno. Nas primeiras décadas do século XX, foram abertas as avenidas Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguaçu e Getúlio Vargas, na gestão do prefeito Moreira Garcez (1920-1928).

Desde a construção da Estação, a Praça Eufrásio Correia foi um ponto referencial na recepção aos viajantes e às mercadorias que chegavam a Curitiba. Instalaram-se ao redor da praça hotéis, edifícios comerciais e públicos como o palácio do Congresso do Estado e o quartel general do Exército.

Em 1913, Curitiba vivenciou muitas transformações. Os lampiões a gás foram substituídos por energia elétrica; as vias foram pavimentadas com paralelepípedos; as ruas XV de Novembro e Barão do Rio Branco foram alargadas e os bondes existentes, movidos por animais, foram substituídos por bondes elétricos (BARACHO, 2000).



Figura 28: Vista da região do Rebouças em 1915

Fonte: FCC.

Nesta época, Victor do Amaral e Nilo Cairo fundam a Universidade do Paraná, e a partir daí, várias indústrias foram atraídas para a região em função das facilidades de transporte propiciadas principalmente pela ferrovia. As ramificações da linha férrea em direção aos pátios das indústrias proporcionavam ágil acesso, carregamento e transporte de mercadorias. Com as indústrias, vieram também os operários e, com eles, as moradias. (KLOSS, 2006, p. 82)

Seguindo os relatos de Fenianos (2002, p.20-24), no entorno da Estação e das linhas férreas, os ferroviários construíram suas casas e o bairro foi se expandindo ao Campo da Cruz (Praça Ouvidor Pardinho), ao Quartel da Polícia Militar e a Capela do Imaculado Coração de Maria. No final da década de 1920, a Leão Junior inaugurava sua fábrica no bairro, ocupando mais tarde os quarteirões entre a Av. Getúlio Vargas (Av. Ivahy), Rua Engenheiros Rebouças (Rua dos Bandeirantes) e Rua Brasília Itiberê (Rua 5 de Maio).

Ruas como a Desembargador Westphalen (Rua Ratcliff) foram abertas ou prolongadas, O setor industrial abrangia dois bairros: o Bairro Iguaçu, que entre a Avenida Sete de Setembro e a Rua Engenheiros Rebouças; e o Bairro Nossa Senhora da Luz, entre as ruas Engenheiro Rebouças e a Av. Presidente Kennedy, na época Avenida Guáira. (Id., 2002, p.24)

Pelos relatos de Córdova (2010, p. 22-24), devido a localização e a curta distância entre o bairro e a ferrovia possibilitaram que algumas das grandes indústrias construíssem pequenos desvios na linha férrea, desta forma atendiam suas demandas particulares de matéria prima ou de escoamento de sua produção. O trem era até então a principal alternativa de transporte para o escoamento da produção das madeireiras, cervejarias, moinhos e engenhos de erva mate, bem como do comércio em geral que se instalaram na região, além do transporte de passageiros para os outros estados vizinhos.

Entre 1930 e 1957, as ferrovias do Paraná passaram por um processo de encampações que colocou a administração das estradas nas mãos do poder público. Em 1942 foi criada a Rede Viária Paraná - Santa Catarina - RVPSC. A partir de então o quadro urbano de Curitiba cresceu e encontrou nas linhas dos ramais a sua moldura. (Id.,2010, p.18).

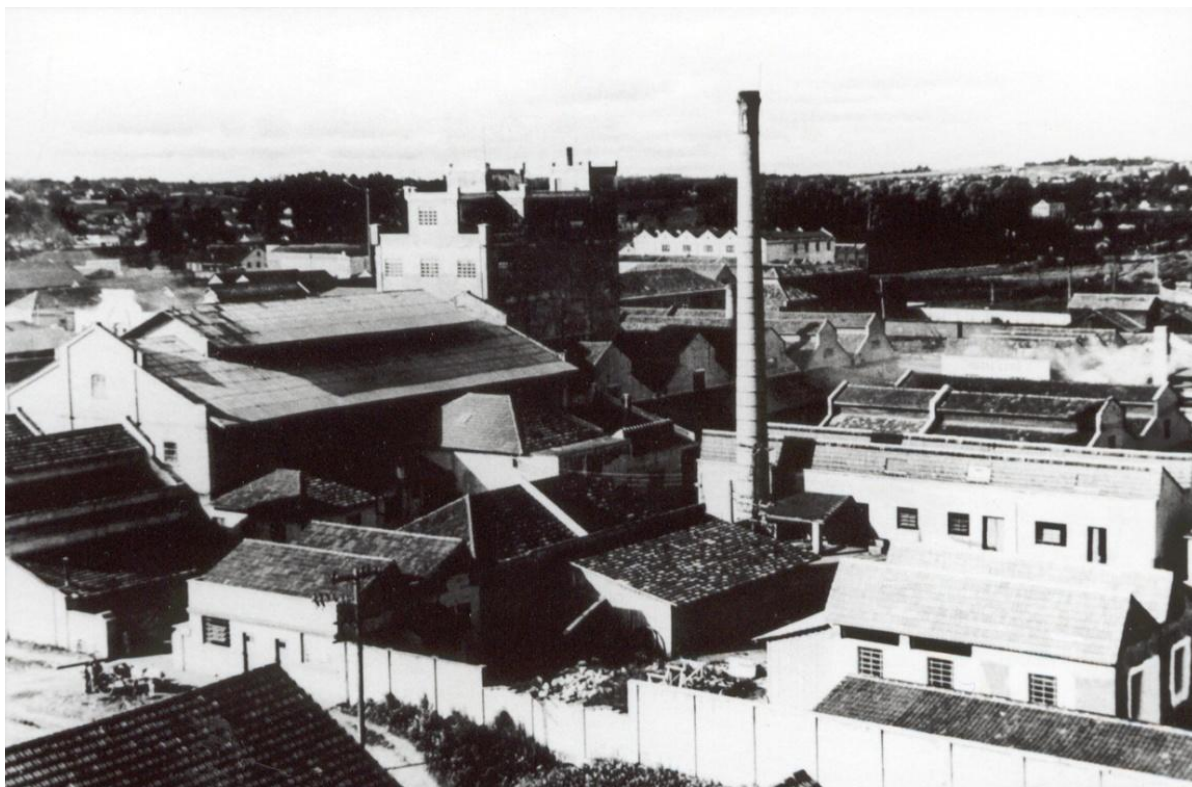


Figura 29: Vista da região do Rebouças em 1945

Fonte: FCC

De acordo Oliveira (2013, p. 73-75), entre os anos de 1930 e 1940, a área conhecida como Campo do Schimidtling; que em 1880 já havia sido cogitada para a instalação da Estação Ferroviária; era usada como pátio de manobras dos trens, pois era onde os ramais para Paranaguá, Rio Branco do Sul e Araucária se encontravam. Conhecido como o Pátio de Manobras Km 108, esta área foi recebendo diversos usos ferroviários.

Em razão ao aumento do número de trens que transitavam na área, tornou-se necessária a construção de desvios e ramais para manobra das composições. Edificações de apoio como barracões e oficinas foram construídas atendendo esta demanda. Foi neste contexto que o Depósito de Máquinas e Locomotivas, seria construído, na década de 1940. (Id, 2013).

Este espaço será abordado e tratado como ponto focal deste estudo nos próximos capítulos seguintes.



Figura 30: Pátio de Manobras - PÁTIO KM 108

Fonte: Google Earth / Panorâmio

Segundo Kloss (2006, p. 83) em 1943 Alfred Agache definiu o Rebouças como Setor Industrial no Plano Diretor, reafirmando sua tradicional configuração fabril. Ocorreu o crescimento dos bens de serviço, da rede hoteleira, desenvolvimento do comércio e prosperidade na vila operária (IPPUC, 2003).

Conforme a PMC (1943, p.39 apud Florenzano 2011, p.45), o plano era paradoxal, pois ao mesmo tempo em que normatiza a zona como industrial propunha a transferência de diversas fábricas existentes no Rebouças porque se tornaram impróprias pela incompatibilidade da vizinhança, pois eram fontes poluidoras das águas dos Rios Belém e Água Verde.

Nas décadas de 60 e 70, com a abertura de novas estradas de rodagem a ferrovia perdeu importância, cedendo lugar ao transporte rodoviário. As áreas da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) foram desativadas e as residências dos funcionários desocupadas, formando imensos vazios. O zoneamento previu o uso residencial de média densidade para a região.

O Bairro Rebouças (com este nome) oficialmente não existia. Foi legalmente criado pelo decreto 774/75. O nome do bairro foi uma homenagem aos engenheiros Antônio e André Rebouças, que vieram ao Paraná no final do século XIX, para construir a citada ferrovia, motivo pelo qual emprestam seus nomes à principal rua do bairro: Rua Engenheiros Rebouças (IPPUC, 2011).

3.1 A DESCARACTERIZAÇÃO INDUSTRIAL E O Esvaziamento da Paisagem Urbana

No final da década de 1940, Curitiba contava com aproximadamente 180 mil habitantes. A região do Rebouças era densamente povoada nessa época e quase não existiam mais terrenos desocupados nesta área, restando poucos quarteirões. A partir dos anos 50 o bairro passava a ganhar caráter residencial.

Conforme Fenianos (2002, p. 24-25) em 1952, a Paróquia de Nossa Senhora do Rocio, atendia a 15.000 habitantes na área do Rebouças. Construída em estilo moderno na Rua Chile, comprovava a importância do bairro que exigia da prefeitura obras e melhorias como pavimentação e calçamentos.

Em 1959, surge a Universidade Católica do Paraná, no Prado Velho, que apontava mudanças de direção na região. O Rebouças em meados de 1950 já era dotado de infraestrutura de calçamento das vias públicas, energia elétrica e água encanada. O polo industrial perdurou e foi absorvido no plano diretor da cidade (Plano Agache). Em 1965, tem início o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba produzindo profundas transformações no bairro: transferiu a zona industrial para a região sul de Curitiba (CIC), e caracterizou o bairro Rebouças como Zona Comercial 4 (ZC4) e Zona Residencial 2 (ZR2). (IPPUC, 2005 apud Kloss, 2006, p.84).

Consolidada a sua vocação industrial, a denominação do bairro Rebouças foi identificada em 1968 no mapa de setorização do município, e sua delimitação atual ocorreu somente em 1975. (MEDEIROS, 2011, p.88)

Gradativamente prosperaram no bairro e em seu entorno as principais indústrias do recém-formado setor industrial local, atraindo, igualmente, zonas residenciais, instituições públicas e comércio.

A comemoração da emancipação política do Paraná em 1953 foi motivo de renovação da cidade, apresentando o ideário modernista, induzindo a novos referenciais na paisagem urbana. (id., 2011, p.109).



Figura 31: Bairro Rebouças - Curitiba/PR - 1969

Fonte: Fenianos e Sade (2002, p.26)

Segundo descreve Córdova (2010, p. 18), a Rede Viária Paraná - Santa Catarina - RVPSC, em 1957 passou a integrar a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA (Sistema Regional Sul). Na década de 1960 as ferrovias começaram a perder sua importância, cedendo lugar ao transporte rodoviário com a expansão da indústria automobilística no Brasil. Em 1972 surge a Estação Rodoferroviária. As áreas da RFFSA foram desativadas e as residências dos funcionários desocupadas, formando imensos vazios. As paisagens ferroviárias como ícones de modernidade entravam em crise.

O Trem e sua linha férrea passaram a ser identificados como uma barreira as novas necessidades de circulação urbana. As paisagens ferroviárias começaram a sofrer um processo de desterritorialização. Antigas atividades econômicas e parte da infraestrutura ligadas ao transporte ferroviário foram desativadas, perderam seus vínculos com a ferrovia e com as relações nela efetivamente realizadas. Elementos que compunham as paisagens foram eliminados, e houve a formação de alguns vazios urbanos. (CORDOVA, 2010, p. 19).

O bairro já havia sofrido o esvaziamento provocado pela extinção dos usos das instalações da rede ferroviária; sofria também com a falta de incentivos para outros usos, pois nos anos 60 e 70 não atraía mais indústrias e fora “rebaixado” no zoneamento para área residencial de média densidade (ZR2).

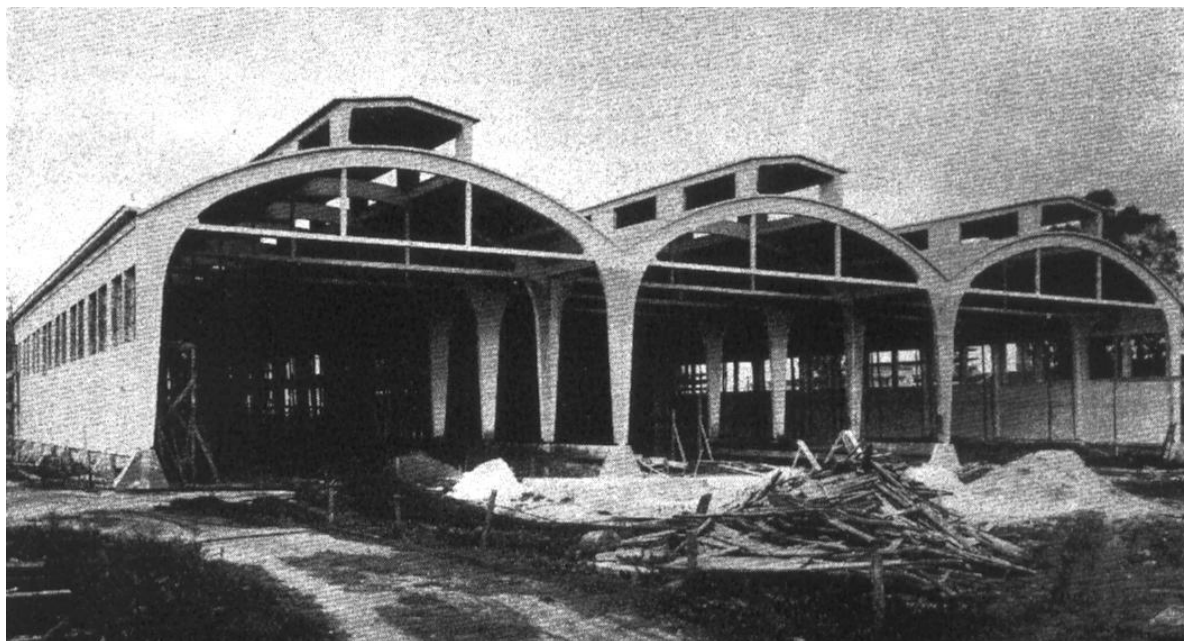


Figura 32: Depósito das Locomotivas da RFFSA - Desativadas na Década de 1970.

Fonte. Acervo Humberto Mezzadri.

Com as demandas automobilísticas e demográficas que vinha ocorrendo na cidade se fazia urgente um novo plano diretor que viesse suprir a deficiências e dar conta da evolução e do crescimento da população. O zoneamento previu o uso residencial de média densidade para a para o bairro. “O Rebouças passou a década de 70 com certo descaso”. (FENIANOS, 2002, p. 26)

Mas a dimensão do tempo provoca modificações no território e o bairro fabril vê-se ameaçado pela sua própria função – industrial – que, pela proximidade da área central, deveria ser transferida. Assim, a nova cidade industrial sepulta as intenções do bairro e começa sua transformação. Os motivos que levaram à retirada da área fabril do Rebouças, por um lado, obedeciam a uma realidade ambiental que deveria ser respeitada, mas, por outro, deveriam atender a uma realidade social que não foi considerada, refletindo, notadamente, as características autoritárias dos planos, fruto do momento político vivido, onde a participação popular não foi evidenciada. Os cidadãos devem reconhecer e participar da construção simbólica de sua cidade, para que reconheçam seu “lugar” nesses símbolos, assegurando a preservação dos espaços urbanos pelos mesmos. (KLOSS, 2006, p.92).

Esse processo de inversão de preferências atingiu seu ápice no início da década de 1990, com a retirada dos trilhos do ramal Curitiba – Araucária.

Em 1975 através da lei de uso e ocupação do solo, houve o incentivo à mudança de algumas indústrias instaladas no Rebouças para a recém-criada Cidade Industrial de Curitiba (CIC). Depois, com as extensas áreas desocupadas pela RFFSA, foi confirmado o aspecto de abandono (BARACHO, 2000).

Nesta época, foram introduzidas no sistema de produção novas tecnologias, gerando uma onda de reposicionamento e fechamento de indústrias. As antigas áreas industriais, repletas de infraestrutura urbana, tornaram-se espaços subutilizados; ou foram abandonados pela interrupção total ou parcial das atividades produtivas (ZAITTER, 2000, p.41).

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo do PMDU de 2000, (Lei Municipal N° 9.800, de janeiro de 2000), o Rebouças passou a integrar as Zonas Residenciais 3 e 4 (ZR3 e ZR4), o Setor Especial Estrutural (SE), e o Setor Especial da Marechal Floriano Peixoto (SE – MF), se adequando à infraestrutura. Essas medidas visavam incentivar a reocupação no bairro.

A comprovação do bairro como passagem para as áreas institucionais levou o IPPUC, a desenvolver um estudo de viabilidade na implantação de um pólo tecnológico, onde um conjunto de iniciativas baseados nas pesquisas e projetos universitários e indústria com alta tecnologia; apresentariam propostas para a sinergia das ações locais com o entorno. (KLOSS, 2006, p. 90). Tais projetos, por questões de descontinuidades políticas e por falta de reflexão dos gestores públicos, foram abandonados ou substituídos por ações ineficazes.

Em 2003, o IPPUC desenvolveu o projeto “Novo Rebouças”, foi a melhor novidade no movimento cultural curitibano. A própria Fundação Cultural de Curitiba fez sua parte, instando-se num antigo moinho da Rua Engenheiros Rebouças. Mas algo saiu dos trilhos e a estagnação permanece. Parece que os gestores ainda não encontraram a nova vocação para o antigo bairro.

Marcado por grandes transformações ao longo da história, o Rebouças conheceu o ápice e a degradação. Inicialmente, a riqueza e o apogeu da erva-mate e da madeira. Atualmente, a perda de sua função fabril aponta seu declínio e abandono. Transformou-se em um lugar de passagem e travessia para áreas mais promissoras e não em um lugar de permanência, podendo ser considerado como o resultado das ações de uma sociedade.

4. A TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA INDUSTRIAL DO BAIRRO REBOUÇAS

A configuração do cenário do Rebouças é composta por um conjunto de edificações construídas em diversos períodos de tempo. Apresentam variadas tipologias e arranjos arquitetônicos acoplados entre si, muitas vezes em razão ao próprio processo produtivo que ocorria em determinadas épocas da evolução industrial da região. Este arquétipo somente terá relevância se todos os elementos pertencentes a essa paisagem forem avaliados como um conjunto arquitetônico.

Descreve Medeiros (2011), que na região limítrofe com o centro, encontra-se uma composição de edifícios que pertenceram à RFFSA como a Estação Ferroviária antiga e a atual, o edifício administrativo Teixeira Soares, as garagens das máquinas e litorinas, o pátio de manobras Km 108 com remanescentes de seus trilhos e a Ponte Preta (Viaduto João Negrão).

De acordo com Florenzano (2011, p. 64) a região conta com alguns edifícios industriais remanescentes como Moinho Rebouças, Moinhos Unidos Brasil – Mate S.A., Cia. de Bebidas das Américas (AMBEV), Swedish Match do Brasil S.A., e edifícios institucionais, comerciais, de serviços e habitacionais. Suas ruas e avenidas são pontos referenciais como a Sete de Setembro, Iguaçu, Silva Jardim, Getúlio Vargas, e outras, as praças, o Estádio de Futebol Durival de Britto e Silva, o viaduto do Capanema e remanescentes das vilas operárias, bem como elementos que compõem o lugar. Percebem-se nas linhas arquitetônicas características que remontam da arquitetura eclética às linhas mais puras do estilo *déco*.



Figura 33: Moinhos Unidos do Brasil S.A.

Fonte. Florenzano, 2011.

Segundo os relatos de Oliveira (2013), o viaduto João Negrão, conhecido como Ponte Preta, está no rol de patrimônios tombados a nível estadual e está sendo restaurado e transformado em passarela para pedestres através de um convênio público/privado. Além dos espaços construídos, há os espaços vazios e outros subutilizados que estão inseridos no contexto da paisagem ferroviária.

Após anos de abandono, o edifício *art déco* Teixeira Soares, antiga sede administrativa da Rede Ferroviária, foi incorporado pela Universidade Federal do Paraná – UFPR, encontrando-se em processo de reforma e ampliação para abrigar as futuras instalações do novo *campus* Rebouças.

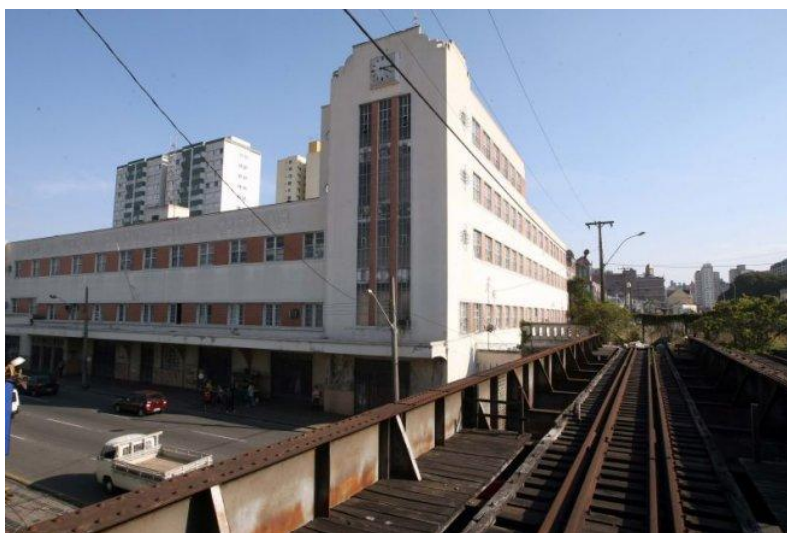


Figura 34: Edifício Teixeira Soares no Centro de Curitiba
Foto: Hedeson Alves - Gazeta do Povo

Para Dittmar (2006, p. 39), embora a perda das funções originais tenha enfraquecido o uso desses espaços, sua permanência como marco da arquitetura industrial ainda é forte. Instrumentos legais de proteção destas áreas, como o tombamento estadual e a criação do Setor Especial de Preservação da Paisagem Ferroviária (SEPPF), colaboram para a manutenção da memória ferroviária da região, de modo que identificou neste conjunto a maior taxa de reconhecimento da paisagem ferroviária por parte da população.

Assim, muitos dos espaços industriais perderam seu uso e sua relação com o entorno e a região do Rebouças entrou em decadência. Novas iniciativas do poder público tem procurado promover a transformação do bairro em um polo de lazer e cultura.

4.1 CONCEITOS DE PAISAGEM URBANA

Dentro de um amplo espectro de conceitos encontrados sobre paisagem urbana destaca-se aquele que trata a mesma como um produto – como o resultado de inúmeros processos que um espaço sofreu, o qual pode ser compreendido em um recorte histórico e temporal.

Para Silva (2001 apud Florenzano, 2011, p. 63), este resultado também pode ser verificado por meio de estudo da sua formação e ocupação no território, as implicações que este espaço sofreu através das gestões públicas que alteraram a sua morfologia e o seu tecido urbano.

A paisagem é considerada, então, como um produto e como um sistema. Como um produto porque resulta de um processo social e ocupação e gestão de determinado território. Como um sistema, na medida em que, a partir de qualquer ação sobre ela impressa, com certeza haverá uma reação correspondente, que equivale ao surgimento de uma alteração morfológica parcial ou total. (SILVA (2001,p.12).

Enfatiza Hardt (2000), que a paisagem permite ser interpretada, por meio de sensações diversas e pessoais, numa combinação dinâmica de elementos dos sistemas natural e antrópico, que se inter-relacionam e formam o ecossistema visto. Os conceitos de paisagem são tão variados quanto às abordagens utilizadas em diferentes áreas de pesquisa, podendo ser admitidos vários enfoques e dimensões.

a) dimensão estética: relaciona-se com a harmonia entre formas, cores e extensão do território, produzindo sensações agradáveis ou desagradáveis. Sua valoração tem caráter subjetivo, pois se relaciona aos aspectos sensitivos e perceptivos da paisagem;

b) dimensão ecológica (ou geográfica): refere-se à porção da superfície provida de limites naturais, cujos elementos formam um conjunto de inter-relações e interdependência;

c) dimensão cultural: cenário onde o homem exerce suas atividades e modela a paisagem, sendo esta parte da história, agregando valores e sendo entendida como um recurso. (Hardt, 2000 p.22).

Segundo Rufinoni (FCC, 2010), a paisagem não é mais vista como mero entorno ou área de ambiência para um sítio ou de determinados bens que se queira destacar. Dessa forma, a categoria de paisagem cultural mostra-nos, hoje, uma gama de abordagens possíveis, devido ao seu caráter relacional e integrador de

aspectos que, até então, muitas vezes eram trabalhados de forma isolada. É o natural em contato com o cultural, o material junto ao imaterial, numa abordagem holística e sustentável.

Aldo Rossi, em seu livro “A arquitetura da cidade”, realça que a cidade assim como a arquitetura é “a cena fixa das vicissitudes do homem carregadas de sentimentos de gerações e acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de fatos novos e antigos”. (ROSSI, 1966, p. 25).

4.2 LEVANTAMENTO ICONOGRÁFICO – BAIRRO REBOUÇAS

Será exposto a seguir um levantamento iconográfico que enseja um panorama com os elementos que se inter-relacionam e que compõe a paisagem e o conjunto arquitetônico no bairro Rebouças, elencados no transcórre deste estudo. Esses elementos pertencem ao processo da industrialização e que vieram por originar a forma característica de ocupação desta área.

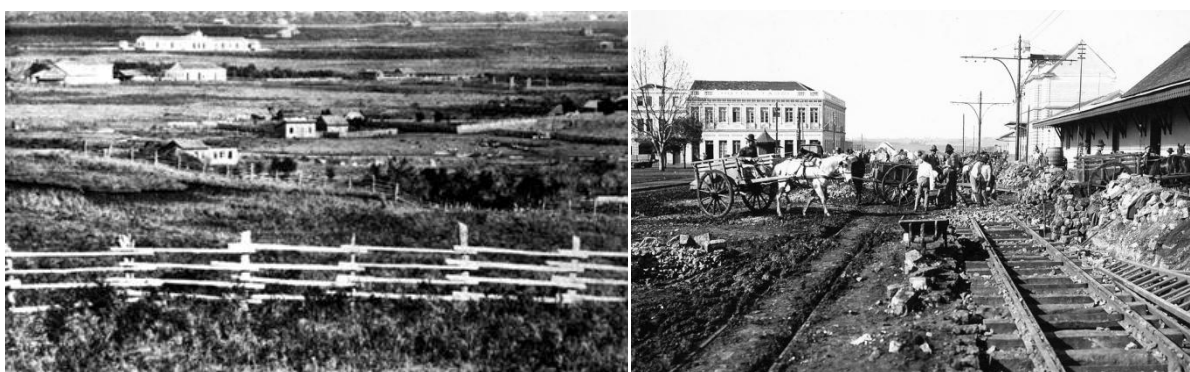


Figura 35: Região do Rebouças/1883 - 1ª Estação Ferroviária – Assentamento dos Trilhos.
Fonte: Fundação Cultural de Curitiba - FCC.



Figura 36: Fachadas da Estação Ferroviária. (Esq. Início séc. XX / dir. 2011)
Fonte: FCC e Florenzano, 2011



Figura 37: Vistas do Bairro Rebouças em 1915 e a direita em 1930

Fonte. Acervo Susana Mezzadri



Figura 38: Detalhes do frontão e Detalhe da Cobertura da Estação Ferroviária.

Fonte: Florenzano, 2011.

Acima, detalhes arquitetônicos do frontão/platibanda da Estação Ferroviária: tímpano ladeado por volutas tendo no centro um relógio emoldurado por um arco pleno. Detalhe da cobertura da Estação Ferroviária e sua platibanda abalaustrada.





Figura 39: Moinhos Unidos do Brasil S.A. (4 Fotos)
 Fonte: FCC.



Figura 40: Swedish Match Brasil S.A.
 Fonte: Iaskara Souza, 2011.

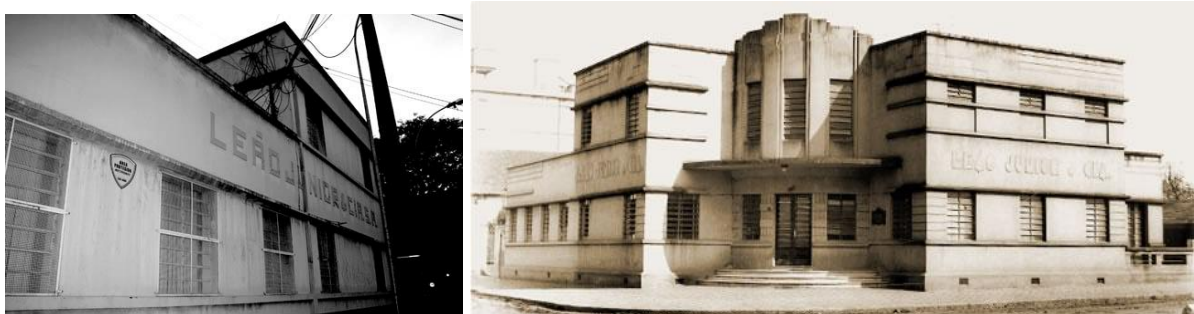


Figura 41: Remanescente da fábrica Matte Leão Junior, Avenida Iguaçu.
 Fonte: FCC



Figura 42: Rua Engenheiros Rebolças
 Fonte: Google Earth – Street view



Figura 43: Edifício da Praça Ouidor Pardini (Supermercado *Walmart* - Mercadorama)
 Fonte. Da autora, 2015.



Figura 44: Moinho Rebouças (antigo Moinho Paranaense) utilizado pela FCC.
 Fonte. Iaskara Souza, 2011.



Figura 45: Detalhes do Moinho Rebouças.
 Fonte: Florenzano, 2012.



Figura 46: Detalhes Arquitetônicos do Moinho Rebouças.

Fonte: Florenzano, 2012.



Figura 47: 5º. Batalhão do Exército Brasileiro / Ponte Preta - Viaduto João Negrão

Fonte: FCC



Figura 48: Depósito de Locomotivas da RFFSA - 1943 em Construção / à dir. - 2013

Fonte: Acervo da RFFSA - / www.3.bp.blogspot.com.

4.3 A ÁREA DE ESTUDO : O DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA

O bairro Rebouças, de origem industrial e ferroviária está localizado na regional Matriz, limitado pelas seguintes ruas: pelo ponto inicial na Ponte da Av. Sete de Setembro, Rua Chile, Av. Marechal Floriano Peixoto, Av. Pres. Kennedy, Rua Brigadeiro Franco, Av. Sete de Setembro, até o ponto inicial. (IPPUC, 2011); e pelos bairros: Centro, Jardim Botânico, Prado Velho, Parolin e Água Verde.

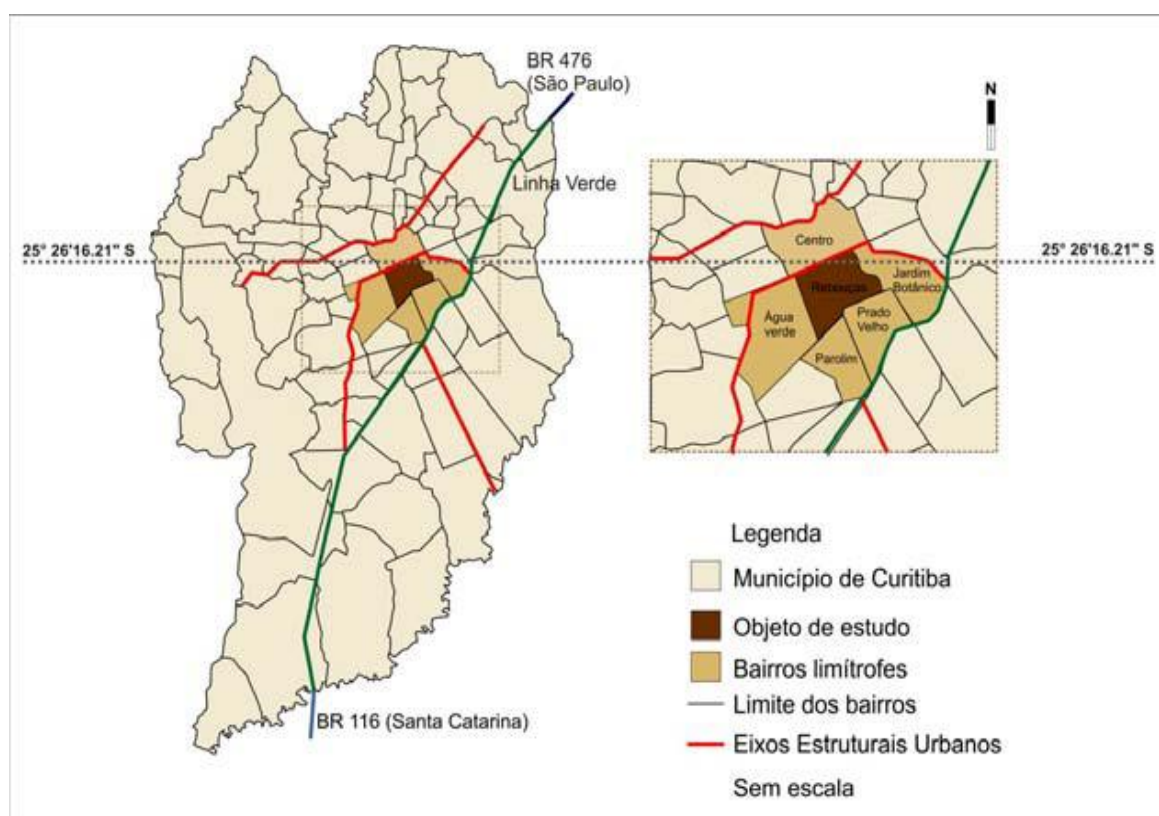


Figura 49: Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros

Fonte: Base cartográfica do IPPUC 2013 – (apud, MEDEIROS, 2011)

A configuração da paisagem do Bairro Rebouças está composta por um conjunto de edifícios construídos ao longo de várias décadas. Nesta área encontram-se uma composição de edificações que pertenceram à RFFSA, como a antiga Estação Ferroviária, o Edifício Teixeira Soares (sede Administrativa), o Pátio de Manobras Km 108 com restos de seus trilhos, a Ponte Preta (Viaduto João Negrão) e o Depósito das Máquinas e Litorinas.

Dentre os conjuntos de paisagem identificados em Curitiba, o Pátio km 108 destaca-se pela permanência de usos ferroviários, mantém o tráfego da linha turística para Paranaguá operada pela concessionária Serra Verde Express.

A base para a definição do tema e suas abrangências seguiu alguns aspectos norteadores:

A posição estratégica do recorte de estudo em meio a importantes eixos viários urbanos e metropolitanos: as estruturais da cidade;

A proximidade com importantes equipamentos urbanos: Rodoferroviária municipal, Mercado Municipal, Shopping Center e *campi* universitários.



Figura 50: Pátio de Manobras Km 108 – Depósito/Garagem de Máquinas e Litorinas.

Fonte: www.google.com.br / <http://3.pb.blogspot.com>

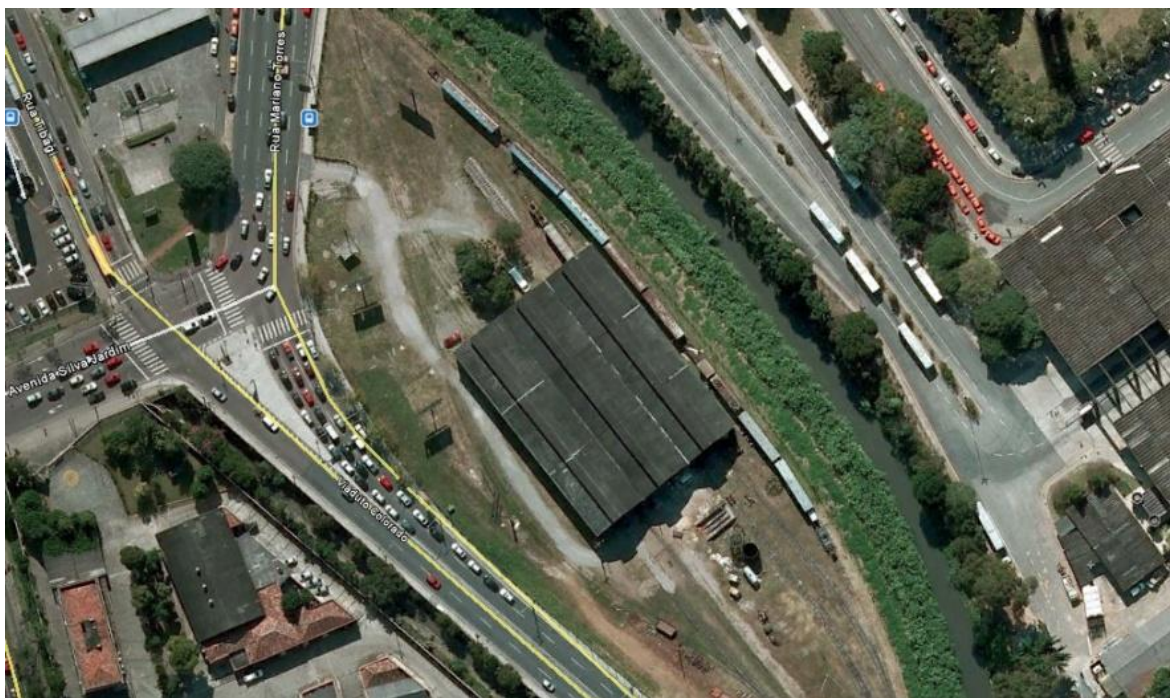


Figura 51: Depósito de Máquinas e Litorinas.

Fonte: www.google.com.br

Segundo Córdova (2010, p.60), até 1942 as locomotivas ficavam numa rotunda: uma construção em forma de ferradura, o que permitia girar a locomotiva em direção ao compartimento reservado para ela. Esta estrutura foi demolida e foi substituída pelo moderno Depósito de Locomotivas, localizado no Pátio Km 108. Essa obra, construída e projetada para ter 60 x 45 metros, com estrutura de concreto armado e cobertura foi feita com laje impermeabilizada. A obra também foi dotada de escritórios, armazém e ferramentaria (RVPSC, 1944). Hoje é utilizada como garagem e manutenção da litorina e estacionamento da concessionária da via férrea. Além de servir de abrigo para a memória ferroviária, acolhendo parte do acervo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF).



Figura 52: Depósito de Máquinas e Litorinas.

Fonte: Gazeta do Povo. 02/ 2013

Atualmente encontra-se em condições precárias, e a edificação sofre com problemas estruturais e precisa de reparos urgentes. O espaço é dividido pela ABPF/PR e pela Serra Verde Express – que estaciona a litorina no local e encontra-

se sob a tutela do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), regional Paraná, sendo este patrimônio tombado pelo Estado do Paraná em 2004. Existem várias entidades interessadas em usar o espaço, como o Serviço Nacional da Indústria (SENAI) e o Instituto Federal do Paraná (IFPR). “Será condição *sine qua non*, para quem quiser ficar com a concessão do espaço, terá de restaurá-lo e requalificá-lo”, explica o superintendente do IPHAN-PR, José La Pastina Filho. (Gazeta do Povo, Texto publicado em 24 de fevereiro de 2013).

Porém, a grande dificuldade a ser superada é o conflito de normas existentes orbitando a sua gestão. Isto porque leis federais, estaduais e municipais regem o espaço e seu entorno.

O assunto é controverso e não pacificado, gerando possibilidades variadas dependentes de critérios legais, administrativos e políticos, os quais não são discutidos neste estudo.

5 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E DA PAISAGEM INDUSTRIAL

5.1 ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL: O RECONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A preocupação com a tutela da paisagem urbana como um bem cultural, e o reconhecimento dos seus valores são temas muito discutidos e estão no centro do debate contemporâneo sobre a preservação e o restauro desses bens. Esse interesse é considerado recente em comparação à preocupação pela preservação por outros tipos de manifestação cultural, entendida dentro do contexto de ampliação daquilo que é considerado bem cultural (KÜHL, 2011, p. 37).

Os conjuntos arquitetônicos e as paisagens do patrimônio industrial, considerados como artefatos menores, passaram a ser percebidos e reconhecidos pelo seu contexto espacial e pelas qualidades de suas composições. Apesar de toda a repercussão nas intervenções, no Brasil a prática tem sido pouco representativa.

Conforme comenta a autora acima citada (2009, p. 43) a arqueologia industrial na definição de Buchanan, não deve ser considerada uma matéria com limites precisos e nem cronológicos, pois seu interesse tem caráter é multidisciplinar. Portanto, exige uma articulação entre vários campos do saber. Os estudos sobre o tema se multiplicam e a definição permanece em aberto, em alguns países predominam a expressão “arqueologia industrial” e em outros, “patrimônio industrial”. A diferença entre eles é que o primeiro volta-se ao estudo, aos registros da industrialização no passado, mesmo sem as evidências testemunhos materiais, num comprometimento com o legado da industrialização sendo avaliado um bem cultural ou não. Já o segundo é quando se pressupõe que os estudos foram feitos de modo multidisciplinar sendo possível identificar os bens que possuem interesse de preservação. Segundo a autora, ambos na prática como sinônimos.

O reconhecimento e a importância do patrimônio urbano industrial edificado têm colocado as cidades diante de grandes desafios interpretativos e operacionais por sua complexidade, diversidade e especificidade. Sua compreensão e o seu entendimento são premissas para balizar qualquer proposta. É necessário compreender as grandes extensões de áreas envolvidas, a relação entre os espaços

construídos, as características evolutivas, a integração com o entorno, a composição formal e estética, bem como as codificações sociais. (RUFINONI, 2010, p.150).

Pela descrição de Florenzano (2012, p. 92), o interesse nas últimas décadas pela Arqueologia Industrial cresceu ao redor do mundo. Durante a década de 1970, muitos países elaboraram inventários sistemáticos visando proteger sítios industriais. O processo teve início na França pela destruição do Mercado Central de Paris – *Halles Centrales* (1854 e 1857), exemplar e símbolos da arquitetura do ferro do país. Quando perceberam a dimensão do prejuízo, ocorreram manifestações em favor da preservação do patrimônio industrial no decorrer dos anos seguintes.

A reapropriação dos vestígios da produção industrial, antes vistas como elementos de menor importância para a significação das atividades econômicas e socioculturais de um período, foi fundamental para a construção do conceito de Patrimônio Industrial com valor de “monumento”.

A Carta de Veneza, adotada pelo ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites* – órgão da UNESCO) é até hoje um dos principais referências teóricas e a definição de monumento ampliou o conceito de patrimônio Cultural:

(...) O conceito de monumento histórico abrange não só os trabalhos de simples arquitetura, mas também o enquadramento urbano ou rural onde se encontram as evidências de uma civilização em particular, um desenvolvimento significativo ou um acontecimento histórico. Isto aplica-se Não só às grandes obras de arte, mas também às obras mais modestas do Passado que adquiriram significado cultural com a passagem do tempo. (CARTA DE VENEZA, 1964, adotada pelo ICOMOS, 1965).

A definição atual de Patrimônio Industrial que sintetiza vários conceitos e que permeou discussões nestas últimas décadas está na Carta Patrimonial de Nizhny Tagil de 2003, apresentada ao ICOMOS, pela TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial organização mundial consagrada ao patrimônio industrial, Nesta carta, o patrimônio industrial foi definido de uma forma abrangente, enfatizando os valores culturais a serem preservados:

(...) O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

(...) O período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e protoindustriais. Além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia.

(...) i. O património industrial representa o testemunho de atividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a proteção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.

(...) ii. O património industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção.

(...) iii. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.

(...) iv. A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e deve ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos ou pioneiros apresentam um valor especial (TICCIH, 2003).

A partir da segunda metade do século XX, esforços significativos foram feitos para definir e reconhecer o património resultante do processo da industrialização, como objetivo de determinar porque e o que preservar.

5.2 O RESTAURO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: UM BEM CULTURAL.

Apesar dos grandes investimentos em ferrovias terem sido abandonados há muito tempo, até hoje, em algumas cidades e regiões, as ferrovias e edificações industriais (ou o que sobrou delas), comportam uma relevância histórica, memorial e simbólica proeminente, sendo significativas na formação das identidades culturais regionais. Daí a importância da restauração/requalificação.

No entendimento de Kühl (2009, p. 40) o interesse no estudo da arqueologia industrial surgiu a partir das discussões sobre a preservação do património histórico da arquitetura ferroviária. A autora considera o processo de industrialização diretamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário.

Para uma análise mais completa é importante perceber como as relações entre os meios de transporte e as atividades produtivas marcaram por muito tempo o desenvolvimento e a implantação de indústrias e a transformação de várias cidades.

No que concerne à arquitetura, os monumentos da industrialização se referem não apenas à arquitetura dos edifícios pertinentes às unidades de produção, mas também se voltam a todo o complexo de edifícios que compõem um conjunto industrial, incluindo fábricas, residências, enfermarias, escolas. (id., 2009, p.47)

De acordo com Rufinoni (2010, p.152), a compreensão do valor cultural dos conjuntos arquitetônicos e os princípios que atuam sobre eles e sobre quaisquer bens culturais são conceitos devidamente contemplados em documentos internacionais sobre a preservação e o restauro. Existem textos que sugerem diretrizes gerais para o tratamento desses bens, com base nas discussões travadas durante décadas entre alguns teóricos do assunto.

No século XIX, na França, um dos grandes nomes foi Emmanuel Viollet-Le-Duc (1814-1879) que formulou princípios, textos e ensinamentos, conhecidos como “Restauro Estilístico”. Alguns de seus estudos são válidos ainda hoje. Contrapondo essa doutrina, surgiu na Inglaterra o “Restauro Romântico”, representado por um dos mais influentes teóricos do assunto - John Ruskin (1819-1900). Le-Duc defendia que o restauro de um edifício não significava mantê-lo, repara-lo ou refazê-lo, mas restabelecê-lo em um estado completo. Já Ruskin, fazia a apologia da passividade, entendia o tempo como uma dádiva para os edifícios, pregava o total respeito pela matéria original das edificações, incluindo no estudo a conservação e a consolidação de um determinado edifício. (KÜHL, 2009, p.16-24)

Desde então, teorias da conservação e do restauro de monumentos evoluíram muito nos últimos tempos. Outros teóricos como Willian Morris, Camillo Boito, Camillo Sitte, Alois Riegl e Gustavo Giovannoni, foram bastante expressivos em novos conceitos e abordagens. Giovannoni merece destaque por ter introduzido o “Restauro científico”, onde ampliou o conceito de conservação de monumentos para conservação do seu entorno, que foi considerado um avanço para época e até hoje ainda se discute esse assunto. “Pois o entorno confere à obra o caráter e a identidade do lugar”. (KÜHL, 1998, p. 188-197).

A Carta de Restauro Italiana (Segunda Carta de Atenas de 1932), influenciada pela reformulação das teorias de Boito, mas elaborada por Giovannoni, propunha que os monumentos históricos fossem considerados como documentos,

atribuindo-lhes uma importância ainda maior. Esta carta determinava que os projetos de restauro fossem fundamentados em estudos rigorosos, classificando metodicamente os casos possíveis, dando maior atenção ao valor documental e histórico da edificação do que ao valor artístico e estético.

A Carta de Atenas formulada a partir do IV CIAM está fundada em um radical anti-historicismo. Visando discutir a arquitetura moderna, renegava a herança do passado. Apesar do apelo sobre a importância de transmitir valores arquitetônicos às gerações futuras, grande parte de tecidos urbanos e de edifícios históricos foram condenados à demolição.

A partir das experiências do pós-guerra decidiu-se que cada intervenção deveria ser analisada de forma crítica, constituindo uma realidade em si, não podendo ser disposto apenas em um modelo pré-estabelecido. Nascia o “Restauro Crítico”. Seu maior expoente foi Cesare Brandi, e seus textos continuam a influenciar-nos até os dias de hoje. (RUFFINONI, 2009, p.104). Seguem exemplos:



Figura 53: Reichstag - Parlamento Alemão – Intervenção : Norman Foster
 Fonte: <https://www.btg-bestellservice.de/pdf/40111100.pdf> / www.fosterandpartner.com



Figura 54: Kolumba Museun – Alemanha – Colonia – Intervenção: Peter Zumthor
www.flickr.com / www.bustler.net

Ainda destaca Kühl (2009, p. 70-71), que segundo Brandi, a restauração deveria ser entendida como “o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte, na sua consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica, com vistas à sua transmissão ao futuro”. Pela própria definição, o restauro conduz ao trabalho multidisciplinar vinculado à crítica de arte, estética e história.

Nas descrições posteriores de Rufinoni (2010, p.152-153) outros documentos foram elaborados, como a Declaração de Amsterdã em 1975, recomendando a inserção de conjuntos e bairros de interesse histórico na ampliação do conceito patrimônio arquitetônico e cultural. Ressaltavam também a necessidade de considerar não apenas as edificações grandiosas, mas também os sítios urbanos e rurais, edifícios modestos com significado histórico ou cultural ao longo do tempo. Além do mais, recomendavam que a preservação do patrimônio deveria ser contemplada dentre os objetivos do planejamento urbano e territorial.

Para tanto, afirma ser necessário o diálogo constante entre urbanistas e conservadores para que os procedimentos básicos do planejamento urbano possam coadunar-se com as exigências de proteção aos edifícios e áreas históricas. A integração entre a proteção desses artefatos e as políticas urbanas, portanto, torna-se indispensável. Esse seria um caminho pelo qual ambos os instrumentos – preservação e políticas públicas – poderiam beneficiar-se mutuamente; ao acolher as exigências de conservação do patrimônio arquitetônico e integrar o artefato como dado de projeto, um planejamento adequado poderia incitar a implantação de novas atividades em zonas decadentes, implementar usos contemporâneos em construções antigas como mecanismo de revitalização urbana (RUFINONI,2010, p.152).

O mesmo autor enfatiza ainda que as proposições criteriosas de revitalização sempre trarão consigo os parâmetros culturais de sua época. Neste contexto, as intervenções de restauro a partir de 1990 estão sendo orientadas por três princípios fundamentais. O primeiro princípio é o da “retrabalhabilidade” ou “reversibilidade”, que tem por finalidade não impedir intervenções futuras, podendo a intervenção sobre o bem ser revertida. O segundo princípio é o da “distinguilidade”, que tem por objetivo a distinção da intervenção contemporânea, ou seja, a diferenciação da ação atual com o preexistente. Também tem por objetivo documentar-se a si própria. E o terceiro princípio é o da “mínima intervenção”, quando a inserção sobre o bem cultural é realizada de modo cuidadoso e respeitoso, tanto em relação ao documento histórico, quanto em relação à imagem figurada da obra. (RUFINONI, 2009, p.158).

Mas foi somente na assembleia mundial do ICOMOS, ocorrida em 1999 no México, que o tema sobre conservação, revitalização e requalificação de patrimônio industrial foi pela primeira vez discutido em uma mesa temática. A partir de então, muitos profissionais da área passaram a tratar o assunto desenvolvendo pesquisas e levantamentos dentro de parâmetros científicos e interdisciplinares.

5.2.1 A Preservação do Patrimônio Ferroviário como Bem Cultural

As preocupações com o patrimônio industrial devem nortear a valorização da memória social e cultural, pois são significativas para uma determinada comunidade. Deste modo, os conjuntos de bens patrimoniais e culturais advindos do processo de urbanização de uma cidade também são dignos de preservação, embora seja necessário um amplo conhecimento sobre o conjunto de bens urbanos a serem preservados, visto que fazem parte das relações e do vetor de desenvolvimento de uma cidade ou região.

No Brasil, as iniciativas de conservação, preservação e restauro do patrimônio ferroviário se deram a partir de 1980, ainda sob a administração da RFFSA. Neste período antigas edificações ferroviárias pelo país foram adaptadas para abrigar os recém-criados Centros de Preservação da História Ferroviária (CPHF), os quais deveriam abrigar todo o acervo histórico da Rede Ferroviária Federal. O CPHF/PR foi inaugurado em outubro de 1982, sendo mais tarde denominado Museu Ferroviário de Curitiba, (PRESERFE, 2004).



Figura 55: Fotos dos trilhos e da ciclovia na passagem da 9ª para a 10ª paisagem
Foto: Jonathan Campos - 2015 / Fonte: Pelos Trilhos – Paisagem Ferroviária de Curitiba – 2010



Figura 56: Depósito da Locomotivas.

Fonte: Pelos Trilhos

Segundo Oliveira (2012, p. 24-25), o PRESERFE foi criado em 1986, subordinado à Superintendência de Patrimônio da RFFSA e era composto por uma equipe de arquitetos e museólogos responsáveis por orientar as ações de preservação da empresa. Bastante inovador, o manual deste instituto recomendava que as intervenções não ficassem limitadas aos prédios tombados por órgãos oficiais, mas a todos os edifícios representativos da implantação da ferrovia no país. Assim, as edificações ferroviárias distribuídas por muitos pontos do Brasil foram estudadas e classificadas de acordo com suas várias funções.

Com a concessão da operação das ferrovias e a liquidação da RFFSA a partir de 1999, o IPHAN assumiu atribuições específicas sobre a preservação da memória ferroviária. O patrimônio cultural ferroviário, no âmbito de patrimônio industrial, tem sido estudado e pesquisado no Brasil, há pouco mais de uma década.

Em 2007 foi instituída a Lei 11.483 que concede ao IPHAN a responsabilidade legal em "**receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção**" (IPHAN, 2012, p. 8, grifos nossos). Assim, cabe também ao IPHAN a definição dos critérios de valoração para os bens do Patrimônio Cultural Ferroviário.

De acordo com Kühl (2012) os complexos ferroviários, como objeto de interesse de preservação, são caracterizados não apenas pelo patrimônio material arquitetônico a eles diretamente vinculados, mas também pelo seu entorno imediato. A qualidade das construções, exemplares do uso de técnicas construtivas inovadoras para a época, a implantação dos seus conjuntos, que delinearam o desenvolvimento urbano de diversas cidades, denotam a relevância histórica, memorial e simbólica das estradas de ferro ao longo destes dois últimos séculos.



Figura 57: Estação Férrea Antonina – 1997 e a Estação Antonina - 2003. Após Restau
Foto: Júlio Carone (esq.) e Paulo R. Szabadi (dir.)



Figura 58: Estação Ferroviária Bauru/SP e à direita a Estação Ferroviária de Paranaguá
Foto: Rafael Kage - 2012. Foto à direita: Reprodução RPC - 01/2015.



Figura 59: Serra do Mar/ PR e Vila Ferroviária com os Trilhos
Foto: [Ricardo de Mello Araújo](#) e a direita Foto: www.estacoesferroviarias.com.br

Tem sido verificado por Kühl (2012, p.15) que geralmente, nas intervenções realizadas sobre o patrimônio ferroviário, ocorre "o fato de não se procurar entender e respeitar aquilo que distingue e caracteriza o edifício ou o conjunto arquitetônico". A autora cita ainda a falta de critérios na inserção de elementos em grandes espaços, fragmentando e obstruindo a configuração arquitetônica original e a noção de proporção entre os edifícios originais.

Edifícios administrativos dispostos com salas e escritórios atualmente são descaracterizados em um *layout* espacial mais livre. Esta prática separa o objeto de preservação de seu contexto. As iniciativas de intervenção e preservação do patrimônio ferroviário têm apresentado propostas com características muito opostas às aquelas presentes nos edifícios e conjuntos, descaracterizando particularidades do bem que se pretende preservar.

Sendo assim, para a preservação adequada desse patrimônio, se faz necessário não somente o bem material, mas também estudos multidisciplinares na identificação dos conjuntos de bens como um todo e suas inter-relações entre diversos elementos tanto históricos quanto culturais.

Pelos relatos de Kühl (2012) uma postura fundamentada em parâmetros científicos pode orientar de modo efetivo as ações propositivas na preservação e requalificação desses conjuntos. Deste modo, estes estudos garantiriam escolhas de preservação pontuais e intervenções conscientes.

Portanto, apesar de muitos teóricos ressaltarem a valoração cultural, histórica e conceitual desses complexos ferroviários, estes ainda necessitam de posturas e iniciativas de reconhecimento e proteção mais eficazes, contrapondo-se às práticas centradas apenas no tombamento de edifícios, o que frequentemente afasta e descaracteriza o objeto de preservação do seu contexto cultural.

5.3 INSTRUMENTOS DE PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE PATRIMÔNIO E SÍTIOS HISTÓRICOS EM CURITIBA.

Nos últimos anos um longo debate foi gerado em razão da preservação de patrimônios considerados históricos e culturais. Com a evolução dos conceitos sobre essa modalidade de patrimônio, foram criados parâmetros que implicaram na

sua salvaguarda. Há cerca de três décadas foram editadas muitas regulamentações e orientações visando o controle das intervenções sobre esses bens, das UIPs (Unidades de Interesse de Preservação) ao Tombamento Histórico, pelo IPHAN.

Estes instrumentos vêm auxiliando o equacionamento das diretrizes de resgate da memória e da cultura na conservação do patrimônio edificado. As Cartas Patrimoniais, ao longo do tempo, permanecem atuais e são complementadas por novas Leis, Normas e Recomendações, revelando novos procedimentos e metodologias, bem como uma amplitude dos princípios legais que propõem iniciativas em relação aos bens a serem preservados. É necessária uma reflexão sobre esses conceitos na busca de políticas preservacionistas. (SEEC, 2015).

De acordo com Miranda (2006, p. 72), a Proteção do Patrimônio Cultural foi instituída na Constituição Federal de 1988 e faz com que a sociedade, em parceria com o ente estatal, promova a salvaguarda dos bens culturais, fazendo uso de Instrumentos Administrativos e Judiciais na promoção e eficácia desta tutela.

O Direito exerce um papel fundamental na delimitação de políticas preservacionistas, uma vez que promove o controle do Poder Público sobre aqueles bens materiais e imateriais. Tais meios de proteção estão disciplinados no artigo 216 do Texto Constitucional.

Art. 216 §1º: O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o Patrimônio Cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

Além dos instrumentos referidos pela Constituição existem ainda a legislação urbanística e os incentivos fiscais, entre outros. (Miranda, 2006, p.101)

O Tombamento consiste em um procedimento administrativo no qual o Poder Público irá declarar o valor cultural de um bem móvel ou imóvel, inscrevendo no respectivo Livro do Tombo. Trata-se então, de um ato declaratório que impõe uma restrição ao Direito de Propriedade Pública ou Privada, sem, no entanto suprimir a propriedade de seu titular, mas sujeitando-o a regime jurídico especial e tutela pública. (id., 2006).

Segundo Silva (2009, p.816), tratando-se de restrição ao Direito de Propriedade para fins preservacionistas, é necessário um acompanhamento pelos órgãos estatais a fim de que a eficácia do tombamento seja atingida. No âmbito

Federal o IPHAN é a autarquia legitimada a exercer as competências referidas no Decreto-lei 25/37, no âmbito Estadual são as superintendências regionais do órgão ou institutos afins da mesma ordem que cuidam destes procedimentos, e a nível Municipal, é o Conselho Municipal de Cultura e seus correlatos.

Compete ao Ente Público Federal, Estadual ou Municipal realizar o Tombamento, sendo que o mesmo bem pode receber a proteção cumulativa dos três entes, sendo a natureza jurídica do Tombamento apontada como Bem de Interesse de Preservação.

O fundamento da atribuição para tomar é tríplice, na medida em que é político, pois compete ao Poder Público exercer o *imperium* sobre os administrados, vez que possui exercício sobre todas as coisas, bens e pessoas em seu território; é constitucional, por ser o tombamento um instrumento protetivo previsto expressamente na Lei Maior e também legal em razão de existir lei nacional a regular o instituto. (Miranda, 2006, p. 114)

Tratando-se de competência Municipal, em Curitiba, por meio da Lei 6.337/1982 – Lei do Solo Criado - foi instituído o incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural, histórico ou arquitetônico, que permitiu avanço significativo no trato e na recuperação do patrimônio cultural. (IPPUC, 2015)

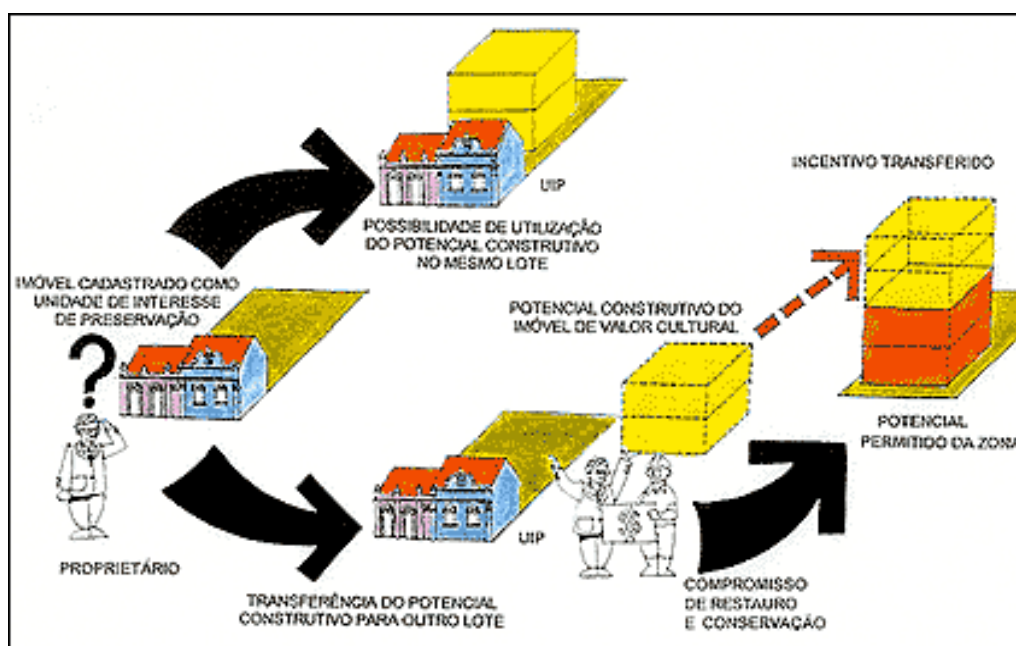


Figura 60: Esquema Explicativo da TDC – Transferência do Direito de Construir
Fonte: www.ippuc.org.br

Segundo o IPPUC, esta lei permitia a comercialização do direito de construir trocando os custos da preservação do patrimônio histórico pela autorização para construção acima dos limites da legislação vigente, no mesmo terreno ou em regiões previamente especificadas. Em 1982 foi criada a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural (CAPC), responsável pela análise e liberações das UIPs (Unidades de Interesse de Preservação) e dos incentivos fiscais e construtivos, através do Solo Criado.

O instrumento da TDC (Transferência do Direito de Construir) - também conhecido por Transferência do Potencial Construtivo (TPC) - constitui-se em um mecanismo urbanístico destinado à preservação de imóveis de interesse arquitetônico, paisagístico e ambiental, bem como para a implantação de equipamentos comunitários e programas de habitação social. O instrumento permite que os proprietários de imóveis possam ser compensados pelas restrições construtivas, já que o coeficiente construtivo para o território não pode ser atingido sob pena de comprometer o respectivo imóvel.

No ano de 1993 foi aprovado o Decreto 308/93 ampliando o escopo da Lei de 1982, com a regulamentação do incentivo construtivo, que pela primeira vez foi denominado TPC, “para a restauração e preservação de imóveis de Interesse Especial de Preservação”. Estes imóveis deveriam ser de uso público e foram intitulados Unidades de Interesse Especial de Preservação (UIEP). A CAPC ficou com a análise, gestão e comercialização das cotas de potencial construtivo relacionadas ao valor da obra de restauração da UIEP, pois os recursos arrecadados com a sua venda seriam destinados exclusivamente para o restauro da Unidade (PINHEIRO, 2009, p. 78).

No Brasil, alguns municípios, incluindo Curitiba, previram em leis orgânicas o instrumento da TDC já nas décadas de 1980 e 1990, porém sua regulamentação a nível federal somente ocorreu no ano de 2001, com a Lei n.º 10.257 - Lei do Estatuto da Cidade. Este instrumento legal proporcionou que casas e ruas históricas, às vezes em estado precário, fossem revitalizadas e preservadas, modificando a paisagem local, ao retomar o aspecto original do tecido urbano.

Conforme relata Pinheiro (2009, p.79-80), em 2000, concomitante à aprovação da nova Lei do Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba (Lei 9800/00) ocorreram algumas alterações da TPC buscando se adequar às novas necessidades do município. Esta Lei, em seu Capítulo VI, trata do incentivo

à “proteção e preservação do Patrimônio Cultural, Natural e Ambiental no Município” oferecendo uma nova delimitação para o instrumento da TPC. Outro ponto importante desta lei é a definição do que seria o Patrimônio Cultural, Natural e Ambiental do município:

Art. 43 - Objetivando a proteção e preservação do Patrimônio Cultural, Natural e Ambiental no Município, ao imóvel que compõe esse patrimônio, poderá ser estabelecida condição especial de ocupação ou autorizado pelo órgão competente, a transferência a terceiros do potencial construtivo permitido no imóvel objeto de limitações urbanísticas, ou aos que doarem ao Município o imóvel sob proteção e preservação.

Parágrafo Único - Constitui o Patrimônio Cultural, Natural e Ambiental do Município de Curitiba o conjunto de bens existentes em seu território, de domínio público ou privado, cuja proteção e preservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história, quer por seu significativo valor arqueológico, artístico, arquitetônico, etnográfico, natural, paisagístico ou ambiental, tais como:

- I - Unidades de Interesse de Preservação;
- II - Unidades de Conservação;
- III - Anel de Conservação Sanitário-Ambiental;
- IV - Áreas Verdes.

Em Curitiba, como citado anteriormente, a TPC teve o seu universo de aplicabilidade ampliado nos últimos anos. Atualmente é utilizada tanto para imóveis de valor cultural privados (UIPs) como públicos (UIEPs), para imóveis que fazem parte do patrimônio natural, para implantação de programas sociais e de equipamentos urbanos e comunitários na cidade.

Todas as UIPs devem ser restauradas por arquitetos, assim, estes são os principais agentes de conscientização dos proprietários das UIPs, pois ficam encarregados de discutir com os técnicos da prefeitura todos os detalhes do restauro antes de apresentar o projeto para solicitar o Alvará de Restauração. De acordo com técnico do IPPUC, os critérios para as intervenções nos imóveis históricos são definidos “caso a caso” e, muitas vezes, as restrições quanto às intervenções vão sendo compatibilizadas de forma a viabilizar a conservação do imóvel da melhor maneira possível, nem que para isso seja necessário aprovar mudanças internas para abrigar um novo uso. (RIBEIRO, 2009, p.96)



Figura 61: Área Central de Curitiba com a especialização das UIEPs
 Fonte: Dados da SMU sobre mapa do IPPUC (Apud, PINHEIRO, 2009, P.104)

Muitos projetos de restauro e requalificação foram executados em Curitiba por meio desse instrumento legal. Atualmente os imóveis encontram-se em ótimo estado de conservação, buscando assim resgatar a história e a memória da cidade. O caso da utilização da TPC nestas UIPs e UIEP é considerado pelos agentes envolvidos um grande sucesso, principalmente por ter promovido financeiramente, através de parcerias público-privadas, a recuperação para o patrimônio arquitetônico e cultural da cidade, um bem que estava na iminência de desaparecer.

5.4 O DESAPARECIMENTO DA PAISAGEM INDUSTRIAL NO REBOUÇAS.

Nos grandes centros urbanos verificam-se alterações nas feições das cidades decorrentes da expansão territorial, da evolução estrutural e do adensamento populacional, provocado pelas funções que certas regiões adquiriram com o passar dos anos. Por isso muitos bairros que foram palco das primeiras aglomerações e centros fabris de importância simbólica, se apresentam em processo de degradação progressiva, de esvaziamento e de deterioração na paisagem arquitetônica.

A partir da década de 1970, por conta do que denominaram de Reconversão Econômica - ou seja, a necessidade da reorganização das plantas industriais por meio da mobilidade geográfica e rápida implantação de novas formas organizacionais e tecnológicas - houve uma onda de reposicionamento e fechamento de indústrias. Assim, as antigas áreas industriais se tornaram espaços subutilizados em decorrência da interrupção total ou parcial das atividades produtivas. Esse processo de desindustrialização implicou diretamente no surgimento de ruínas e vazios urbanos. (ZAITTER, 2000, p. 38-41).

Foi o que também ocorreu no bairro Rebouças, em Curitiba. O seu patrimônio industrial compreende significados temporais e todos os bens materiais e imateriais da sua cultura histórica, bem como a sua paisagem, desde os seus primeiros registros.

No entendimento de Menezes (1998), estes elementos podem ser as fábricas, as chaminés, o tipo de energia empregada na indústria, as oficinas, os entrepostos e armazéns, o maquinário, os centros de produção, os meios de transporte e a sua infraestrutura, os artefatos obtidos na cadeia produtiva, as habitações, os lugares de educação, o tecido urbano, os arquivos documentais e os arquivos iconográficos, dentre outros. Esse fenômeno industrial é considerado um dos principais responsáveis pela produção social do espaço em nossa cultura.

O conjunto do Rebouças, também por questões históricas é muito significativo. Entretanto, seu patrimônio histórico está ameaçado de desaparecimento. Dois fatores são identificados: - O primeiro são as fragilidades das políticas de preservação da cidade e da falta de instrumentos efetivos, pois Curitiba

ainda não possui Lei de Tombamento Municipal, mas apenas o cadastramento dos bens como Unidades de Interesse de Preservação – UIP, estabelecendo parâmetros para intervenção de restauro e conservação destes bens em alertas nos documentos dos imóveis. O segundo é a especulação imobiliária que inflacionou os valores da terra. O Rebouças, que esteve estagnado e quase sem função nos últimos 40 anos, está sofrendo grande pressão desse mercado agressivo no contexto econômico atual da cidade (Florenzano, 2011, p.125).

A percepção de que o patrimônio e a paisagem industrial do bairro estão sujeitos ao desaparecimento foi reforçada com a demolição da fábrica Matte Leão S.A. Um dos símbolos da prosperidade econômica da cidade foi abaixo sem qualquer defesa do poder público. Causou controvérsia entre os diferentes órgãos que deveriam proteger e tutelar o bem, que assistiram à destruição da fábrica e a perda significativa de um pedaço da memória da cidade e de sua cultura.



Figura 62: Remanescente da fábrica Matte Leão Junior, Avenida Iguaçu.
Fonte. Florenzano, 2012.



Figura 63: Detalhes da Ponte Preta sobre a Rua João Negro.
Fonte. Florenzano, 2012.

Em entrevista a Gazeta do Povo o superintendente do IPHAN relata:

(...) O superintendente estadual do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o IPHAN, José La Pastina, lembra dos atentados em série à memória fabril em Curitiba, do qual o episódio Matte Leão, reconhece, é um dos mais lastimáveis. Ele cita o desaparecimento das fábricas de massas, como a Todeschini; e as de móveis, como a Cimo. E se confessa pouco otimista. “Eu diria que a proteção fabril estagnou.” A seu ver, uma saída seria manter uma parte das fábricas antigas funcionando, de forma subsidiada e artesanal, a exemplo da que ainda produz o uísque *Jack Daniel's*, nos EUA. (...) (FERNANDES, Gazeta do Povo, 2011).

No Rebouças, as políticas públicas e as suas ações neste momento ainda são incipientes, e estas discussões estão longe de um consenso. Um casario histórico ou um palacete são facilmente assimiláveis pelos órgãos de preservação, não ocorrendo o mesmo quando se trata de um conjunto de fábricas. (id., 2011).

Aliás, no caso específico do bairro em questão, já houve algumas iniciativas visando renovar sua ocupação que acabaram sendo frustradas por uma diversidade de razões. Uma delas foi a tentativa de transformar a região em um centro tecnológico, com empresas que aproveitassem a proximidade com instituições de ensino, criando-se assim um ambiente propício para o estabelecimento de negócios focados em alta tecnologia. Outra iniciativa de revitalização da região foi o esforço em formar na ali um reduto artístico-cultural da cidade, com bares, galerias e estabelecimentos do gênero, inclusive com incentivos para profissionais das artes residirem naquela localização.

Em 2003, o projeto Novo Rebouças foi uma novidade no movimento cultural curitibano. A Rua Chile se viu repleta de bares da moda e muitos restaurantes foram abertos buscando se desenvolver ali uma nova via gastronômica.

A própria Fundação Cultural de Curitiba fez sua parte, instalando-se num antigo moinho revitalizado na Rua Engenheiros Rebouças. Incorporadoras investiram na construção de edifícios residenciais sendo responsáveis pela mudança de pelo menos mil moradores para a região.



Figura 64: Moinho Rebouças (antigo Moinho Paranaense)

Fonte. Florenzano, 2011.

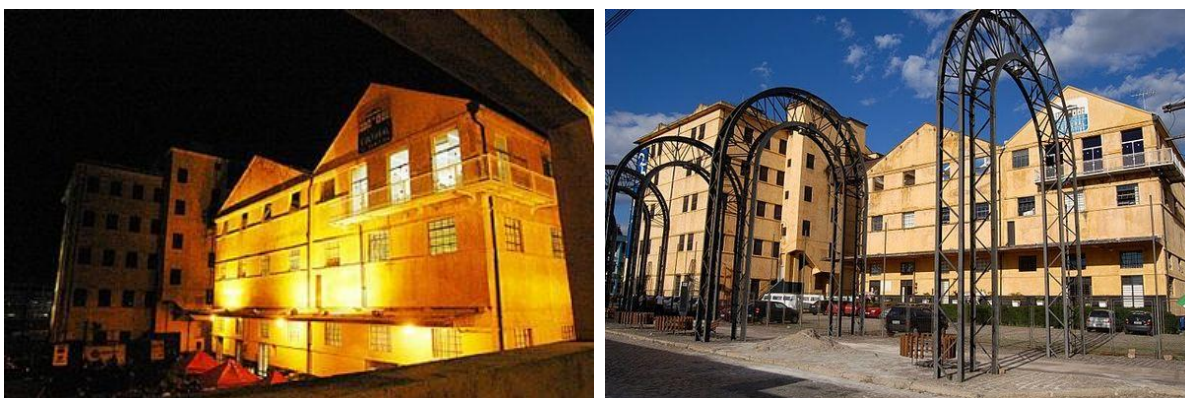


Figura 65: Moinho Rebouças – Nova Sede da Fundação Cultural de Curitiba - FCC

Fonte: <http://blogtecadaclara.blogspot.com.br/> / FCC

Muito já se perdeu em Curitiba em relação à sua história, sua paisagem e seu patrimônio industrial. Muitos edifícios industriais já não existem mais. Estes poderiam ter sido reconvertidos, revitalizados ou reutilizados para os mais variados usos, como museus, bibliotecas, salas de concerto e espetáculos, locais de exposição, edifícios comerciais e espaços culturais – tudo devido à versatilidade destes espaços e uma nova tipologia arquitetônica que surge em função do patrimônio industrial.

6 A PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA INDUSTRIAL DE CURITIBA

6.1 RESGATE DAS MEMÓRIAS DE UMA ÉPOCA: O ANTIGO X O NOVO

Nas últimas décadas a preocupação com a conservação do patrimônio arquitetônico e a reversão do quadro de degradação de muitas áreas centrais, bem como de áreas industriais, quando da obsolescência das antigas construções fabris, ganharam destaque no processo de planejamento urbano.

De acordo com Kühl (2010) é na identificação da excepcionalidade do valor do bem cultural que se sustentam as justificativas de preservação. Constata-se assim a importância da definição de critérios tão objetivos quanto possíveis para subsidiar metodologicamente a pesquisa, proteção e intervenção no patrimônio cultural. O entendimento apropriado do passado, portanto, envolve não apenas o conhecimento histórico, mas também a incorporação deste passado às necessidades presentes e futuras.

Muitas vezes estes espaços são constituídos por reservas potenciais de terreno urbano ocioso, degradado e de baixo custo, que despertam a atenção de diversos setores, tanto públicos como privado: Estes setores estão envolvidos na transformação da cidade, com interesse em seu potencial fundiário e econômico visando grandes projetos urbanos (RUFINONI, 2014, p.118)

O reconhecimento das paisagens urbanas e a sua caracterização como bem cultural vêm sendo debatidos em processo contínuo de amadurecimento, apesar da atuação prática ainda ser incipiente. Os artefatos, como os conjuntos arquitetônicos e as paisagens construídas, passaram a ser reconhecidos pelas qualidades compositivas e por seu contexto interpretativo (Id., 2004, 150).

Atualmente, a requalificação e a readequação urbana têm apresentado possibilidades de reintegrar essas áreas no desenvolvimento contínuo da cidade, devolvendo tais edifícios à dinâmica da cidade contemporânea sem a perda da memória do lugar. Essas construções industriais constituem espaços de oportunidades para novos usos restituindo as qualidades espaciais do local.

"Intervir nos centros urbanos pressupõe avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas principalmente, precisamos saber porquê de se fazer necessária a intervenção. Essa ideia de intervenção sustenta-se na identificação de um

claro processo de deterioração urbana que pode ser entendido por analogia aos termos provenientes das ciências biológicas. Intervenção e cirurgia são palavras sinônimas, e o organismo submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para a recuperação da saúde ou manutenção da vida, para a reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos". (VARGAS; CASTILHO, 2006, p.3).

Recuperar o ambiente urbano, independente dos métodos usados, possui uma finalidade em comum: "melhorar a imagem da cidade, ao perpetuar a sua história e criar um espírito de comunidade e pertencimento". (VARGAS; CASTILHO, 2006, p.5). Na Europa as intervenções estavam voltadas para os problemas de reconstituição pós-guerra. A valorização da memória e do patrimônio histórico assim como dos centros históricos foram o grande foco destes processos de intervenções.

Segundo Vargas e Castilho (2006, p.45), entre 1980 e 2000, os processos de intervenção atuaram como reflexos da sociedade industrial nos despertar de novos estilos de vida das pessoas. Os objetivos destes processos de intervenção pretendiam recuperar a base econômica. As áreas obsoletas de antigas estruturas industriais e portuárias tiveram uma atenção especial. Os grandes projetos urbanísticos começaram a ser vistos como catalizadores para a gestão urbana ao serem adotados como políticas de governo. Pode-se observar que o resultado desses projetos foi o grande interesse do poder público com a revitalização das áreas degradadas.

Conforme a visão de KÜHL (2010) as formas de intervir nesses bens de maneira a preservá-los não os descaracterizando, por meio de processos de conservação, restauração e revitalização, ainda apresentam uma temática pouco debatida. É imprescindível discutir a partir dos referenciais teóricos, próprios das técnicas de restauro, que têm por objetivo fazer com que os bens sejam usufruídos no presente e transmitidos ao futuro da melhor maneira possível. Deve-se respeitar seus aspectos materiais e documentais, suas várias estratificações e suas marcas do tempo, sem desnaturá-los nem falseá-los. Deve-se assumir a intervenção como verdadeiro ato de cultura que se afasta de interesses imediatistas e de setores restritos da sociedade.

6.2 A REQUALIFICAÇÃO DO *DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA* COMO UM ÍCONE DA ARQUITETURA INDUSTRIAL

Um projeto específico de requalificação e preservação arquitetônica pressupõe as seguintes atividades: pesquisa histórica, concepção, desenvolvimento, realização da obra, documentação da execução e divulgação.

De acordo com as descrições de Gallo (2002), a pesquisa histórica compreende o estudo das fontes documentais e do objeto da preservação. Mas não só as fontes relacionadas com o artefato arquitetônico a restaurar são importantes. Esta análise também deve se estender a fontes subsidiárias conexas, ou seja, aquelas centradas em outros objetos relacionados com o bem em questão. Por exemplo, no caso da Estação da Luz (SP), é necessário recorrer aos conhecimentos relativos à formação da cidade, ao desenvolvimento da ferrovia, à história da arquitetura industrial, etc.

O estudo do objeto constitui uma etapa indispensável da pesquisa histórica. O objeto é o principal documento, e a pesquisa é constituída de levantamento métrico, tanto dos bens arquitetônicos quanto dos bens integrados, equipamentos, seus registros gráficos e convencionais arquitetônicos. Além disso, é recomendado um levantamento fotográfico, um registro criterioso de imagens, de maneira a compreender o conjunto no estágio que antecede à intervenção.

A investigação do patrimônio arquitetônico e a pesquisa histórica têm especial importância, uma vez que delas emergem as diretrizes de intervenção a serem desenvolvidas no projeto. Esse é um fator distintivo que singulariza o processo de projeto de restauro e revitalização. A concepção do projeto também envolve a definição dos critérios de intervenção e do partido arquitetônico a ser adotado. Contudo, em arquitetura, o projeto de restauro deve sempre ser entendido como uma obra aberta. (GALLO, 2002).

Por estas razões é preciso considerar que os esforços na restauração e requalificação devam ser amparados por ações de divulgação desse Patrimônio Cultural. Dadas as características da sociedade contemporânea, não é suficiente que o bem cultural se preste a um fim que permita a sua apropriação social, mas é necessário promovê-lo.

A partir dos referenciais bibliográficos pesquisados, suas interpretações em conjunto com o estudo das potencialidades do patrimônio e das questões teóricas a ele pertinentes, serão estabelecidas algumas diretrizes que darão sequência à definição do projeto de Restauração/Intervenção da obra em questão. O projeto deve ter como objetivo, dentre outros, a recuperação e requalificação da edificação bem como a socialização e divulgação cultural e da história da arquitetura ferroviária e do Depósito de Máquinas e Locomotivas da extinta RFFSA.



Figura 66: Depósito das Máquinas e Litorinas.

Foto: Jonathan Campos – 2015

De acordo com os relatórios da SEEC/PR o patrimônio já encontra-se tombado desde 2004 por via Estadual, tendo sido registrado sob o número 163 no Livro de Tombo do Estado. Este Tombamento foi requerido pelo então presidente da ABPF/PR, Sr. Carlos Dias Correia Augusto, em 2003.

O edifício do antigo Depósito de Locomotivas foi construído em 1943, na época da administração do então coronel Durival Britto e Silva. Até a data de inauguração do novo depósito as locomotivas eram guardadas nas dependências da própria ferroviária, localizada na Avenida 7 de Setembro, em frente à Praça Eufrásio Correia; espaço, atualmente, ocupado pelo Shopping Estação.



Figura 67: Foto Aérea do Depósito de Locomotivas - RFFSA (1946)

Fonte: Memorial de Tombamento da SEEC-PR

No início de 1940 foram adquiridos novos equipamentos, máquinas, locomotivas e vagões, e o espaço destinado a oficinas e depósitos de locomotivas se tornou inviável, impróprio para as operações da RVPSC.

“...foi dado início em setembro de 1943 a construção do novo Depósito de Locomotivas, no pátio de Curitiba, em lugar mais apropriado. Mede 60x45 metros; sua cobertura compreende, no sentido da maior dimensão, três vãos de 15 metros cada um. O edifício tem a estrutura de concreto armado, com fundações em estacas pré-moldadas. A cobertura é de laje impermeabilizada. Possui quatro valas para limpeza e reparação. Será dotado de oficina mecânica, escritório, armazém e ferramentaria. Estão já quase concluídos 2/3 da estrutura e das alvenarias. Foi também iniciada a construção de valas. (SEEC, RVPSC, 1945)



Figura 68: Depósito das Locomotivas. 1943 / 1948

Fonte: Acervo SEEC-PR

A Construção desse empreendimento era necessária para atender às necessidades espaço e de logística a Rede de Viação Paraná Santa Catarina – RVPSC, bem como as instalações da Rua João Negrão visto que se iniciava um processo de modernização de toda sua estrutura e infraestrutura. Esses edifícios foram construídos pela empresa curitibana Irmãos Thá.

Segundo o Senhor Carlos Dias Correia Augusto, Diretor Administrativo da ABPF-Pr.: “com a inauguração do complexo ferroviário da Vila Oficinas, teve este Depósito de Locomotivas além a sua utilização a consequente manutenção passada para o segundo plano ...”.



Figura 69: Depósito das Locomotivas - 2014.

Fonte: Acervo SEEC-PR

Atualmente o espaço do edifício é compartilhado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF-Pr, como oficina de reparos e restauro de locomotivas e vagões, e pela Serra Verde Express, Concessionária de

turismo ferroviário que explora o trecho entre o planalto e o litoral passando pela Serra do Mar na centenária estrada de ferro Paranaguá – Curitiba.

No atual entroncamento onde se encontra, vias de acesso ao centro/bairros da cidade, e pela constatação *“in loco”* das precárias condições físicas de um espaço que poderia ser considerado como o cartão de visitas daqueles que chegam à cidade em direção ao Centro e aos demais bairros vizinhos, se faz necessário a sua recuperação e requalificação, não só como ícone ferroviário, mas também como edificação histórica, e como memória cultural da história do urbanismo da cidade.

O Depósito das Locomotivas pode ser enquadrado dentro dos parâmetros da arquitetura industrial, tendo sido fundamental no desenvolvimento da região. Nesse contexto, o estudo pretende apontar a necessidade de um espaço que venha atuar como polo integrador com as diversas atividades que acontecem no seu entorno imediato. Além de que, estaria inserido numa paisagem convidativa àqueles que transitam pela rodoferroviária e pelo histórico Mercado Público Municipal. Ou que chegam à cidade via rodoferroviária, pelo acesso que vem do aeroporto ou mesmo vindo de outras regiões do país.

Todavia, pretende-se além da conservação e a proteção dessa tipologia arquitetônica também resgatar a memória cultural ferroviária por meio de um projeto de intervenção e requalificação do lugar, que por ser mais amplo, abrigaria o novo Museu Ferroviário e um Espaço Cultural.

7 ESTUDOS DE CASO

INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta exemplos de requalificação e preservação de antigas áreas industriais em vários países e também no Brasil. São projetos de intervenções e novos usos, que por sua vez propiciaram uma transformação no patrimônio arquitetônico industrial bem como na interface com a cidade. Estes projetos demonstram como soluções pontuais podem levar uma região por vezes degradada a uma dinâmica urbana, transformando sua paisagem, gerando melhorias ao espaço construído, bem como ao seu entorno.

7.1 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ATOCHA – MADRI / ESPANHA

Em 1851 foi inaugurada a primeira Estação Ferroviária de Madrid - *Estación del Mediodía*, sob comando do engenheiro Alberto de Palácio. Seguiu os princípios arquitetônicos pertinentes ao final do século XIX, apresentando as inovações tecnológicas presentes na época, sendo construída em ferro e vidro. A partir das décadas de 1950 e 1960 a estação deixou de ser o limite da cidade e o campo integrando-se ao seu centro, consequência do crescimento das cidades no decorrer dos séculos XIX e XX, e das rápidas transformações e do avanço tecnológico.

Deste modo, em 1970 pela necessidade de ampliação desse modal férreo foi lançado um concurso para projeto de requalificação e ampliação do espaço. A Estação de Atocha tinha um tamanho insuficiente para acolher a chegada dos trens de alta velocidade (AVE), com previsão de inauguração da linha entre Madrid-Sevilha para 1992, e era necessário conectar a estação com a infraestrutura de transporte urbano intermodal. Por isso, foi realizada a ampliação da mesma, a partir de 1985, a cargo do arquiteto **Rafael Moneo**. Sendo o vencedor do concurso apresentando e executando o projeto de requalificação. (FERREIRA, 2012)

Enquanto a antiga estação foi convertida num vestíbulo de acesso às novas instalações, foram construídos dois novos terminais, possibilitando um incremento tanto em passageiros, quanto em viagens realizadas. A estação

transformou-se na maior de toda a Espanha, denominada Estação de Porta de Atocha. www.ayesa.com/pt/proyectos/ . Acesso em 03/05/2015.

Este novo terminal foi construído na parte detrás da estação original, e seu nome se deve à antiga Porta de Atocha, uma das entradas que compunham a cerca erguida durante o reinado de Felipe IV, hoje desaparecida, e que se localizava próxima à Estação de Atocha.



Figura 70: Estação Ferroviária de Atocha - Madri /Espanha
Fonte: www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/5447/1

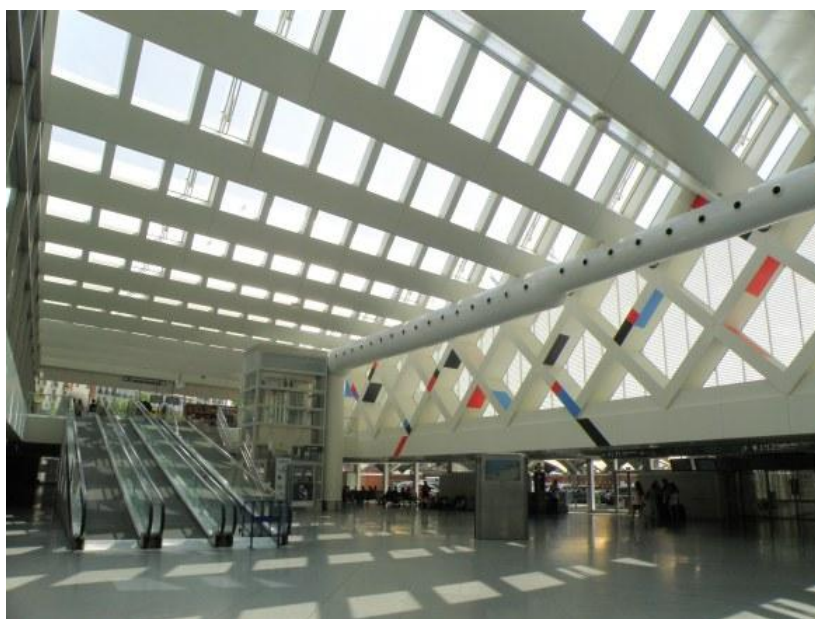


Figura 71: Estação Ferroviária de Atocha - Nova Estação Metrô - Madri
Fonte: www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/5447/1

Desta intervenção, destaca-se a criação de uma área verde no interior do espaço que outrora era a antiga entrada da estação, justamente no local onde ficavam os trilhos do trem. Em conjunto com o grande jardim, situam-se cafés e espaços comerciais, tal como um *shopping center*. A reformulação deste espaço fez com que a parte térrea da estação de Atocha servisse de entrada para o metrô, que se situa no subsolo da edificação. Com todas estas intervenções, o próprio modal de transporte acabou se tornando por si só um atrativo turístico para Madrid.

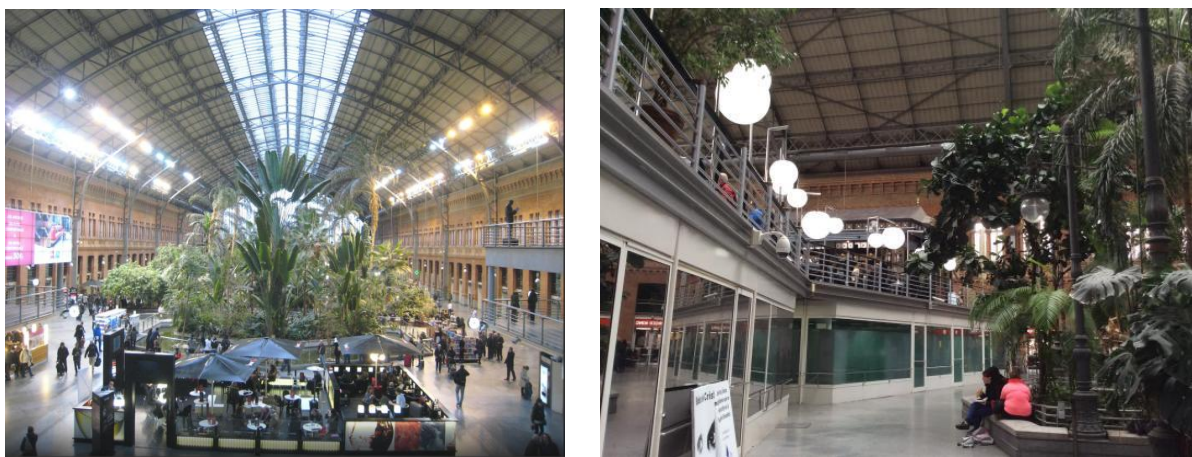


Figura 72: Estação Ferroviária de Atocha – vista interna - Madri

Fonte: http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g187514-d313713



Figura 73: Uma das entradas da Estação de Atocha em Madri

Fonte: www.raileurope.com.br/plan-your-trip/railway-stations/



Figura 74: Nova Estação de Metrô de Atocha – Anexo à Porta de Atocha.
Fonte: <https://umbrasileironaespanha.wordpress.com>



Figura 75: Nova Estação de Metrô de Atocha – Anexo à Porta de Atocha
Fonte: <https://umbrasileironaespanha.wordpress.com>

O projeto arquitetônico incluiu duas novas zonas de estacionamento, de distintos formatos, marcando na paisagem a presença do contemporâneo, mas ao mesmo tempo fez um resgate ao Patrimônio Histórico de Madri criando novas possibilidades de uso por meio de inovações tecnológicas, além da inserção de projeto paisagístico, praças de alimentação e comércio.

7.2 - JAHRHUNDERTHALLE BOCHUM - ALEMANHA

Edifício industrial construído num distrito de Bochum - Alemanha, em 1903. O objetivo central do projeto foi a preservação dos aspectos históricos em contato com elementos arquitetônicos atuais. Esta obra industrial alemã foi readequada para ser um espaço cultural flexível e que comportasse eventos artísticos. O complexo foi equipado com tecnologia quanto à acústica e climatização.

A revitalização dessa construção, que antigamente abrigava uma usina térmica, se aproveitou da monumentalidade do local para elaborar no interior do prédio um espaço apto a receber grandes eventos.

Aliás, a utilização da antiga fábrica como um centro cultural significou, na verdade, um retorno às origens desta construção. Isto porque, antes de abrigar uma usina térmica a gás, o edifício conhecido como *Jahrhunderthalle* (*Hall do Século*) foi concebido para abrigar uma exposição industrial e comercial. Ademais, o projeto inicial já tinha em mente que, passada a exposição, o edifício teria um uso industrial.

Ou seja, desde seu primórdio, a multiplicidade e readaptação desta edificação já havia sido concebida, e sua requalificação, a partir dos anos 2000, tornou o antigo complexo industrial em um importante centro cultural para a cidade. Outra coisa a ser ressaltada neste projeto de revitalização é o fato de antigos elementos que se destacavam no complexo industrial terem sido bem aproveitados para compor o cenário do espaço cultural. Um exemplo evidente disto é a caixa d'água da antiga usina, que serve como um marco referencial para o local.

Escritório responsável: Petzinka Pink

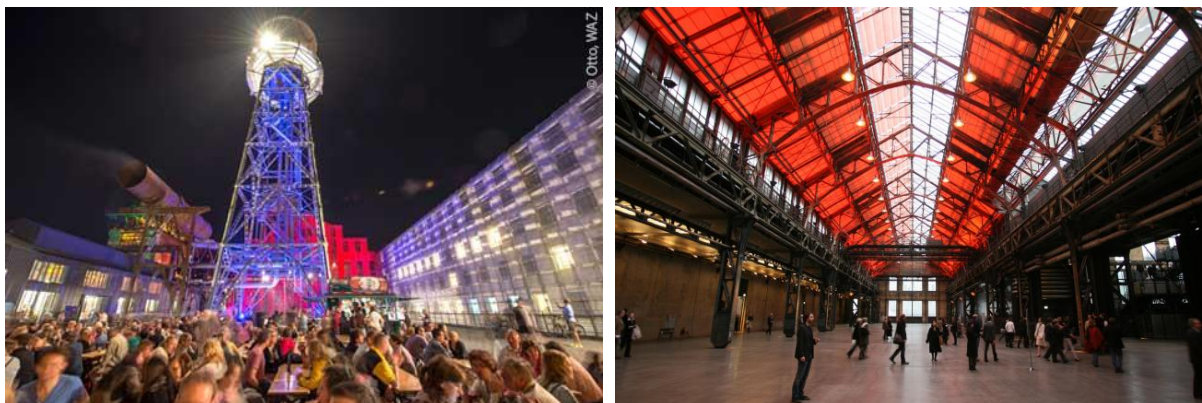


Figura 76: Jahrhunderthalle Bochum – exposição industrial – vista interna do pavilhão

Fontes: www.jahrhunderthallebochum.de;

<http://www.bochum.de/C12571A3001D56CE/vwContentByKey>



Figura 77: Vista externa – Edificação Antiga e Obra de Intervenção
Fontes: www.jahrhunderthallebochum.de



Figura 78: Jahrhunderthalle Bochum - imagens interna e externas
Fonte: <http://www.2011.ruhrtriennale.de/static/common/wfimage/> (1)
Fonte: http://medienwerkstatt-online.de/lws_wissen/vorlagen/showcard (2-3)

7.3 – CIA. DE FIAÇÃO E TECIDOS LISBONENSE – LX FACTORY - LISBOA

A *LX Factory* foi uma iniciativa que, a partir de 2007, revitalizou todo um conjunto de edificações industriais subutilizadas em Lisboa. As fábricas da Companhia de Tecidos e Fiação Lisbonense haviam sido construídas em 1849, segundo o modelo das fábricas inglesas, que apresentavam como características possuir vários andares e serem construídos em planta quase livre (CARVALHO, 2009), o que facilita a versatilidade e o uso diversificado do espaço e a concentração de pessoas e empresas em uma mesma região geográfica.

Tais qualidades são ideais para o estabelecimento das chamadas *indústrias criativas*, cujo principal insumo é a atividade criadora de seus empreendedores na geração de *produtos culturais*. Os usos dos edifícios estão vinculados às áreas de arquitetura, design, comércio e lazer, publicidade, moda, artes plásticas, artes performativas, música, novas tecnologias, comunicação/marketing, entre outros. Atualmente encontra-se 98 empresas trabalhando na LX Factory, mais especificadamente na área do design e da publicidade. (Carvalho, 2009. p.109)

Contrastando com o antigo rigor e sobriedade dos antigos edifícios industriais, a reocupação destes espaços para abrigar um grande número de empresas de diversos segmentos cria uma diversidade de públicos e um ambiente mais dinâmico. A monotonia das máquinas dá espaço à espontaneidade dos novos profissionais criativos. As características do local são simbolicamente expressas pelo colorido das intervenções artísticas que revestem as antigas instalações fabris.



Figura 79: LX Factory - Vista de um dos Pavilhões do Complexo

Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/uploads/pics/tt_address/Lxfactory00002.jpg



Figura 80: LX Factory - Vista de um dos Pavilhões do Complexo
 Fonte: <http://www.tripadvisor.com.br>



Figura 81: LX Factory - Vista do Interior de um dos Pavilhões do Complexo
 Fonte: http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review



Figura 82: Café / Livraria e Caixa D'Água com a Logomarca LX Factory
 Fonte: http://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review



Figura 83 - Edifícios atuais.

Fonte: Reabilitação Urbana e Sustentabilidade – Lx Factory: exemplo de Reabilitação Sustentável na Cidade de Lisboa



Figura 84 - Verde: arquitetura, design, marketing/ Vermelho: serviços, comércio e lazer.
 Fonte : www.lxfactory.com - por Carvalho, 2009.

7.4 - NICCOLÒ PAGANINI AUDITORIUM – PARMA - ITÁLIA

Usina de açúcar construída em Parma, na Itália, em 1899, e abandonada na década de 1960. Foi convertida em sala de concerto. A intervenção preservou as características arquitetônicas originais do edifício. Abriga hall de entrada, sala de concerto para 780 lugares, palco e ainda bar, chapelaria, escritórios, salas de serviço, salas de ensaio e sala de descanso. As paredes transversais foram eliminadas do corpo principal e substituídas por grandes paredes de vidro, proporcionando transparência para que, mesmo durante os concertos, o parque possa ser visto a partir de qualquer ponto de vista interno (UFFELEN, 2011).

Escritório responsável: Renzo Piano - 1997/2001



Figura 85: Imagem da Revitalização da Usina.

Fonte: www.rpbw.com



Figura 86: Hall de Entrada e Escada do Auditório

Fonte: www.rpbw.com



Figura 87: Entrada Principal – Paredes em Vidro

Fonte: www.rpbw.com



Figura 88: Imagens do Interior do Auditório

Fonte: www.pinterest.com/pin/304767099761302732/.



Figura 89: Hall de Entrada e Paisagem com a Edificação ao fundo (dir.)

Fonte: www.pinterest.com/pin/304767099761302732/

Ao se revitalizar uma estrutura já existente, deve-se ter uma boa compreensão do tecido urbano e do contexto onde está inserida - as conexões em potencial entre o prédio existente e a nova visão sobre ele precisam ser bem entendidas. A velha usina de açúcar Eridiana era uma vazia estrutura de alvenaria, do tamanho e volume certos para se transformar em uma harmoniosa “caixa de música”. As paredes do edifício poderiam ser retidas e um processo de reedificação buscava a perfeita relação entre a transparência e acústica. Durante esse processo, a fábrica não utilizada se tornou em um novo espaço de concertos próximo ao centro da cidade de Parma. <http://www.rpbw.com/project/76/niccolo-paganini-auditorium/> (acesso em 06/2015).

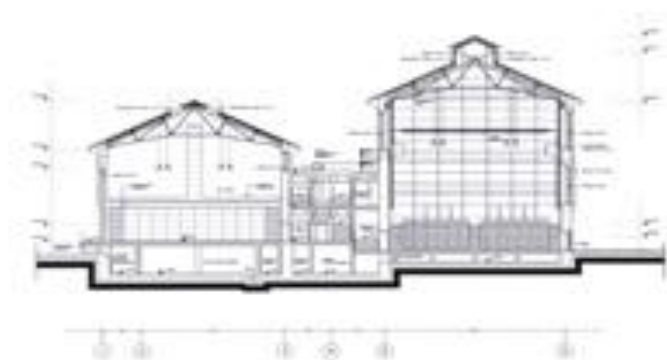


Figura 90: Niccolò Paganini Auditorium e Corte Longitudinal e transversal (abaixo)
Fonte: www.pinterest.com/pin/304767099761302732/

Em 1977, a instituição contratou a arquiteta Lina Bo Bardi para projetar o novo centro cultural que os antigos galpões industriais iriam abrigar. As instalações eram ocupadas como um local de lazer com crianças jogando bola e mães preparando sanduíches. Numa visita a arquiteta decidiu que as estruturas deveriam ser mantidas assim como vivacidade já presente no local. As premissas da arquitetura eram preservar a memória do local através da conservação de alguns elementos arquitetônicos como os tijolos vermelhos aparentes, as grandes janelas e as paredes alinhadas às calçadas.

Dentro do complexo fabril existia uma rua interna, um dos únicos espaços livres do bairro, após o processo de adensamento e verticalização da área, ocorridos na década de 1960. A rua foi mantida e atualmente é o ponto onde se concentra a maior parte dos fluxos de pessoas, atuando como uma Rua cultural que fornece acesso aos galpões reutilizados e as manifestações artísticas e culturais programadas pela instituição.

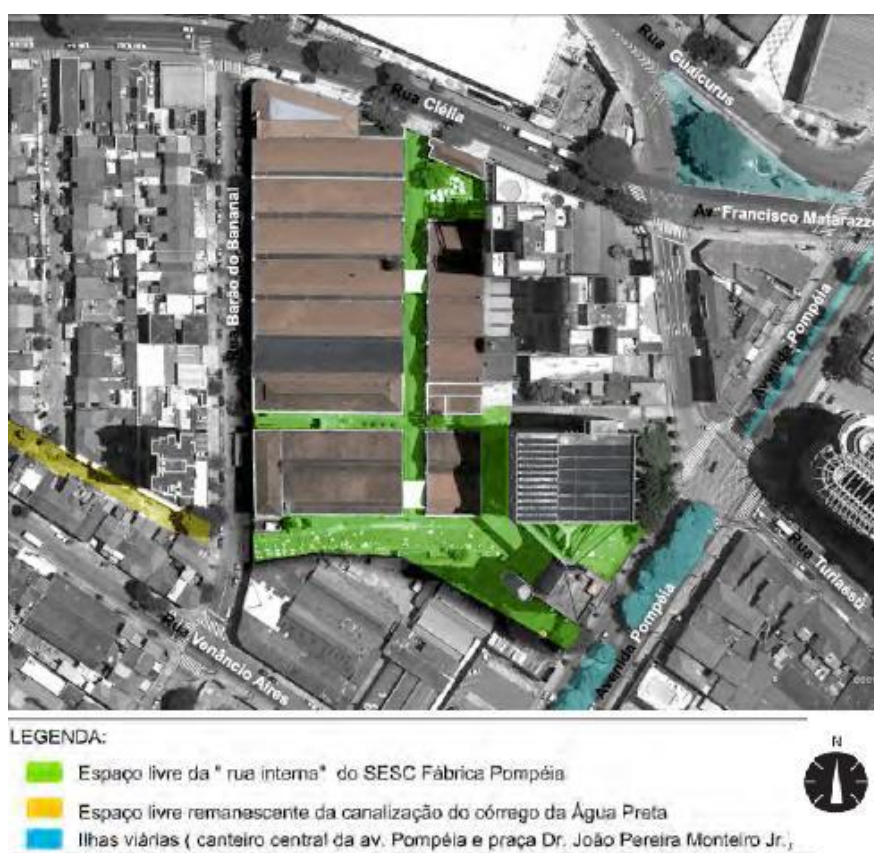


Figura 93: Entorno imediato do SESC e a Rua Interna.
Fonte: TRAMONTINO (2011)

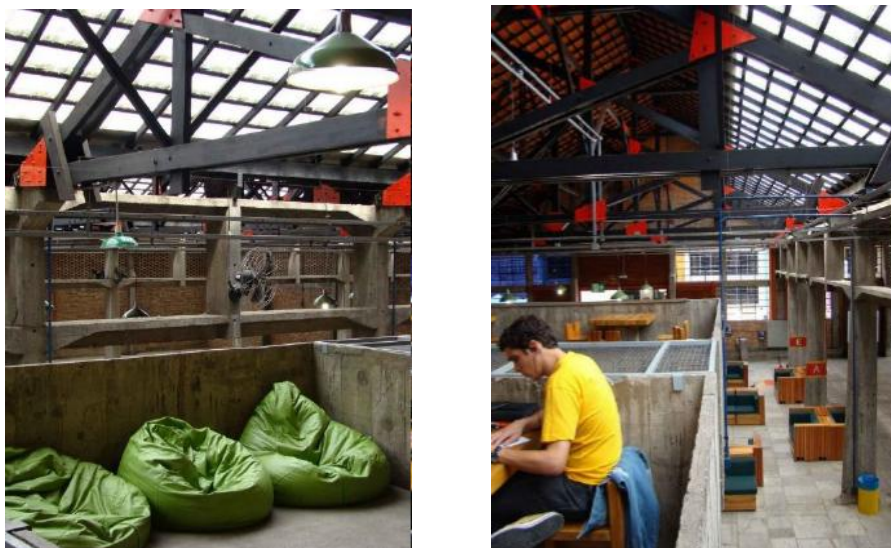


Figura 94: Novos usos dos antigos galpões industriais.
 Fonte: <https://teturaarqui.wordpress.com/2011/05/25/3315/>

Os galpões reformados foram aptos para receber atividades de expressão artística, e atrair o interesse de diversos públicos. Os galpões hoje abrigam atividades como biblioteca, teatro e oficinas de criatividade. Os galpões foram abertos ao público em 1982, já o conjunto esportivo demorou mais quatro anos para ser inaugurado.

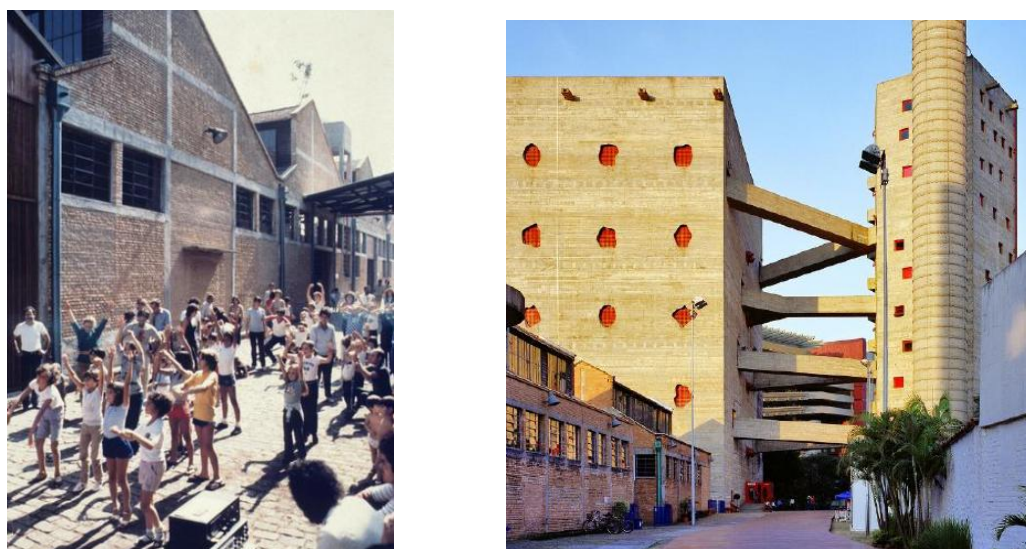


Figura 95: Ocupação Rua interna. Os grandes volumes de concreto - Projetos de Lina.
 Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-153205/classicos-da-arquitetura-sesc-pompeia-lina-bo-bardi>

Os novos volumes projetados por Lina ao lado dos antigos galpões, foram concebidos para abrigar as atividades esportivas. São compostos por duas torres, ligadas por meio de passarelas de concreto que margeiam um córrego canalizado. Formalmente pode-se dizer que são formados por três volumes prismáticos.

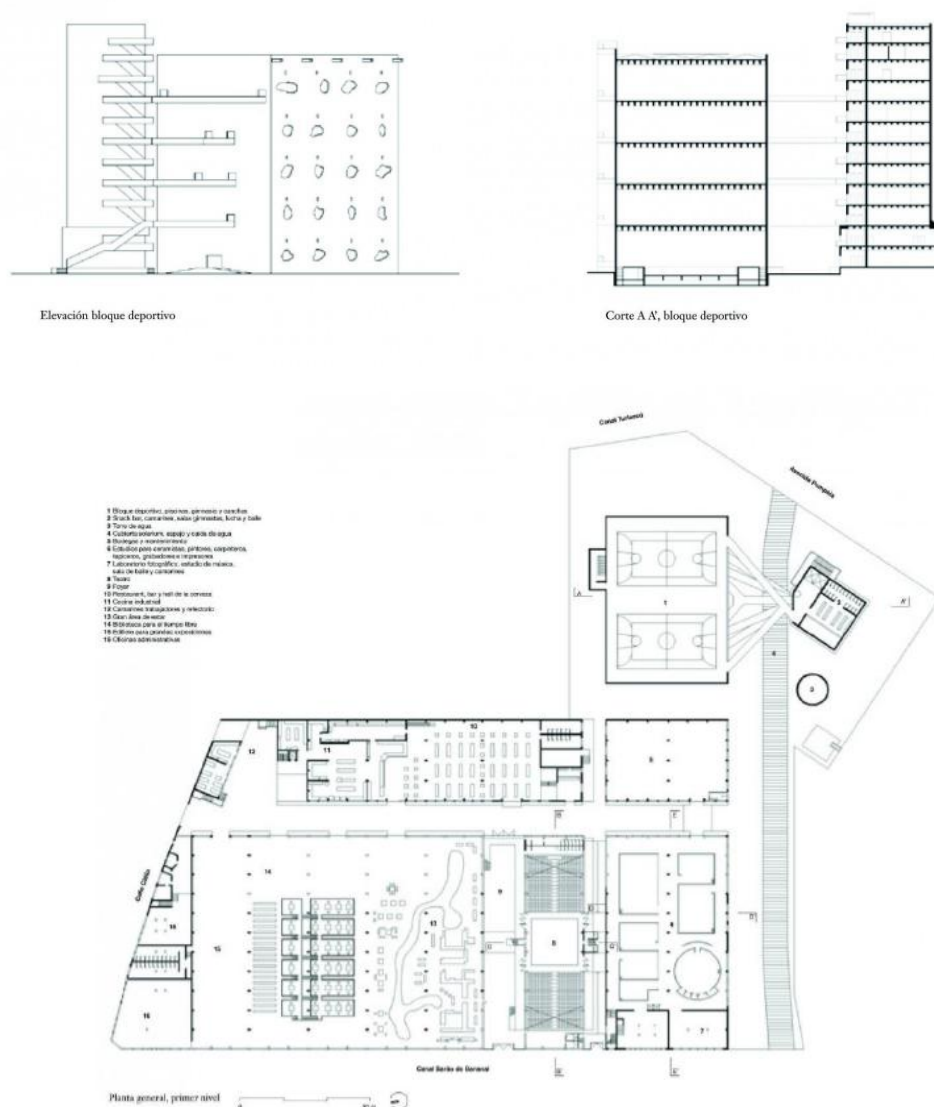


Figura 96: Elevação/Corte. Planta do Centro de Lazer.
 Fonte: <https://teturaarqui.wordpress.com/2011/05/25/3315/>

A requalificação de um edifício industrial tinha como objetivo deixar as marcas evidentes da antiga fábrica. O trabalho arqueológico levou cinco anos para ser concluído. Comenta Lina, que os galpões construídos possuíam uma estrutura moldada por um dos pioneiros do concreto armado no início do século XX, o francês François Hennebique. Para revelar esta estrutura Lina propôs a retirada dos rebocos e a aplicação de jatos de areia nas paredes, em busca de sua essência tectônica.

AUTORIA: **SESC - SP /**

ARQUITETOS: LINA BO BARDI

Data para execução: 1977/1988.

7.6 - CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESTUDOS DE CASO

As soluções urbanísticas de requalificação apresentadas, demonstraram sobre a importância da variedade de usos procurando gerar um dinamismo à região, bem como estimular a circulação de pessoas no espaço urbano degradado. A inserção destes novos usos deve nortear os princípios para a preservação do patrimônio. É pelo uso que se viabiliza a proteção e a conservação das edificações.

A inserção de novos espaços com usos diversificados com propostas de integração cultural por meio de museus ou centros de cultura permitiram a dinamização tanto do espaço quanto das próprias cidades. Neste sentido, as intervenções urbanísticas também impulsionaram o desenvolvimento urbano contribuindo expressivamente para o reconhecimento do patrimônio como elemento valorativo da região onde se encontra.

Em todos os casos, verifica-se que a intervenção uma proposta em recriar um novo espaço multifuncional para a cidade, estes projetos realizados na Espanha, Portugal, Itália, Alemanha e Brasil são referências mundiais de requalificação de Patrimônio Industrial. Todos eles também incorporam preocupações com mobilidade urbana, preservação ambiental e desenvolvimento social.

Os aspectos foram considerados positivos e deram subsídios auxiliando nas diretrizes do projeto de requalificação a ser proposto na próxima etapa deste presente estudo.

8 ANÁLISE DO TERRENO

A área onde se pretende desenvolver o projeto de requalificação do antigo Depósito de Locomotivas está situada em Curitiba, capital do Estado do Paraná, no Bairro Rebouças, estando nos limites com os Bairros Jardim Botânico e o Centro da cidade de Curitiba no Estado do Paraná. Mais precisamente no entroncamento entre o Viaduto Colorado, Rua Silva Jardim, Rua Tibagi, Av. Mariano Torres e a Av. Presidente Afonso Camargo.

Curitiba encontra-se posicionada dentro de um raio de 1.500Km dos maiores polos econômicos da América Latina.

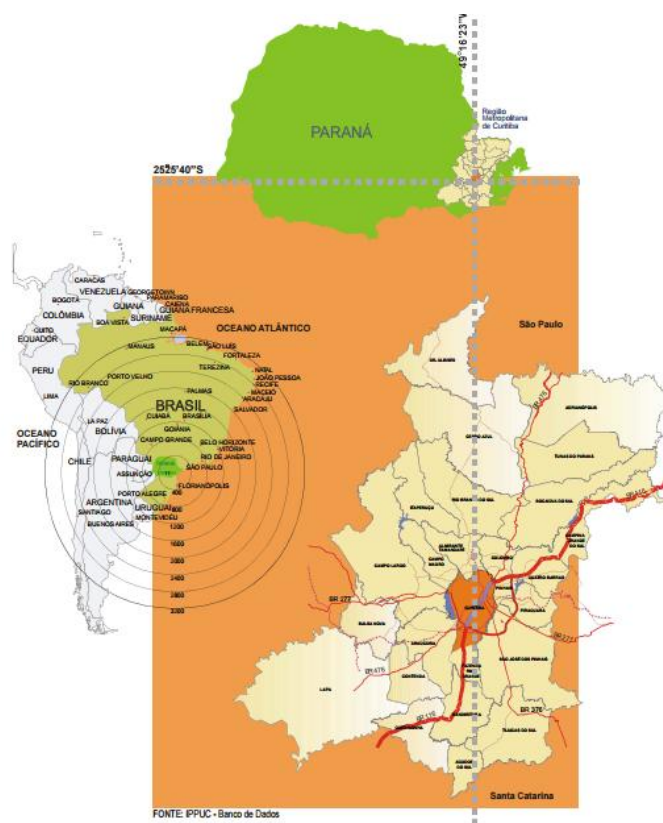


Figura 97: Mapa Curitiba/RMC - Acessos principais até o Bairro Rebouças
 Fonte: IPPUC (2010, Apud Medeiros, 2011, p. 95)

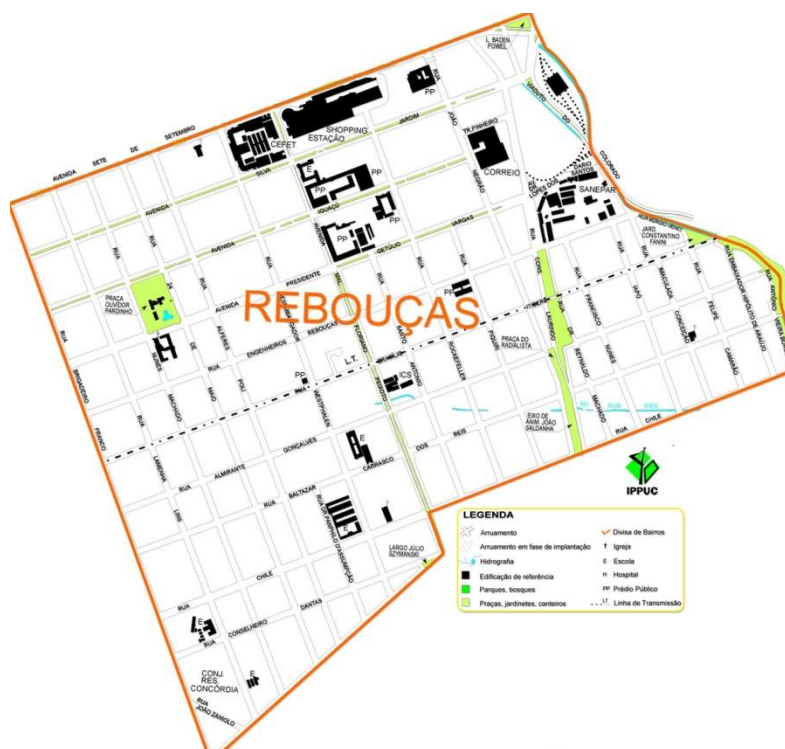
Curitiba - Considerada o polo entre os 29 municípios que integram a RMC, tem área territorial de 435.036 Km², população estimada (2015-IBGE) de 1.880.000 habitantes, densidade demográfica de 4.027 hab/Km², e possui IDH de 0.823, o quarto maior entre as capitais brasileiras.

Bairro Rebouças – tem área de 2.980 Km², conta com população de aproximadamente 14.700 habitantes, o uso e ocupação do solo é misto, e encontra-se dentro do ZR 4 – Zoneamento Residencial 4. Tem como bairros limítrofes: Água Verde, Centro, Jardim Botânico, Parolin e Prado Velho.



| Zona Residencial 4 ZR - 4 | | |
|--------------------------------|-----------------------------|---|
| Usos Permitidos | Usos Tolerados | Ocupação |
| Habitação Transitória 1 | Habitação Unifamiliar | Coefficiente de Aproveitamento 2 |
| Habitação Coletiva | Habitação Familiar em Série | Altura Máxima 6 Pavimentos para Habitações 2 Pavimentos para Comércio e Comunitário. |
| Institucional / Cultural | Comunitário 1 | Alineamento Predial de 5m |
| Com. e Serv. Vicinal de Bairro | | Afastamento das Divisas Facultativo até o 2 Pavimento. A partir desse 2,5m. |
| Indústria Tipo 1 | | Lote Mínimo 15mX450M (Testada por Área) |
| | | Porte de 200m ² |

Fonte: IPPUC – Banco de Dados - adaptado pela autora



Fonte: IPPUC – Banco de Dados - adaptado pela autora

Sistema Viário : O terreno está situado numa região de alto fluxo de veículos, no início da Av Mariano Torres, após a confluência com a Rua Silva Jardim. No limite sul do terreno está a Av. Dario Lopes dos Santos, que termina no Jardim Botânico. O terreno está localizado numa área de confluência, servido por várias linhas de acesso ao centro da cidade e também para quem vem do aeroporto.

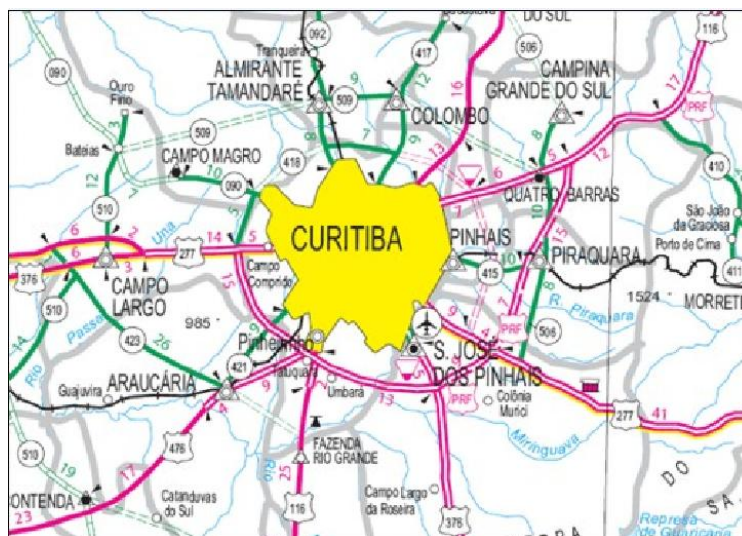


Figura 98: Anel Viário RMC – Acessos à Cidade
Fonte: IPPUC – Banco de Dados – Sistema Viário

A área onde se pretende desenvolver o projeto virá a fazer parte da rota turística da cidade que interliga alguns dos principais parques e museus da cidade.

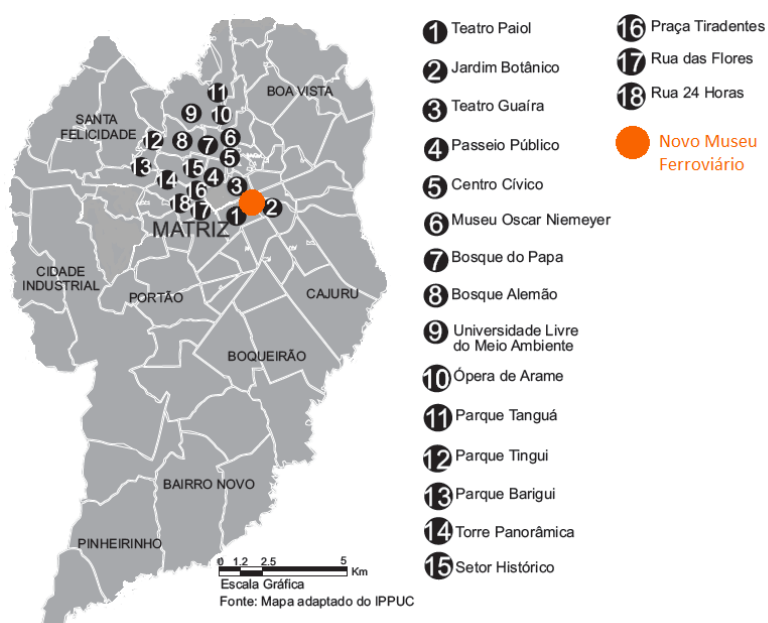


Figura 99: Principais Pontos Turísticos de Curitiba
Fonte: IPPUC – Banco de Dados - - adaptado pela autora.

Visuais Aéreas do Terreno



Figura 100: Mapas de Situação Terreno

Fonte: Google Earth com indicações da autora.

À direita, o terreno faz limite com o Rio Belém. A legislação atual (Lei 12651/12) tem como diretriz proteger os corpos hídricos visando minimizar os riscos de inundação, promover o equilíbrio ambiental por meio de recomposição da mata ciliar, além de estimular a composição de parques e áreas verdes urbanas criando áreas de lazer, áreas institucionais, socioculturais, prática de esportes e ciclovias.

A edificação foi construída em terreno de topografia plana, numa área de aproximadamente 19.580,00m² pertencente a Rede Ferroviária Federal S.A.

Através da requalificação este espaço teria como tendências o desenvolvimento e a dinâmica da região, além da ampliação do setor de serviços e da integração das atividades à rodoferroviária, ao estádio e ao mercado municipal.

8.1 ÁREAS DE INTERVENÇÃO – REALIDADE ATUAL



Figura 101: Depósito de Máquinas e Litorinas.
Fonte: Google Earth – Panorâmio



Figura 102: Depósito de Máquinas e Litorinas.
Fonte: Acervo SEEC.



Figura 103: Depósito de Máquinas e Litorinas. Vistas internas
Fonte: Acervo SEEC.



Figura 104: Depósito de Máquinas e Litorinas. Infiltrações e degradação.
Fonte: Acervo SEEC.

8.2 DIRETRIZES PROJETUAIS.

A intervenção tem como objetivo principal uma proposta que leve à valorização e o resgate da memória coletiva e histórica local, o estímulo à intercâmbios sociais e culturais, promover um espaço de lazer além da revitalização de um patrimônio histórico para a cidade.

Por meio de diagnóstico faz-se uma leitura do espaço buscando identificar suas potencialidades e deficiências, o público a ser atingido, o levantamento de um programa de necessidades e os conceitos, a fim de propor diretrizes projetuais.

8.2.1 Mapa Síntese da Área de Estudo

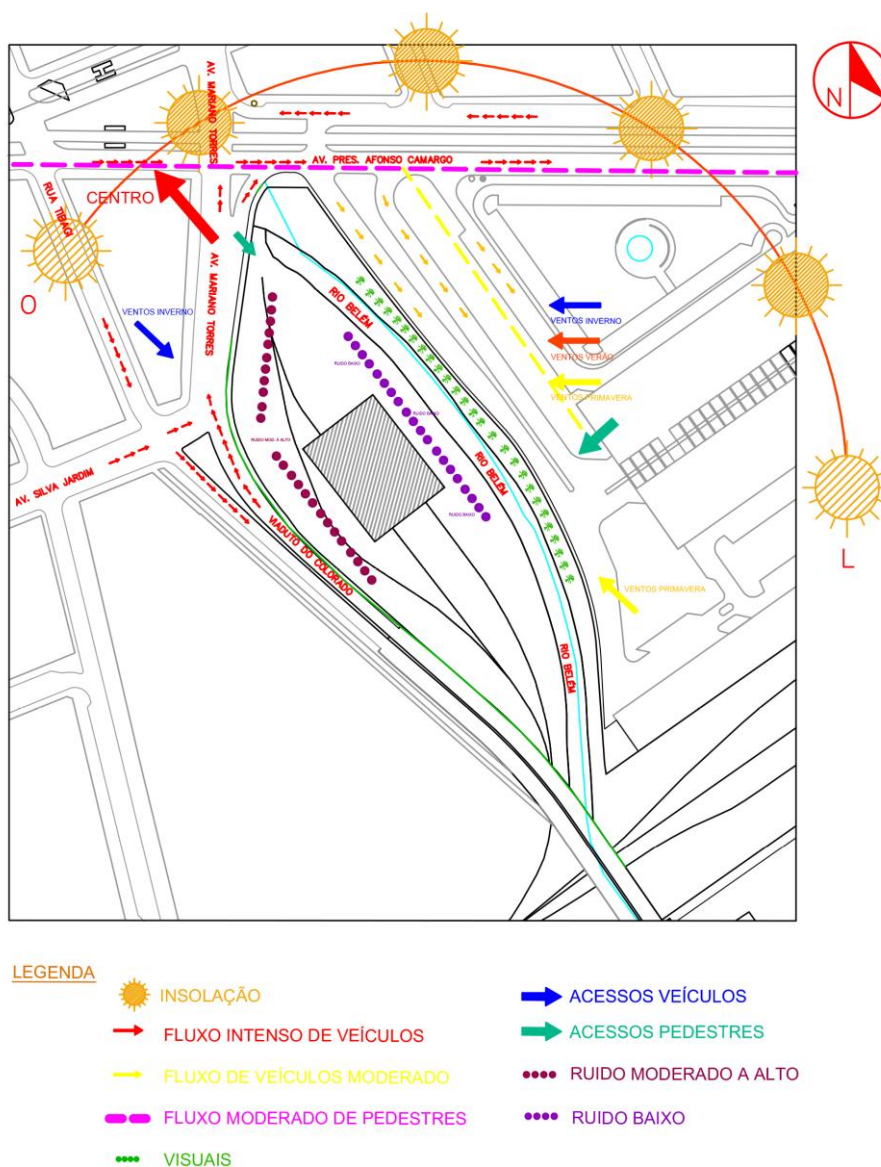


Figura 105: Mapa Síntese
Fonte: elaborado pela autora

Plano de Ocupação

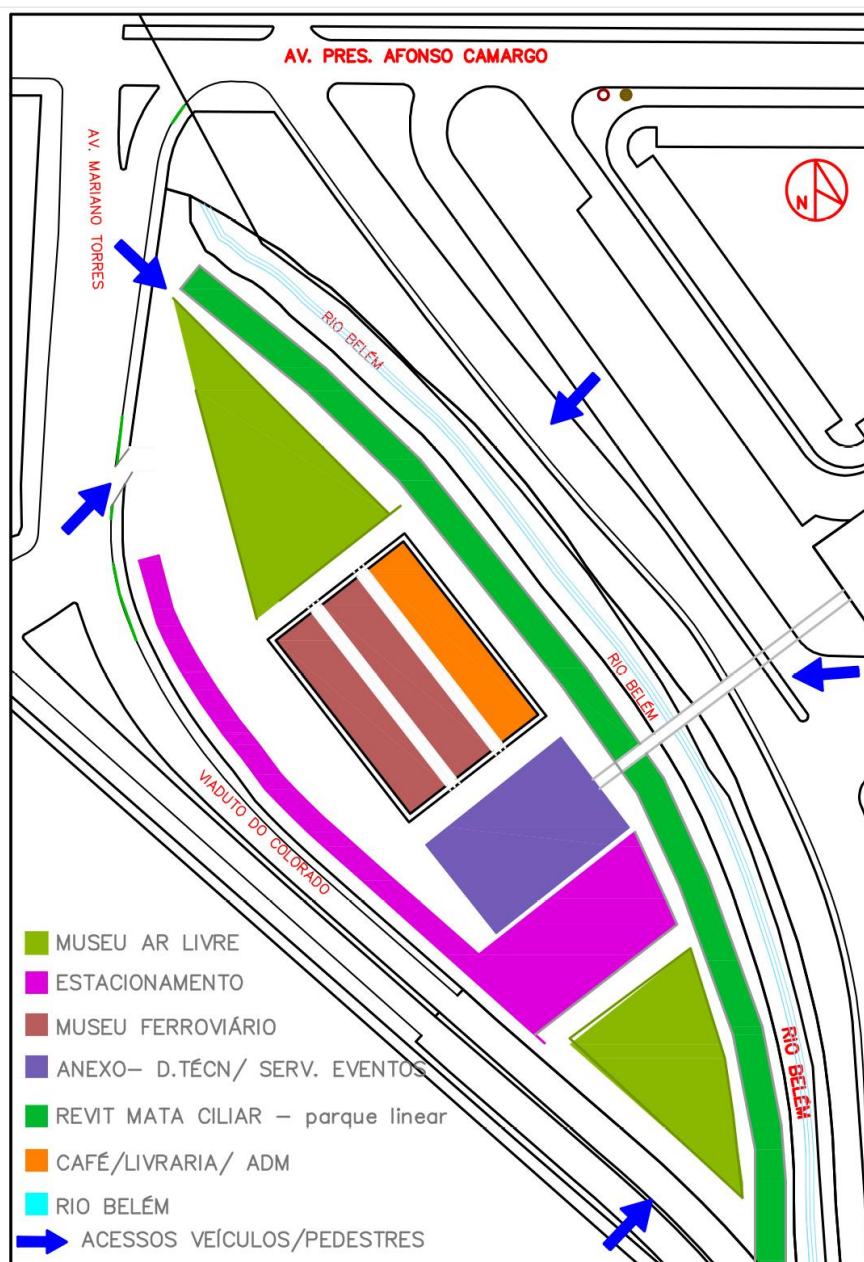


Figura 106: Plano de Ocupação

Fonte: elaborado pela autora

Plano de Setorização

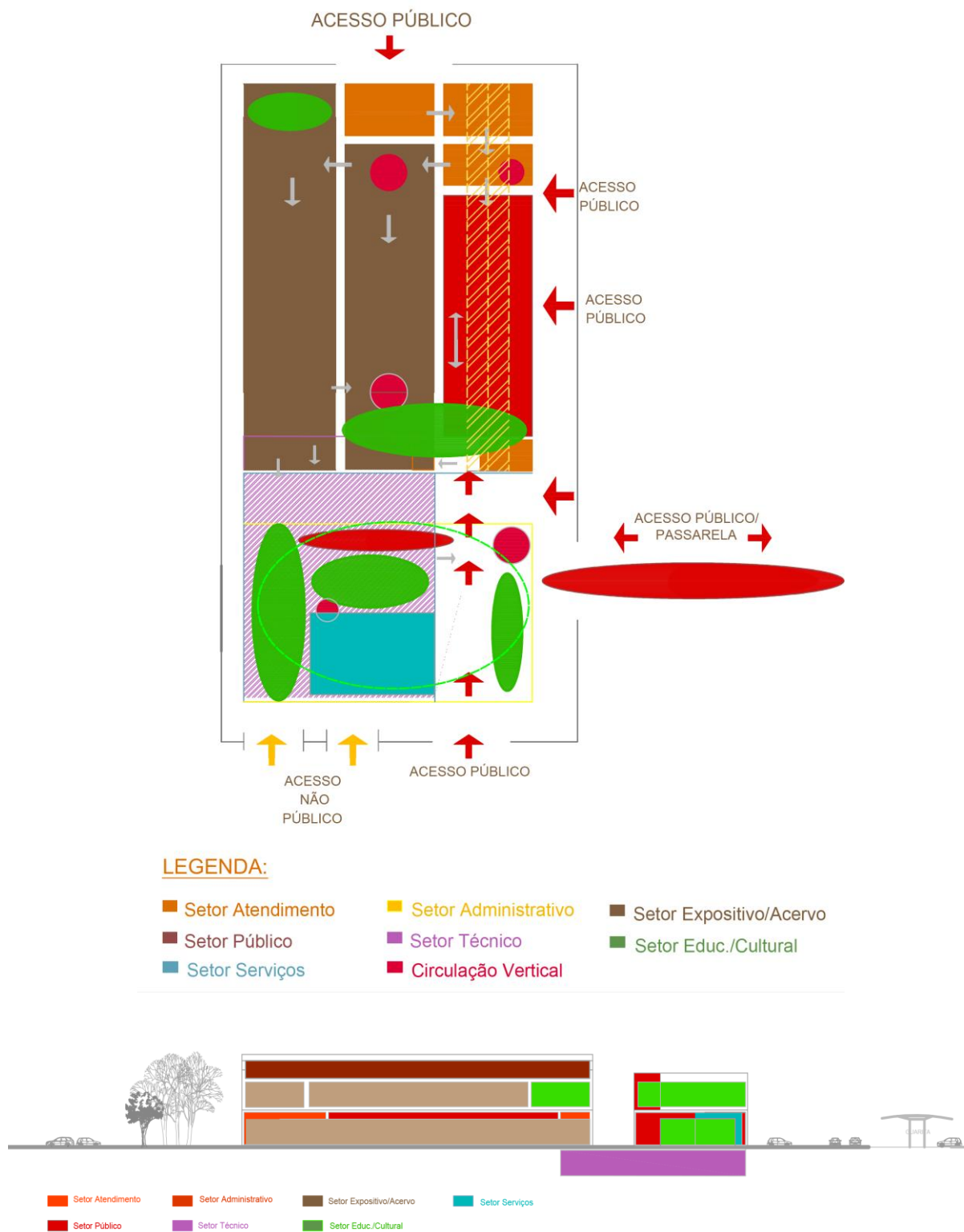


Figura 107: Plano de Setorização / Corte Esquemático
 Fonte: elaborado pela autora.

8.2.2 Deficiências e Potencialidades

As principais deficiências:

- Vazios urbanos, subutilização dos espaços;
- Prédio histórico degradado;
- Estagnação e degradação da paisagem ferroviária;
- Deterioração do complexo fabril do Bairro Rebouças;
- O Museu Ferroviário (1982) atual não comporta todo o acervo e está instalado em estabelecimento comercial, ficando o museu em segundo plano.

As principais Potencialidades:

- Localização estratégica; importante marco local ;
- Integração com o entorno imediato: Rodoferroviária, Mercado Municipal, shopping Estação, Estádio Durival de Brito, 7Th Avenue Live&Work, hotéis...
- Despertar o interesse de iniciativas público/privadas em restaurar o imóvel;
- Resgatar a memória da arquitetura industrial e a história das ferrovias, e do urbanismo em Curitiba.



Figura 108: Potencialidades do entorno imediato

Fonte: Google Earth - elaborado e adaptado pela autora

As tipologias de uso do solo do entorno imediato são diversificadas, o que pela multiplicidade de usos torna o espaço mais dinâmico. São na maioria de uso de prestação de serviço ou comércio e de uso misto residencial. Na área do entorno as

edificações fazem uso da taxa de ocupação máxima (anteriores às normativas de zoneamento), e o gabarito das edificações não ultrapassa de 5 pavimentos.

Para o programa de necessidade foram consideradas e levantadas todas as premissas de ser um espaço propício à difusão cultural e social, principalmente pela história ainda presente nesta paisagem urbana. Por meio de soluções arquitetônicas pretende-se potencializar a utilização deste espaço com um projeto de requalificação. Por ser um imóvel tombado pelo Patrimônio Histórico Estadual o projeto deve estar ancorado nas premissas e nos três princípios do restauro: a reversibilidade das novas edificações, a distinguibilidade dos materiais e a mínima intervenção possível nos espaços construídos.

8.2.3 Programa de Necessidades para o Museu Ferroviário

As propostas de intervenção estão baseadas nas necessidades condizentes com uma área destinada aos novos usos do espaço. Estas áreas ficarão dispostas conforme o plano de ocupação nos três arcos de concretos armado, e no prédio anexo. O Terreno tem área de 19.580,00m² (conta com mais área anexa de 15.850 m² – Av. Dario Lopes dos Santos), e a área construída atual é de 2.700,00m² com pé-direito com 6,50m de altura (viga entre arcos), comportando uma proposta com mezanino ou um pavimento superior. Assim ficarão dispostos:

- **Museu ferroviário com áreas de exposição:**
- **Salas de Exposições Multimídia e outras, Salas Educativas e um Anfiteatro,**
- **Área de Alimentação, Comércio e Livraria,**
- **Museu ao Ar Livre,**
- **Paisagismo/Recomposição da Mata Ciliar Rio Belém,**
- **Estacionamento.**

Os espaços serão distribuídos por setores conforme os programa de necessidade:

| SETOR ATENDIMENTO | | | | |
|-------------------|--|------------|-------------------|---------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área individual | Área total |
| 1 | LOBBY/ FOYER | 1 | 150 | 150,00 |
| 2 | BILHETERIA/ GUARDA-VOLUMES/INFORMAÇÕES | 1 | 150 | 150,00 |
| 3 | LOUNGE/ESTAR | 2 | 35 | 70,00 |
| 4 | CIRCULAÇÕES | 1 | 75 | 75,00 |
| 5 | BANHEIRO MASC. / FEM. E PNE | 1 | 95 | 95,00 |
| | | | ÁREA TOTAL | 540,00 |

| SETOR PÚBLICO | | | | |
|------------------|--------------------------------|------------|-------------------|-----------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área individual | Área total |
| 1 | CAFÉ / ÁREA ALIMENTAÇÃO | 1 | 225 | 225,00 |
| 2 | LIVRARIA/LOJA | 1 | 195 | 195,00 |
| 3 | DECK EXTERNO/CAFÉ | 1 | 120 | 120,00 |
| 4 | CIRCULAÇÕES | 1 | 785 | 785,00 |
| 5 | PASSARELA + Plataforma do trem | 1 | 250 | 330,00 |
| 6 | GUARITAS | 2 | 65 | 65,00 |
| | | | ÁREA TOTAL | 1.620,00 |

| SETOR DE EXPOSIÇÕES | | | | |
|---------------------|------------------------------|------------|-------------------|-----------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área Indiv. | Área total |
| 1 | EXPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS | 1 | 700,00 | 700,00 |
| 2 | EXPOSIÇÕES PERMANENTES | 2 | 800,00 | 1.600,00 |
| 3 | BIBLIOTECA/ ACERVO HISTÓRICO | 1 | 150,00 | 150,00 |
| 4 | ÁREAS EXPOSIÇÕES AR LIVRE | *** | | |
| | | | ÁREA TOTAL | 2.400,00 |

| SETOR EDUCATIVO/CULTURAL | | | | |
|--------------------------|------------------------------|------------|------------------|-----------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área Indiv. | Área total |
| 1 | RECEPÇÃO/ SECRET EDUC./CULT. | 1 | 66,00 | 66,00 |
| 2 | BANHEIROS MASC. E PNE | 2 | 40,00 | 80,00 |
| 4 | SALAS DE REUNIÕES | 1 | 75,00 | 75,00 |
| 5 | ÁREA DE SALAS MULTIEVENTOS | 1 | 225,00 | 225,00 |
| 6 | SALAS PALESTRAS/ PROJEÇÕES | 2 | 88,00 | 175,00 |
| 6 | AUDITÓRIO + FOYER - ESTAR | 2 | 410,00 | 820,00 |
| 7 | SALAS DE AÇÃO EDUCATIVA | 2 | 105,00 | 210,00 |
| 8 | COPAS APOIO | 1 | 18,00 | 18,00 |
| 9 | SALAS DE APOIO | 3 | 18,00 | 55,00 |
| 10 | CIRCULAÇÕES | 3 | 65 | 195,00 |
| | | | ÁREATOTAL | 1.920,00 |

| SETOR ADMINISTRATIVO | | | | |
|----------------------|-------------------------------|------------|------------------|---------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área Indiv. | Área total |
| 1 | RECEPÇÃO/ ESTAR ADM. | 1 | 68,00 | 68,00 |
| 2 | COORD FINANC/RH/ ED/CULT | 1 | 75,00 | 75,00 |
| 3 | SALA DIRETORIA GERAL | 1 | 25,00 | 25,00 |
| 4 | SALA DIRETORIA CULTURAL | 1 | 25,00 | 25,00 |
| 5 | SALA DIRETORIA ADM/FIN | 1 | 25,00 | 25,00 |
| 6 | SALA DIRETORIA AÇÃO EDUCATIVA | 1 | 25,00 | 25,00 |
| 7 | SALAS DE REUNIÕES | 2 | 45,00 | 90,00 |
| 8 | COPAS - ESTAR | 1 | 35,00 | 35,00 |
| 9 | CIRCULAÇÕES | 1 | 60,00 | 60,00 |
| | | | ÁREATOTAL | 428,00 |

| SETOR TÉCNICO | | | | |
|------------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------|-----------------|
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área individual | Área total |
| 1 | RECEPÇÃO / DESPACHO | 1 | 110 | 110,00 |
| 2 | SALA QUARENTENA | 1 | 147 | 147,00 |
| 3 | LABORATÓRIO E SALA RESTAURO | 1 | 147 | 147,00 |
| 4 | SALA ACERVO TÉCNICO | 1 | 147 | 147,00 |
| 5 | DML GERAL | 1 | 10 | 10,00 |
| 6 | BANHEIROS MASC/ FEM. E PNE | 2 | 18 | 36,00 |
| 7 | DEPÓSITO DE DIVISÓRIAS | 1 | 105 | 105,00 |
| 8 | SALA DE EDIÇÃO/ DIVULGAÇÃO | 1 | 50 | 50,00 |
| 9 | CIRCULAÇÕES | 3 | 205 | 205,00 |
| 10 | ESTACIONAMENTO CARGA/DESCARGA | 1 | 250 | 250,00 |
| ÁREA TOTAL | | | | 1.210,00 |
| SETOR SERVIÇOS GERAIS | | | | |
| Nome do ambiente | | Quantidade | Área individual | Área total |
| 1 | VESTIÁRIO MASC./ FEMININO | 2 | 10 | 20,00 |
| 2 | BWCS MASC/ FEMININO | 2 | 15 | 30,00 |
| 3 | COPA DE FUNCIONÁRIOS | 1 | 28 | 28,00 |
| 4 | DML GERAL | 1 | 15 | 15,00 |
| 5 | CENTRAL DE AR-CONDICIONADO/ ELÉTRICA | 1 | 180 | 180,00 |
| 6 | ÁREAS TÉCNICAS/ SHAFTS | 2 | 30 | 60,00 |
| 7 | SALA DE MANUTENÇÃO | 1 | 80 | 80,00 |
| 8 | TRIAGEM/ RECEPÇÃO | 1 | 12 | 12,00 |
| 9 | COLETA LIXO | 1 | 30 | 35,00 |
| 10 | CIRCULAÇÕES | 2 | 30 | 60,00 |
| ÁREA TOTAL | | | | 520,00 |

| SETOR | ÁREA |
|--------------------|-----------------|
| ATENDIMENTO | 540,00 |
| PÚBLICO | 1620,00 |
| EXPOSIÇÃO | 2.400,00 |
| EDUCATIVO/CULTURAL | 1.925,00 |
| ADMINISTRATIVO | 425,00 |
| TÉCNICO | 1.210,00 |
| SERVIÇOS | 520,00 |
| TOTAL | 8.640,00 |

| SETOR EXTERNO | ÁREA |
|----------------|-----------------|
| MUSEU AR LIVRE | 2.500,00 |
| ESTACIONAMENTO | 2.500,00 |
| CARGA/DESCARGA | 250,00 |
| TOTAL | 5.250,00 |

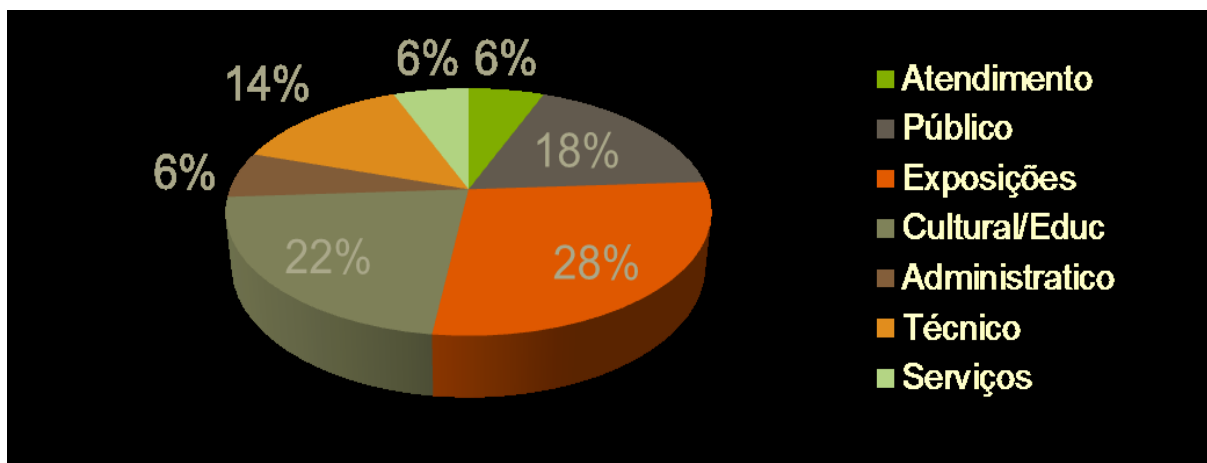


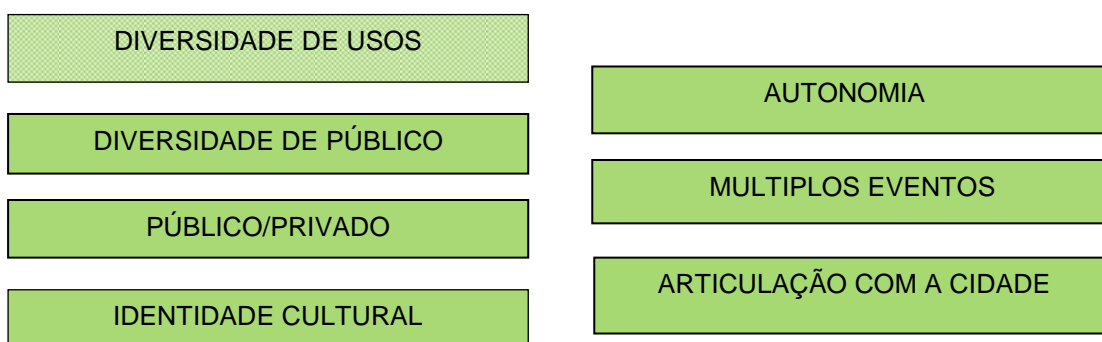
Figura 109: Gráfico Distribuição - Programa de Necessidades

Fonte: Elaborado pela autora

Neste gráfico ficam demonstrados os percentuais em termos de área em metragem quadrada que cada setor precisa para poder atender às suas necessidades. O maior espaço está destinado às áreas expositivas do Museu apresentando 28 % da área interna. Já o espaço para o setor cultural/educativos com outras salas de exposições e o auditório contemplam 22% do total dessa área.

8.2.4 Conceito

O projeto deverá prever a integração do espaço com a região onde está inserido. Como todo espaço cultural deverá despertar a curiosidade e o interesse ao público em visitar o local e participar das atividades ali ofertadas.



Este conceito se fundamenta na difusão cultural que o Museu representa. Por ser um espaço público/privado, além dos espaços culturais e educativos, vem agregar a integração socio/cultural atraindo não somente a população do entorno mas também mais uma espaço de lazer e cultura para a cidade.

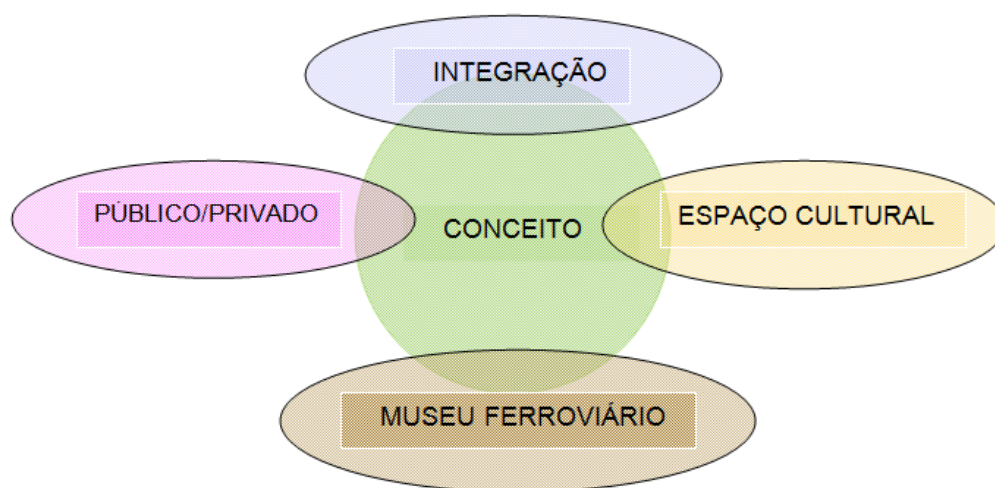


Figura 110: Esquema Conceitual
Fonte: Elaborado pela autora

8.2.5 O Partido Arquitetônico

O projeto deverá ser desenvolvido dentro de princípios pertinentes às obras de restauro e preservação, procurando não descaracterizar a edificação, conservando sua leitura arquitetônica, mas tornando o ambiente atual e com a tecnologia necessária para abrigar as atividades e usos propostos.

A concepção do projeto também envolve a definição dos critérios de intervenção e do partido arquitetônico a ser adotado. Contudo, em arquitetura, o projeto de restauro deve sempre ser entendido como uma obra aberta, podendo receber tanto ações de conservação e revitalização como obras de intervenção como ampliações e edificações anexas.

9 A PROPOSTA

Com base na análise e diagnóstico levantados anteriormente, buscou-se criar e demonstrar soluções arquitetônicas dentro dos conceitos e partido elencado. Analisando o entorno imediato, um dos fatores norteadores do projeto foi a localização estratégica onde o terreno está inserido, além da área de preservação ambiental das margens do Rio Belém, que enseja diretrizes para a proposta de um parque linear urbano para a cidade.

Esta área encontra-se degradada, onde a mata ciliar precisa ser recomposta, bem como se faz necessário tratamento despolidor do rio, que corre a céu aberto. Este projeto propõe a requalificação da edificação atualmente subutilizada, transformando-a em um Museu Ferroviário, tendo em vista que a mesma está diretamente relacionada a esta temática.

Recuperar a arquitetura original, ampliar espaços necessários e espaços destinados ao público por meio de um plano de setorização, viabilizar a circulação e o percurso adequados à visita foram as bases para a definição do partido.

Como conceito, o projeto foi pautado nas tendências mundiais de requalificação e valorização de edificações que façam parte da história do lugar, que tem como resultado promover a integração social e cultural, oferecer serviços aos visitantes, fomentar o acesso à diversos usos culturais

Deste modo, procurando maximizar o espaço construído que apresentava 2.700 m² para uso de áreas expositivas, foi concebido um mezanino com área de aproximadamente num dos três blocos de arcos. Este mezanino também leva ao piso do setor administrativo, onde se destaca a utilização de um dos eixos de lanternins no ponto central da cobertura, buscando resgatar os traços da arquitetura industrial. Assim, o espaço para o Museu foi ampliado para 4.630m².

Para complementar as áreas e setores conforme o plano de necessidades levantado e, não restringir a área destinada ao museu criou-se um **bloco anexo** com área de aproximadamente 4.000,00m², onde foi distribuído o setor técnico (subsolo) e o setor de serviços gerais (térreo), e o setor educativo/cultural. Procurando dinamizar no Setor Cultural, foram propostas ainda as Salas de Ações Educativas, Salas de Exposições Multimídias, Salas Multieventos e Espaços de Vivência, além de um Auditório com capacidade para 300 pessoas. Desta forma o complexo passa

a apresentar uma área construída totalizando 8.630,00m², mais o setor externo e as áreas de estacionamento.

Nos espaços externos foi proposto um verdadeiro Museu ao Ar Livre, resgatando a memória das antigas linhas férreas com trens restaurados espalhados em meio ao paisagismo do parque linear, sempre se levando em consideração a legislação ambiental. Também faz parte do Parque uma ciclovia que corta o terreno e interliga as ciclovias existentes nas Avenidas Pres. Afonso Camargo e Av. Dario L. dos Santos, margeando o Rio Belém. Como testemunhos de uma época e resgate histórico das ferrovias, foi criado um “Passeio de Trem” partindo da Plataforma/Estação, até os trilhos próximos ao acesso lateral ao Museu.

Nos vários setores da edificação existente, partiu-se da premissa em enfatizar os princípios do restauro: distinguibilidade dos materiais, reversibilidade e mínima intervenção na edificação existente. Assim como faz parte da proposta, a distinguibilidade entre o antigo e o novo, e que este não viesse apresentar uma volumetria com proporções que se sobressaísse ao antigo.

Foram analisadas as possibilidades de conexão com a rodoferroviária assim, foi criado um sistema interno de comunicação por meio de uma singela passarela, criando-se assim uma integração entre estes espaços.

Este projeto teve como escopo não apenas a recuperação e preservação de um edifício, mas também, contemplar os espaços abertos buscando o resgate da paisagem ferroviária, o lazer e a integração social e cultural com o entorno, num ambiente que poderia tornar-se mais um cartão postal de Curitiba.



10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sociedade, cada vez mais consciente dos valores históricos e patrimoniais, vem adotando uma postura solidária de responsabilidade no tocante à preservação e transmissão das riquezas culturais para as futuras gerações.

A reintegração do patrimônio arquitetônico ao cotidiano da cidade é fator determinante para promover a sua preservação. Esta reintegração não significa apenas restaurá-lo e devolvê-lo a sociedade, mas sim, requalificá-lo dando-lhes outros usos, pois a subutilização instiga o retorno ao seu estado de degradação.

Processos interdisciplinares têm demonstrado novas possibilidades e compromissos na produção de espaços requalificados por meio de projetos de intervenção e preservação arquitetônica, onde os valores históricos e culturais do patrimônio industrial têm sido respeitados.

Mesmo que em muitos momentos essa paisagem industrial não seja reconhecida, ainda verificam-se em muitas cidades vestígios das atividades em edifícios fabris abandonados, trilhos e estações ferroviárias desativadas e degradadas, equipamentos e máquinas deteriorados. Esses “monumentos industriais” com padrões arquitetônicos obsoletos e processos tecnológicos ultrapassados tem invocado a atenção ao paradigma que vai além de sua funcionalidade.

A preocupação com a requalificação dos edifícios ferroviários subutilizados ou abandonados estimula a instalação de novos usos que aproveitem o potencial arquitetônico e turístico destas construções. Centros de informação, pequenos museus, espaços culturais, bibliotecas, cafés, anfiteatros, espaços para exposições ou oficinas de artes são algumas das recomendações propostas para reocupar estes espaços. A integração das edificações com os equipamentos preexistentes (praças, jardins e edifícios), exalta o projeto e dá nova identidade às estruturas ferroviárias preservadas.

Este estudo demonstra a possibilidade de requalificação da área degradada. Conflitos legais e administrativos que permeiam a atividade arquitetônica em termos de restauro e conservação, nas três esferas do Poder Público, muitas vezes dificultam tal execução, não sendo aqui contemplados.

Este trabalho visa demonstrar que remanescentes industriais podem vir a transformar o espaço onde estão inseridos através de projetos de requalificação e reinserção cultural, como também podem ter seu destino fadado ao abandono e ao desaparecimento. A inserção de usos diversificados para revitalizar um bairro degradado e o incremento de atividades culturais e artísticas, gastronômicas, de lazer, esportivas e sócio/educativas que podem ser desenvolvidas na área, suscita a integração e dinamização do espaço público às diferentes funções da cidade.

Muito da história do desenvolvimento urbano das cidades ou mesmo da cultura de um bairro tem sido perdida em detrimento aos anseios do mercado imobiliário. A continuidade desta proposta pode ser desenvolvida e estendida até mesmo neste projeto, em razão da subutilização da extensão do terreno ao longo da Av. Dario Lopes dos Santos, e que é faz parte do mesmo imóvel.

Além disso, arquitetos e urbanista no mundo todo têm debatido e enfatizado sobre esse assunto, dentro das propostas do Restauro Crítico, buscando promover a identidade do lugar e resgatar valores da paisagem cultural da cidade, infelizmente no Brasil, esse processo ainda é visto com muitas ressalvas.

Vale dizer que quando preservados esses elementos materiais geram uma interface com o caráter imaterial, o que levaria a outra possibilidade como patrimônio cultural para as gerações futuras: a arquitetura na nossa história.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF.

<http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm> . Acesso em 02/04/2015.

BARACHO, M. L. G. **Rebouças: o bairro na história da cidade**. Boletim informativo da Casa Romário Martins, Curitiba, Fundação Cultural de Curitiba, v. 26, n.124,2000.

BARREIROS, Mário. **A Revolução Industrial e o Urbanismo**. Disponível em <http://www.barreiros.arg.br/textos/A%20REVOLU%C3%87%C3%83O%20INDUSTRIAL%20E%20O%20URBANISMO.pdf> - Acessado em 28/03/2015.

BARZ, Elton Luiz; BOSCHILIA, Roseli; HLADCZUK, Ana Maria; SUTIL, Marcelo Saldanha. **História de Curitiba**. Curitiba: Casa da memória, FCC. 1997.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. Perspectiva. São Paulo, 2007.

BENVENUTTI, Alexandre Fabiano. **Moradia e conflito: o olhar e discurso policial sobre a habitação em Curitiba durante as reformas urbanas de Cândido de Abreu (1913 – 1916)**. In. 150 Anos de Paraná: História e historiografia. Anais do VIII Encontro Regional de História. Curitiba, 2004.a.

_____. **As Reclamações do Povo na Belle Époque: a cidade em discussão na imprensa curitibana (1909-1916)**. Dissertação. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004.b.

BITENCOURT, Ana Paula Mota de. **A Transferência do Direito de Construir para a conservação do patrimônio cultural: a experiência da cidade de Curitiba**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2005.

BOSCHILIA, Roseli. (1996), *Condições de vida e trabalho: a mulher no espaço fabril curitibano (1940-1960)*. Curitiba. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Paraná. <http://nuevomundo.revues.org/28642> Acesso em 22/04/2015.

CARVALHO, Gonçalo José Veloso Queirós de. **A Reciclagem dos Usos Industriais e as Novas Tipologias de Actividades e Espaços de Cultura: Caso de estudo: LX Factory** - Dissertação Mestrado em Arquitectura – UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA – PORTUGAL. NOV/2009. <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395139430628/dissertacao.pdf/> Acesso em 25/06/2015.

CORDOVA, Dayana Zdebsky de (Org.) et al. **Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 2010.

CUNHA FILHO, Valter Fernandes da. **Cidade e sociedade: a gênese do urbanismo moderno em Curitiba (1889 -1940)**. Dissertação (Mestrado em História), UFPR, 1998

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

DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
Coordenação Geral Ferroviária. <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>
Acesso em 12/04/2015

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

DUDEQUE, Irã José Taborda. **Espiraís de madeira: Uma história da arquitetura de Curitiba**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

FENIANOS, Eduardo Emílio. **Rebouças – O Bairro da Harmonia**. Curitiba: Univer Cidade, Ed. 2002.

FENIANOS, Eduardo Emílio. **Manual Curitiba: a Cidade em suas Mãos**. Curitiba: UniverCidade, Ed. 2003.

FERROVIA TEREZA CRISTINA - FTC – **As locomotivas e as ferrovias**.
<http://www.ftc.com.br/main/default.php?pg=2722DRIR4&dt=d1c2MXY2IGdv12bj9GTf>
Acessado em 03/04/2015.

FLORENZANO, Iaskara Souza. **O desaparecimento do patrimônio e da paisagem industrial no Rebouças**. Monografia (Programa de Pós - Graduação em Gestão Urbana - GTU), Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2011.

GNOATO, Luis Salvador. **Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm-IPPUC**.-Arquitextos, Vitruvius. São Paulo, 2006. Disp. em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351/> .
Acessado em: abril, 2015.

HARDT, Letícia. P. A. **Subsídios à gestão da qualidade da paisagem urbana: aplicação a Curitiba – PR.** 2000. 323 f. Tese (Doutorado em Engenharia Florestal) – Setor de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2000.

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

_____. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo.** Reflexões sobre a sua Preservação. Cotia SP: Ateliê Editorial, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:** Problemas teóricos de restauro. Cotia SP: Ateliê Editorial, 2009.

_____. **Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto.** São Paulo: Arq.Urb Revista eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, Nº. 3 Primeiro Semestre de 2010. Disponível em: < http://www.usjt.br/arq.urb/numero_03/estrutura.pdf > Acessado em: abril, 2015.

_____. **Os restauradores e o pensamento de Camillo Boito sobre restauração.** Restauradores - Artes&Ofício . São Paulo: Ateliê Editorial, 2011.

ICOMOS. TICCIH. **Carta De Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial,** 2003. Disponível em < <http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf> > Acessado em Maio de 2015.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Reflexões sobre a chancela da Paisagem Cultural Brasileira.** Brasília: IPHAN, 2011. Disponível em < http://pib.socioambiental.org/anexos/19930_20110518_093241.pdf> Acesso em 15 mai 2015.

_____. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarpaginasecao.do?id=15825&retorno=paginaiphan>> Acesso em mai 2015

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Histórico dos bairros de Curitiba- Rebouças. Curitiba: 2011.** Disponível em: www.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/anexos/1975_Hist%C3%B3rico%20do%20Bairro%20Rebou%C3%A7as.pdf> Acessado em abril / 2015.

_____. – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Histórico dos bairros de Curitiba- Rebouças. Curitiba: 2011.** Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=27&idioma=1&titulo=Patrim%F4nio%20Hist%F3rico> Acessado em Maio / 2015.

MEDEIROS, Humberto Luiz Fogaça de. **Plano de ação e projetos urbanos: Rebouças, Curitiba, PR** / Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Florianópolis, SC, 2011. 330 p.

MENEZES, Ulpiano Bezerra de. **Patrimônio Industrial e política Cultural**. In: Seminário Nacional de História e Energia, 1., 1998, São Paulo. Anais. São Paulo: Eletropaulo, Departamento e Patrimônio Histórico, 1998.

MIRANDA, Marcos Paulo Souza. **Tutela do Patrimônio Cultural Brasileiro, Doutrina-Jurisprudência-Legislação**. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. Martins Fontes. São Paulo, 2008.

MUSEU PARANAENSE. **Gente nossa, Coisas nossas. A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. Uma Obra de Arte. Banestado 61 Anos**. Fazendo a História do Paraná. <http://www.museuparanaense.pr.gov.br/arquivos/File/Banestado61anos/estradaFerroParanaguaCuritibaUmaobradeArte.pdf>. Acesso em 30/03/2015.

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

_____. **Diretrizes para preservação do itinerário cultural ferroviário de Curitiba** Curitiba: Editora da UFPR, 2013.

PINHEIRO, Aline Guedes. **O patrimônio cultural edificado e a transferência do direito de construir: os exemplos de Curitiba e Belo Horizonte**. Dissertação (mestrado) - UFRJ/PROUR - Programa de Pós - Graduação em Urbanismo. - Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2009.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenções em sítios industriais e de interesse cultural**. Tese de Doutorado. História e fundamentos da Arquitetura e do urbanismo – FAUUSP. São Paulo, 2009.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico industrial paulistano: Iniciativas de levantamento, valorização e tutela**. In: CORDOVA, Dayana Zdebsky de (Org.) et al. **Pelos trilhos: paisagens ferroviárias de Curitiba**. Fundação Cultural de Curitiba. Curitiba, 2010.

_____. **Preservação e restauro urbano - Intervenções em sítios históricos industriais.** São Paulo: Editora FAP-UNIFESP, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo - razão e emoção.** 4.ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Nestor Victor dos. **A terra do futuro: impressões do Paraná.** Curitiba: P.M.C., 1996.

SEEC. Conceituação de Carta Patrimonial. In. **Carta Patrimonial.** Curitiba: SEEC, Coordenadoria do Patrimônio Cultural, 2011. Disponível em <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=264>> Acessado em: Maio, 2015.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo.** 36ª ed. São Paulo: Malheiros Editores Ltda., 2013.

UFFELEN, Chris Van. **Re-Use Architecture.** Braun Publishing Ag. Berlin , 2011.

VARGAS C. H.; CASTILHO H. A. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, estratégias e resultados.** São Paulo. 1ª edição. Editora Manole Ltda, 2006.

ZAITTER, Bruno Augusto Hasenauer. **Potenciais para revitalização de espaços industriais pretéritos: Caso Rebouças em Curitiba – PR.** Dissertação. Programa de Pós - Graduação em Gestão Urbana – PPGTU. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2009.

ZORZO, Francisco Antonio. **A emergência do capitalismo ferroviário na Europa na segunda metade do século XIX: a implantação da ferrovia na França, Itália e Espanha.** In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, XXV, 2009, Fortaleza. Anais do XXV Simpósio Nacional de História – História e Ética. Fortaleza: ANPUH, 2009.

<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/163/artigo63526-1.aspx>

<http://3.pb.blogspot.com/>

http://medienwerkstatt-online.de/lws_wissen/vorlagen/showcard

<http://repositorio.ufu.br/>

<https://umbrasileironaespanha.wordpress.com>

<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>

<http://www.2011.ruhrtriennale.de/static/common/wfimage/>

<http://www.ayesa.com/pt/proyectos/>

<http://www.bochum.de/>

<http://www.bustler.net/>

<http://www.btg-bestellservice.de/pdf/40111100.pdf>

[http:// www.casadamemoria.org.br](http://www.casadamemoria.org.br)

<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/artigos/pdf/178.pdf>

<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/especiais/ferrovia-130-anos/estacao-de-curitiba.jpg>

<http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/98360/>

<http://www.fosterandpartner.com>

[http://www.flickr.com /](http://www.flickr.com/)

[http://www.google.com.br /](http://www.google.com.br/) - google earth

<http://www.jahrhunderthallebochum.de>

<http://www.memorial.mppr.mp.br/>

<http://www.portomaravilha.com.br/>

<http://www.tripadvisor.com.br/>

- APÊNDICES -

MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ - Requalificação do Depósito de Locomotivas da RFFSA

- A região do Rebouças destaca-se pela diversidade de usos resultante dos planos de requalificação do bairro.
- Embora tenham perdido as funções originais, muitos edifícios da área apresentam elementos da memória fabril e mantêm um forte valor simbólico ligado aos elementos da arquitetura industrial e da memória ferroviária.

- Constitui um espaço de divulgação e preservação da história de uma época
- Características de acervo de patrimônio industrial, arquitetônico e cultural

- * Ao encontrar outras vocações além do resgate da memória cultural e histórica, o espaço vem promover novas experiências, estabelecendo diretrizes de ocupação e vivência, integrando e aproximando o convívio social.
- A edificação está inserida numa área de articulação com a cidade.



Edificação de pequeno porte com grande área para museu ao ar livre, espaços de integração social e cultural e estacionamento.

TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA : Arquitetura Industrial

PERFIL DO USUÁRIO : Estudantes - Famílias - Turistas - Jovens/Adultos

INFRAESTRUTURA : Museu - Exposições/Eventos - Comércio - Alimentação / Lazer - Estacionamento



CONTEXTO CONTEMPORÂNEO

POR QUE É IMPORTANTE HOJE?

- O Museu promoverá a preservação e conservação do Patrimônio Arquitetônico Ferroviário, bem como o resgate da História do Bairro Rebouças, do desenvolvimento industrial e da urbanização de Curitiba.

- O espaço que hoje se destina a abrigar o Museu Ferroviário encontra-se relegado à segundo plano dentro de um estabelecimento comercial.

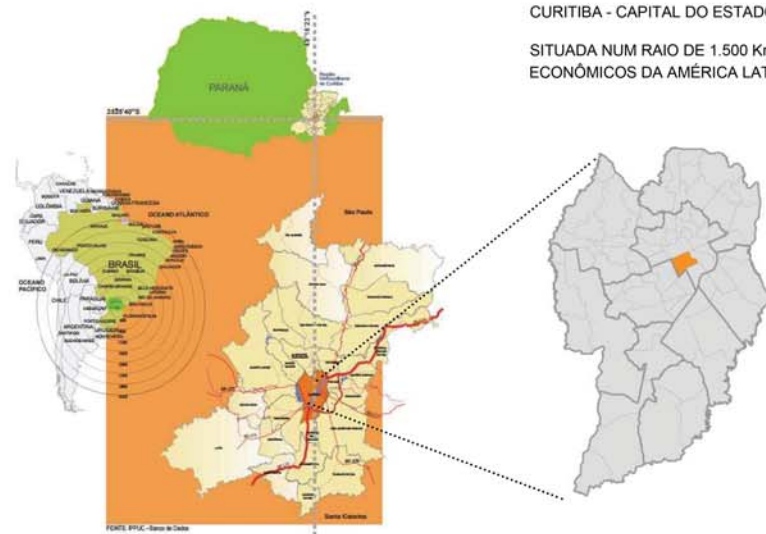
- A Rodoferroviária é o acesso de grande parte dos turistas à cidade. Assim, não convém relegar as edificações adjacentes ao abandono, desperdiçando o potencial turístico e cultural de uma região histórica.



HISTÓRICO

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---|---|---|---|--|---|---|--|--|--|
| <p>1814 Inglaterra George Stephenson - 1ª locomotiva à vapor. Séc. XIX - Revolução Industrial: Incremento da Produção - Desenv. Cidades Transporte de produtos e pessoas</p> | <p>1835-1850 Brasil Imperial: Lei Federal nº 101. Primeiras Estradas de Ferro SP, MG, BA e RS. Crescimento das Capitais Brasileiras</p> | <p>1880 Lançamento da Pedra Fundamental da Ferrovia Curitiba-Paranaguá. Projeto Irmãos Engs. Rebouças</p> | <p>1885 Inaugurada a Estação Ferroviária em Curitiba, no Bairro Rebouças</p> | <p>1890 - 1905: Modernidade e Progresso Código de Posturas Urbanas, Expansão Industrial do Bairro Rebouças (erva-mate e madeira)</p> | <p>1920-1950 Grande Crescimento Urbano Primeiros Zoneamentos</p> | <p>1943 1o Plano Diretor Bairro Rebouças Polo Industrial</p> | <p>1943-1946 Construção do Depósito de Locomotivas no KM 108 - Estação Central - Curitiba</p> | <p>1960-1980 1965 - Plano Preliminar de Urbanismo • Cidade Industrial de Curitiba 1972 - Rodoferroviária de Curitiba</p> | <p>1980 Declínio das Ferrovias no Brasil Perda da Função Fabril do Bairro Rebouças Reconversão Econômica</p> | <p>1990 Vazios Urbanos Edifícios Industriais Subutilizados Abandono</p> | <p>2003 TICCIH Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial</p> | <p>2007 Lei Federal 11.483: IPHAN Responsável por preservar e conservar patrimônio ferroviário nacional</p> |
|---|--|--|---|---|---|---|--|---|---|--|--|--|

LOCALIZAÇÃO



ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

CURITIBA - CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ
SITUADA NUM RAIOS DE 1.500 Km DOS MAIORES POLOS ECONÔMICOS DA AMÉRICA LATINA.

CIDADE PÓLO DA RMC - 29 MUNICÍPIOS

ÁREA TERRITORIAL (km²): 435.036

POPULAÇÃO ESTIMADA (2015 - IBGE): 1.880.000

DENSIDADE DEMOGRÁFICA (Hab./km²): 4.027,05

4ª CAPITAL BRASILEIRA EM IDH = 0,823

O BAIRRO REBOUÇAS:

POPULAÇÃO: 14.680 hab (IBGE 2010)
ÁREA: 2,98 Km2

USO E OCUPAÇÃO: ZR-4 - MISTO

BAIRROS LÍMITROFES: Água Verde, Centro, Jardim Botânico, Parolin e Prado Velho.



PRINCIPAIS PONTOS TURÍSTICOS

O NOVO MUSEU FERROVIÁRIO ESTÁ NA ROTA TURÍSTICA DA CIDADE



- Teatro Pácol
- Jardim Botânico
- Teatro Guaíra
- Parque Público
- Centro Cívico
- Museu Oscar Niemeyer
- Bosque do Papa
- Bosque Alemão
- Universidade Livre do Meio Ambiente
- Ópera de Arame
- Parque Tanguá
- Parque Tingüí
- Parque Barigüí
- Torre Panorâmica
- Sector Histórico
- Praça Trindades
- Rua das Flores
- Rua 24 Horas
- Novo Museu Ferroviário

• CARACTERIZAÇÃO do ZONEAMENTO

| Zona Residencial 4 ZR - 4 | | |
|--------------------------------|-----------------------------|---|
| Usos Permitidos | Usos Tolerados | Ocupação |
| Habitação Transitória 1 | Habitação Unifamiliar | Coefficiente de Aproveitamento 2 |
| Habitação Coletiva | Habitação Familiar em Série | Altura Máxima 6 Pavimentos para Habitações 2 Pavimentos para Comércio e Comunitário. |
| Institucional / Cultural | Comunitário 1 | Alinhamento Predial de 5m |
| Com. e Serv. Vicinal de Bairro | | Afastamento das Divisas Facultativo até o 2 Pavimento. A partir desse 2,5m. |
| Indústria Tipo 1 | | Lote Mínimo 15mX450M (Testada por Área) |
| | | Porte de 200m² |

LEGISLAÇÃO: Lei Federal 12.651/2012 - Código Florestal Brasileiro - IMÓVEL PÚBLICO (RFFSA) Bem Tombado a nível Estadual, desde 2003.
APP Rio Belém - 30,00m leito até 10,00m - Faixa não edificável: 60,00m (30,00m eixo rio)
APP Reduzida - 20,00 m faixa não edificável - recomposição mata ciliar,
Bem Público - Imóvel de Interesse Público - UIP de cunho social /cultural / educacional.

O CONCEITO

Devido à proximidade com o centro de Curitiba, com a Rodoviária e o Mercado Municipal, o terreno é de fácil acesso tanto para veículos, pedestres e linha de transporte público.



- O terreno poderá conectar-se com a Rodoviária tornando-se um espaço integrador das atividades culturais ali ofertadas.
- Sendo uma Unidade de Interesse de Preservação Natural e o edifício ser patrimônio tombado, o projeto busca preservar e evidenciar as características da arquitetura ferroviária e industrial do edifício, dentro dos princípios do restauro: de **distinguidade, reversibilidade e mínima intervenção.**

DEFICIÊNCIAS

Qual é a realidade do local?

- Vazios urbanos;
- Estagnação e degradação da paisagem ferroviária;
- Deterioração do Complexo Fabril do Bairro Rebouças;
- Desaparecimento da Arquitetura e da memória Ferroviária de Curitiba;
- O Museu Ferroviário atual, inaugurado em 1982, não comporta todo o acervo. Pelo fato de estar instalado dentro de estabelecimento comercial, sua visitação fica relegada a um segundo plano.



POTENCIALIDADES

* Aspectos que favorecem a proposta



- Localização estratégica
- Integração com o entorno imediato: Rodoferroviária, Mercado Municipal, Shopping Estação, Est. Durival Brito, Ed. 7TH Avenue Live & Work, hotéis e comércio;
- Despertar interesse de iniciativas público/privadas em restaurar o imóvel;
- Resgatar da memória da arquitetura industrial e da história ferroviária no Paraná.

JUSTIFICATIVA

- A área delimitada encontra-se em precárias condições físicas e estruturais;
- Resgatar a memória cultural da arquitetura industrial e ferroviária da cidade;
- Requalificar dando novos usos a um espaço degradado valorizando uma área nobre de articulação da cidade;
- Proporcionar um novo espaço de difusão cultural e integração social.

OBJETIVO GERAL

Desenvolver um projeto de requalificação da antiga Garagem de Máquinas e Locomotivas da RFFSA como forma de preservar o patrimônio ferroviário e industrial na paisagem do Bairro Rebouças.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar as oportunidades que um projeto dando novos usos, poderia restabelecer a relação de pertencimento à cidade do edifício em questão.

Enfatizar como a requalificação e intervenções arquitetônicas pontuais em tal patrimônio podem contribuir para o embelezamento e a melhoria da paisagem urbana, além de favorecer a integração cultural para aquele espaço e seu entorno.

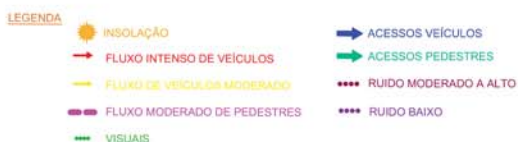
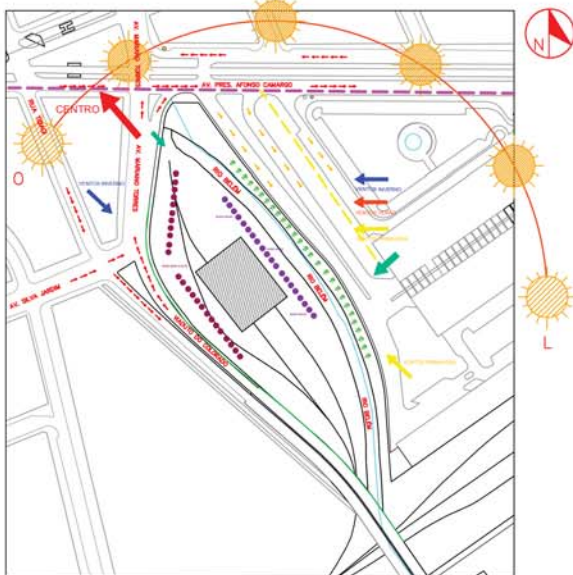
Propor a recuperação e readequação do depósito de máquinas da RFFSA como um ícone da arquitetura industrial e peça integrante do desenvolvimento urbano da região do Rebouças;

O TERRENO

ÁREA : 19.580 m² / + ÁREA ANEXA : 15.850 m²
ÁREA CONSTRUÍDA : 2.700 m²

MAPA SÍNTESE

ESC.: 1/3000



CONDICIONANTES :

ESC.: 1/7500



DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS - Arquitetura industrial ferroviária. Valor histórico/cultural da cidade.

RIO BELÉM / MATA CILIAR - Recomposição da mata ciliar e despoluição do Rio Belém - Paisagismo.

RODOFERROVIÁRIA/ ENTORNO - Integração social e cultural com os edifícios do entorno imediato.

ENTRONCAMENTO VIÁRIO - FLUXO DE VEÍCULOS - Grande fluxo de veículos, ônibus e comércio. Acesso à cidade.

PROGRAMA DE NECESSIDADES POR SETORIZAÇÃO

| SETOR | ÁREA (m ²) | SETOR | ÁREA (m ²) |
|---------------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------|
| SETOR ATENDIMENTO | | SETOR TÉCNICO | |
| FOYER | 150,00 m ² | RECEPÇÃO / DESPACHO | 101,50 m ² |
| RECEPÇÃO / INF / G. VOLUMES | 150,00 m ² | SALA QUARENTENA | 147,50 m ² |
| LOUNGE | 75,00 m ² | SALA ACERVO TÉCNICO | 147,50 m ² |
| SANITÁRIOS | 84,50 m ² | OFICINA RESTAURO E LAB. | 144,50 m ² |
| CIRCULAÇÕES | 73,50 m ² | DEPÓSITO DE DIVISÓRIAS | 103,00 m ² |
| | | DAL COPA/ BENS FUNDO | 50,50 m ² |
| | | COORD. EDUC/DIÁLOG | 50,00 m ² |
| | | CIRCULAÇÃO | 205,00 m ² |
| | | ESTACION. CARGA/DESCA | 250,00 m ² |
| SETOR PÚBLICO | | | |
| CAFÉ | 225,00 m ² | SETOR EDUCATIVO/ CULTURAL | |
| LIVRARIAS/LOJA | 195,00 m ² | RECEP COORD. EDUC/CULT | 46,30 m ² |
| DECK EXTERNO | 120,00 m ² | COORDENAÇÃO EDUCATIVA | 66,50 m ² |
| PASSARELA | 250,00 m ² | SALA REUNIÕES | 75,00 m ² |
| CIRCULAÇÕES | 785,00 m ² | SALA DE PROJEÇÕES | 76,50 m ² |
| GANTAS | 60,00 m ² | SALA DE PALESTRAS | 100,50 m ² |
| ESTACIONAMENTO | 120 Vagas | SALA MULTIMÍDIAS "CURITIBA" | 101,00 m ² |
| | | SALA AÇÃO EDUCATIVA | 105,00 m ² |
| | | SALA MULTIMÍDIAS | 226,00 m ² |
| | | SALA MULTIMÍDIAS (3) | 410,00 m ² |
| | | AUDITÓRIO / 300 P.) | 410,00 m ² |
| | | HALL/ FOYER EVENTOS | 410,00 m ² |
| | | SANITÁRIOS | 60,00 m ² |
| | | COPA APOIO | 18,00 m ² |
| | | SALAS APOIO (3) | 55,00 m ² |
| | | CIRCULAÇÃO | 100,00 m ² |
| SETOR ADMINISTRATIVO | | SETOR SERVIÇOS GERAIS | |
| RECEPÇÃO ADM / ESTAR | 48,00 m ² | TRABALHO/CONTROLE | 12,00 m ² |
| DPTO. ADMINISTRATIVO / FIN / RH | 50,50 m ² | SANITÁRIOS/VESTIÁRIOS | 27,00 m ² |
| COORD. CULTURAL / COMUN. | 25,00 m ² | COPA | 27,00 m ² |
| DIRETORIA CULTURAL | 25,00 m ² | DAL SETOR DA LIMPEZA | 35,00 m ² |
| DIRETORIA GERAL | 25,00 m ² | DEPÓSITO DE MANUTENÇÃO | 80,00 m ² |
| DIRETORIA ADM/FINANC. | 25,00 m ² | CASA DE MÁQUINAS | 60,00 m ² |
| DIRETORIA AÇÃO EDUC. | 25,00 m ² | CENTRAL AR CONDICIONADO | 100,00 m ² |
| SALA DE REUNIÕES 1 E 2 | 89,50 m ² | ÁREA TÉCNICA / SHAFTS | 64,00 m ² |
| CIRCULAÇÃO | 60,00 m ² | COLETA DE LIXO | 35,00 m ² |
| ESTAR / COPA | 32,50 m ² | CIRCULAÇÃO | 50,00 m ² |
| | | | |
| SETOR EXPOSITIVO | | | |
| EXPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS | 800,00 m ² | | |
| EXPOSIÇÕES PERMANENTES | 1.600,00 m ² | | |
| ARQ HIST. ZOOC. - BIBLIOTECA | 150,00 m ² | | |
| ÁREAS EXPOSIÇÕES AO AR LIVRE | | | |

| SETOR | ÁREA m ² |
|----------------|---------------------|
| PÚBLICO | 1640,00 |
| EXPOSITIVO | 2400,00 |
| ATENDIMENTO | 540,00 |
| EDUC./CULTURAL | 1920,00 |
| ADMINISTRATIVO | 450,00 |
| TÉCNICO | 1190,00 |
| SERVIÇOS | 490,00 |
| EXTERNO | |
| TOTAL | 8630,00 |

TOPOGRAFIA DO TERRENO



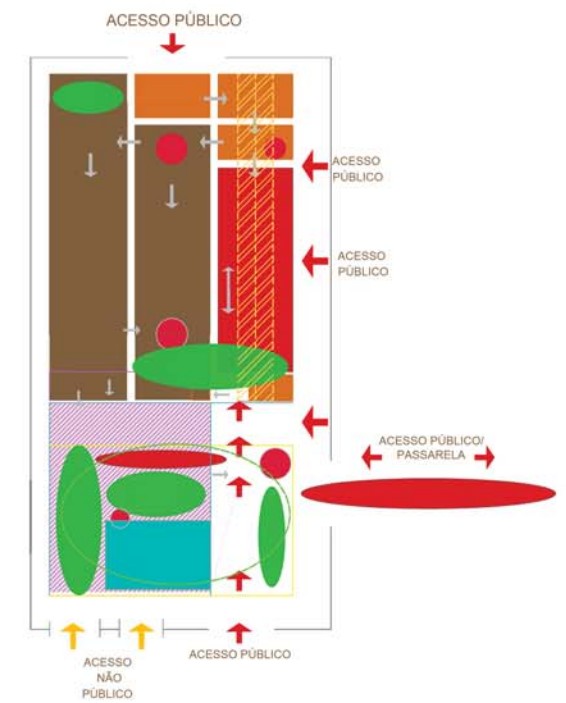
ESC.: 1/5000
O TERRENO ENCONTRA-SE EM ÁREA TOTALMENTE PLANA CFE. O MAPEAMENTO DAS CURVAS DE NÍVEL INDICADO

PLANO DE OCUPAÇÃO



ESC.: 1/2500

PLANO DE SETORIZAÇÃO



LEGENDA:

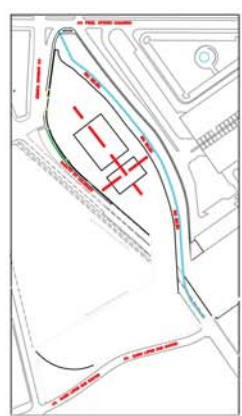
- Setor Atendimento
- Setor Administrativo
- Setor Expositivo/Acervo
- Setor Público
- Setor Técnico
- Setor Educ./Cultural
- Setor Serviços
- Circulação Vertical

ESPECIFICAÇÃO DA VEGETAÇÃO

| NOME COMUM | CARACTERÍSTICAS | APRESENTAÇÃO | USO | NOME POPULAR | CARACTERÍSTICAS | APRESENTAÇÃO | USO | NOME POPULAR | CARACTERÍSTICAS | APRESENTAÇÃO |
|------------|-----------------|--------------|-----|--------------|-----------------|--------------|-----|--------------|-----------------|--------------|
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

Na proposta de recomposição da mata ciliar do Rio Belém apresenta-se uma variedade de árvores e vegetações pertinentes ao ambiente natural da região, conforme a SMMA.

DEFINIÇÃO DO PARTIDO



Segmentação de Volumes
Antigo / Novo



Criação de Eixos de Convivência e
Eixo de Integração Social/ Cultural



Museu Interno
Museu Externo

Na definição do partido do projeto do Museu procurou-se elencar os Princípios do Restauro dando um novo uso para um Patrimônio Histórico, não tocando no Bem, a criação de um edifício anexo para suprir o programa de necessidades, valorização dos espaços externos onde foram conservados os trilhos férreos - Testemunhos de uma época. Assim, reforça-se a distinção entre a intervenção e a originalidade do conjunto. Funcionalmente o partido arquitetônico foi pautado na distribuição do programa de necessidades pela construção original e a criação de uma nova edificação que viesse complementar os espaços necessários.

ETAPAS DO PROJETO



1 - Paisagismo / Museu ao Ar Livre
Integração Entorno
Setores Segmentados



2 - Setores Integrados
Museu Ar Livre
Novos Acessos

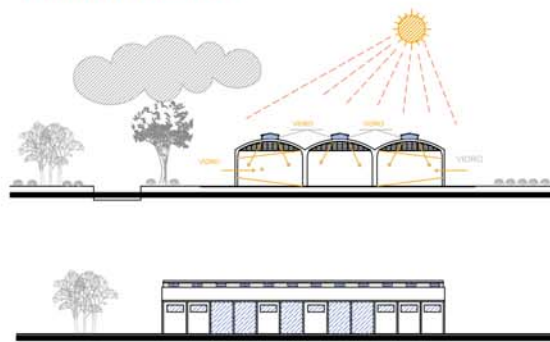


Museu Interno / Museu Externo - Anexo
Dinamismo Espaço - 2 pavimentos
Passarela de interligação Rodoviária



ASPECTOS FUNCIONAIS

CONFORTO LUMÍNICO



Substituição das vidraças e dos lanternins por peles de vidro garantindo maior conforto lumínico. Arborização e recomposição da mata ciliar melhorando o conforto térmico.

INTEGRAÇÃO/ FLUXOS



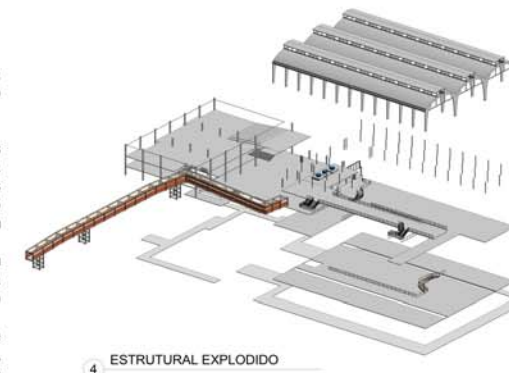
ASPECTOS TÉCNICOS

SISTEMA ESTRUTURAL

A edificação existente possui estrutura de concreto armado e a cobertura foi feita em laje de concreto com manta asfáltica, no ano de 1943.

Um mezanino será edificado para maximizar os espaços expositivos e educacionais, onde será utilizada estrutura metálica. Sendo assim, os vãos são vencidos por lajes pré-moldadas e vigas em perfis "i" e pilares de 15x15 revestidos por chapa metálica. Os vãos de 7,5 m facilitam assim a padronização modular dos ambientes. A edificação do anexo também apresenta estrutura em concreto, devido a configuração do solo no terreno. A proposta faz uso de laje comum no subsolo e laje e vigas protendidas no térreo, procurando vencer grandes vãos. A cobertura foi projetada em estrutura espacial e chapas de vidro duplo e tetos suspensos nos ambientes superiores, visando uma arquitetura bioclimática, controlando a iluminação e minimizando o uso de ar condicionado.

A passarela de interligação com a Rodoferroviária também foi projetada em estrutura metálica com contraventamento e guarda-corpo em chapas de aço corten perfuradas, sustentada por três pilares ao longo de seus 78 m. de extensão. Esta estrutura visa manter a alma ferroviária, resgatando a memória da histórica Ponte São João, da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.



4 ESTRUTURAL EXPLODIDO

ASPECTOS PLÁSTICOS



Utilização de materiais diferenciados, tanto no edifício anexo quanto no interior do museu, contrastando com o concreto armado do edifício existente, demarcam o antigo x o novo.

No "Anexo", a proposta é de uso de materiais como o Concreto, o aço corten natural e o vidro e no piso aplicação de cimento queimado, sempre seixando os "Trilhos" à mostra.



Opacidade e transparência entre o edifício antigo e as novas edificações propostas. surgem com o uso de grandes peles de vidro e aço corten.

REFERENCIAIS

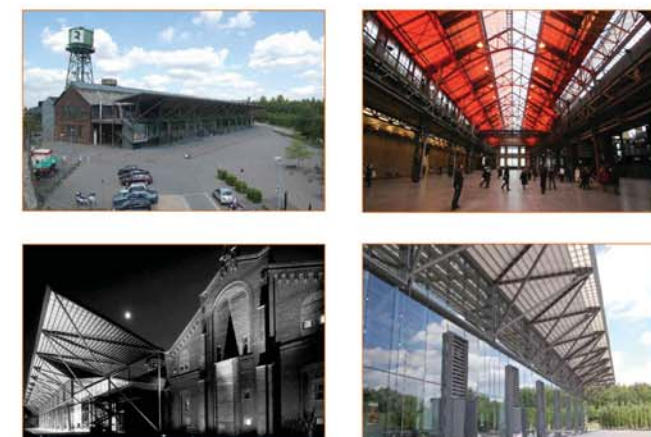
ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ATOCHA - MADRI / ESPANHA

Arquiteto : Rafael Moneo - 1992



JAHRHUNDERHALLE BOCHUM - ALEMANHA

Escritório de Arquitetura : Petzinka Pink



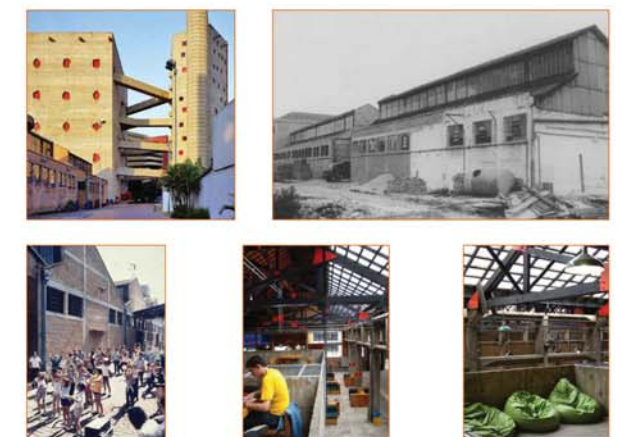
NICCOLÒ PAGANINI AUDITORIUM - PARMA - ITÁLIA

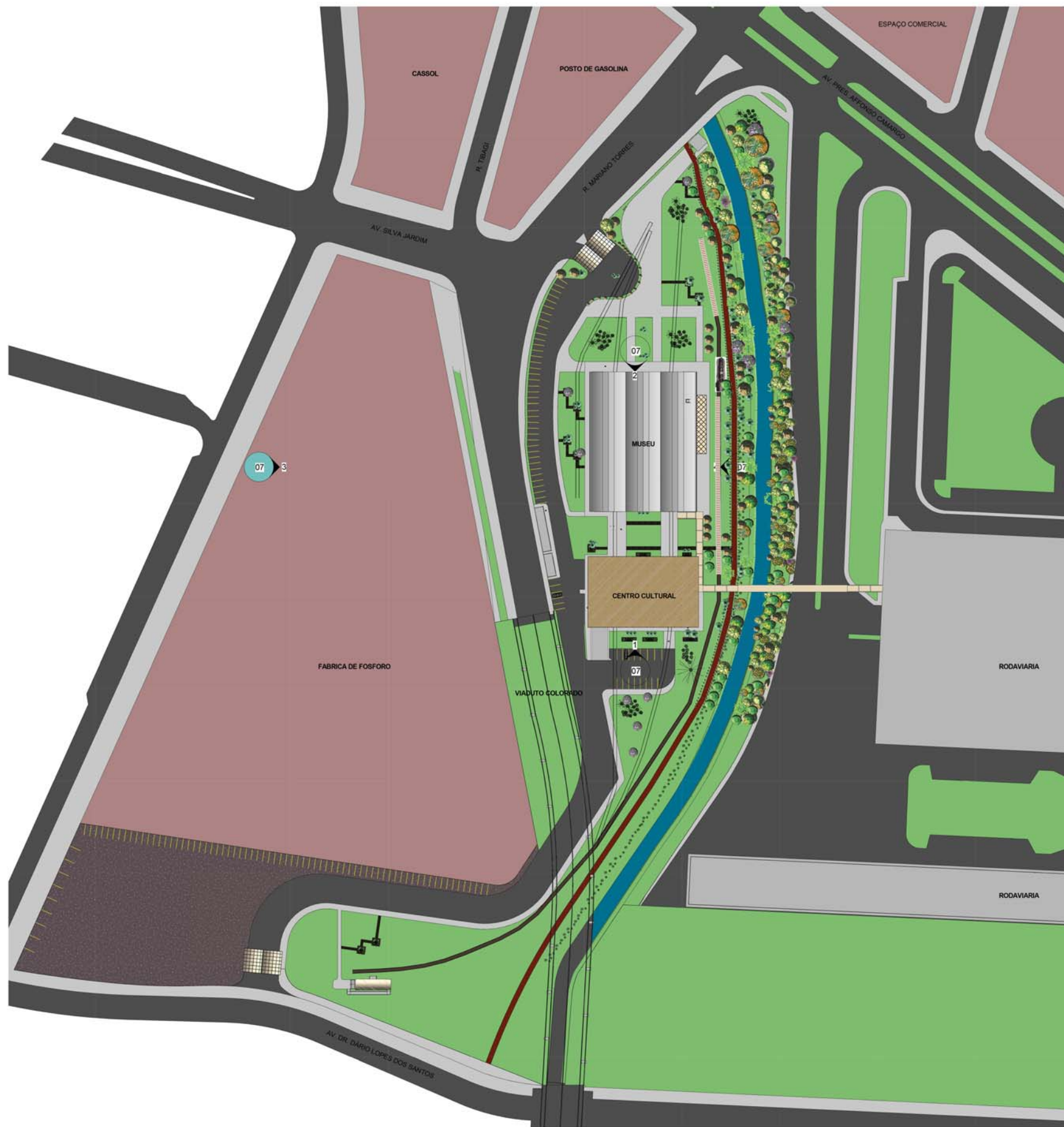
Arquiteto : Renzo Piano - 2001



SESC POMPÉIA - SÃO PAULO - BRASIL

Arquiteta : Lina Bo Bardi - 1962 - 1988





MEMORIAL

Esta proposta visa apresentar uma intervenção arquitetônica que possibilite a valorização das características históricas dos bens remanescentes. O projeto extrai da estrutura existente seu máximo potencial por meio de sua legibilidade e coerência com o uso dos espaços. Por se tratar de uma edificação tombada pelo Patrimônio Histórico Estadual, o projeto não busca ser monumental, visto que isso poderia impactar com a arquitetura industrial ali presente.

A intervenção no conjunto existente teve como objetivo resgatar e valorizar as características históricas da construção através da restauração de seus elementos construtivos e da inserção de novos atributos relativos à mudança de uso. Os novos itens incorporados ao patrimônio são característicos da contemporaneidade. Assim reforça-se a distinção e a entre a intervenção e a originalidade do conjunto. Funcionalmente, o partido arquitetônico foi pautado na distribuição do programa de necessidades pelas construções originais e na criação de uma nova edificação para complementação dos espaços necessários.

O projeto proposto buscou ressaltar as características mais significativas que resistiram ao tempo: "Os Esbeltos Arcos em Concreto Armado". A intervenção de requalificação do edifício se utiliza de poucos recursos arquitetônicos, apenas procurando resgatar a memória do estilo industrial. Os compartimentos internos são novos e visam atender aos novos usos do prédio: estruturas metálicas na composição um mezanino, do café e da livraria propondo um novo conceito ao espaço; área administrativa do Museu e do Centro Cultural. Todas as aberturas e esquadrias são novas e contam com características contemporâneas, despojadas de adornos.

Distribuídos no piso térreo estão os espaços: Exposições periódicas e Exposições Permanentes, Recepção, Guarda-volumes, cafeteria e livraria, salas educativas e sanitários. A criação de um mezanino teve o objetivo ampliar a área de exposições permanentes, sala de palestras e o acesso para a área administrativa, numa proposta de resgate à arquitetura industrial fazendo uso dos lanternins.

A partir do eixo de circulação cria-se uma conexão com o Prédio Anexo, projetado para receber o setor técnico no subsolo, distribuídos em Sala de Acervo Técnico, Laboratórios, Oficinas de Restauro, Quarentena e a Recepção/Despacho de Obras, depósito de divisórias e de materiais e o setor de serviços gerais.

No piso térreo do Anexo, encontram-se as salas multieventos e uma sala de exposições multimídias sobre Paraná e os pontos turísticos de Curitiba, Salas de Ações Educativas, além e uma área de vivência nas grandes circulações/estar.

Em contraste às linhas rígidas da arquitetura industrial, suas colunas curvas conduzem o visitante a entrar no museu. O grande foyer abre uma visual para dentro do edifício através de uma imensa pele de vidro que permite a compreensão do espaço.

O projeto também propõe uma singela passarela em estrutura metálica que interliga esse espaço com a Rodoferroviária, contribuindo para a integração sócio/ cultural com o entorno. Essa obra vem resgatar a memória ferroviária, pois a estrutura metálica traz a leitura da Ponte São João da Ferrovia Paranaguá-Curitiba. No paisagismo, os trilhos férreos permanecem como testemunhos de uma época.

ESPECIFICAÇÃO DA VEGETAÇÃO

| FOTO | NOME POPULAR NOME CIENTÍFICO | CARACTERÍSTICAS | REPRESENTAÇÃO | FOTO | NOME POPULAR NOME CIENTÍFICO | CARACTERÍSTICAS | REPRESENTAÇÃO | FOTO | NOME POPULAR NOME CIENTÍFICO | CARACTERÍSTICAS | REPRESENTAÇÃO |
|------|------------------------------------|--|---------------|------|---------------------------------|---|---------------|--|---|--|---------------|
| | Ipê amarelo Tabebuia alba | Altura de 20-30m, decídua. floração amarela de julho-setembro sem folhagem | | | Borá negundo | Altura até 8m, copa densa arredondada. floração em marca, resiste a poluição urbana | | | Ligustro Ligustrum lucidum | Altura até 12m, copa densa arredondada. floração branca de outubro-fevereiro | |
| | Buriti Fitzingeria brasiliensis | Altura de 2-5m, com folhas verdes escuras, folíolos palmados e rígidos | | | Chorão Salix babingtonii | Altura de até 20m, caducifolia no inverno, floração amarelo-esverdeada na primavera | | | Cruz de Malta Malpighia ilicifolia | Arbusto semi-herbáceo, altura de 1-1,5m, floração branca no verão | |
| | Hibisco Hibiscus sp | Altura de 3-5m, com floração salmão durante boa parte do ano, resistente a clima frio | | | Dedeleira Lafortia parari | Altura de 10-15m, decídua, floração de outubro-diezembro | | | Árvore da china Koelerutaria bipinnata | Altura de 8-10m, floração amarela no início do outono, frutos de cor avermelhada | |
| | Mamangá Sennea macranthera | Altura de 6-8m, com floração amarela esverdeada de dezembro - abril, semidecídua ou decídua no inverno | | | Tipuana Tipuana tipu | Altura até 20m, copa densa e grande, floração laranja-amarelada na primavera | | Representação de outros arbustos presentes na região | | | |

Fonte: Árvores nativas de grande e médio porte, conforme SMMA-Curitiba - horto florestal

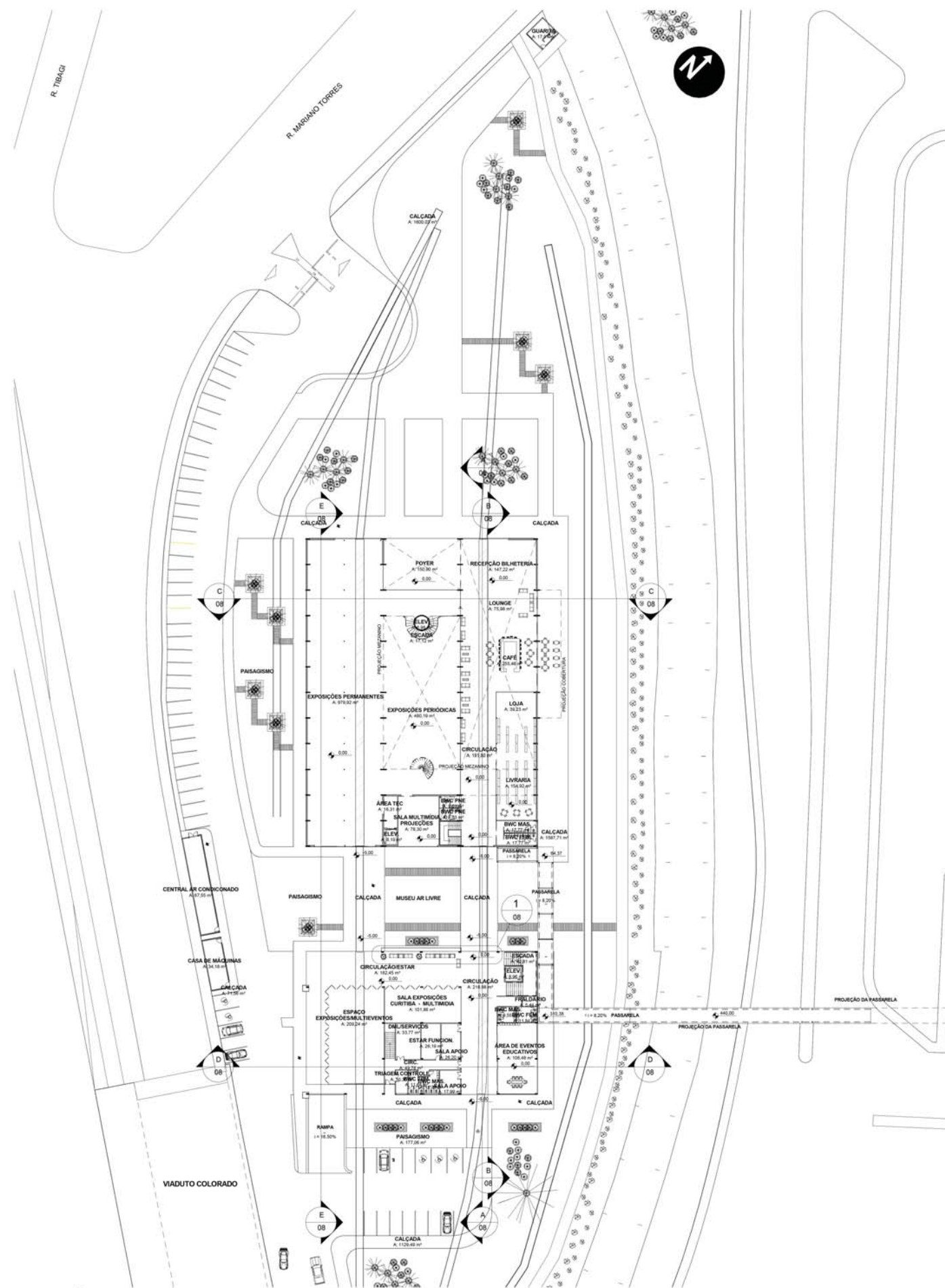
1 IMPLANTAÇÃO / COBERTURA
1 : 1000

MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ
REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA
CURITIBA - BRASIL

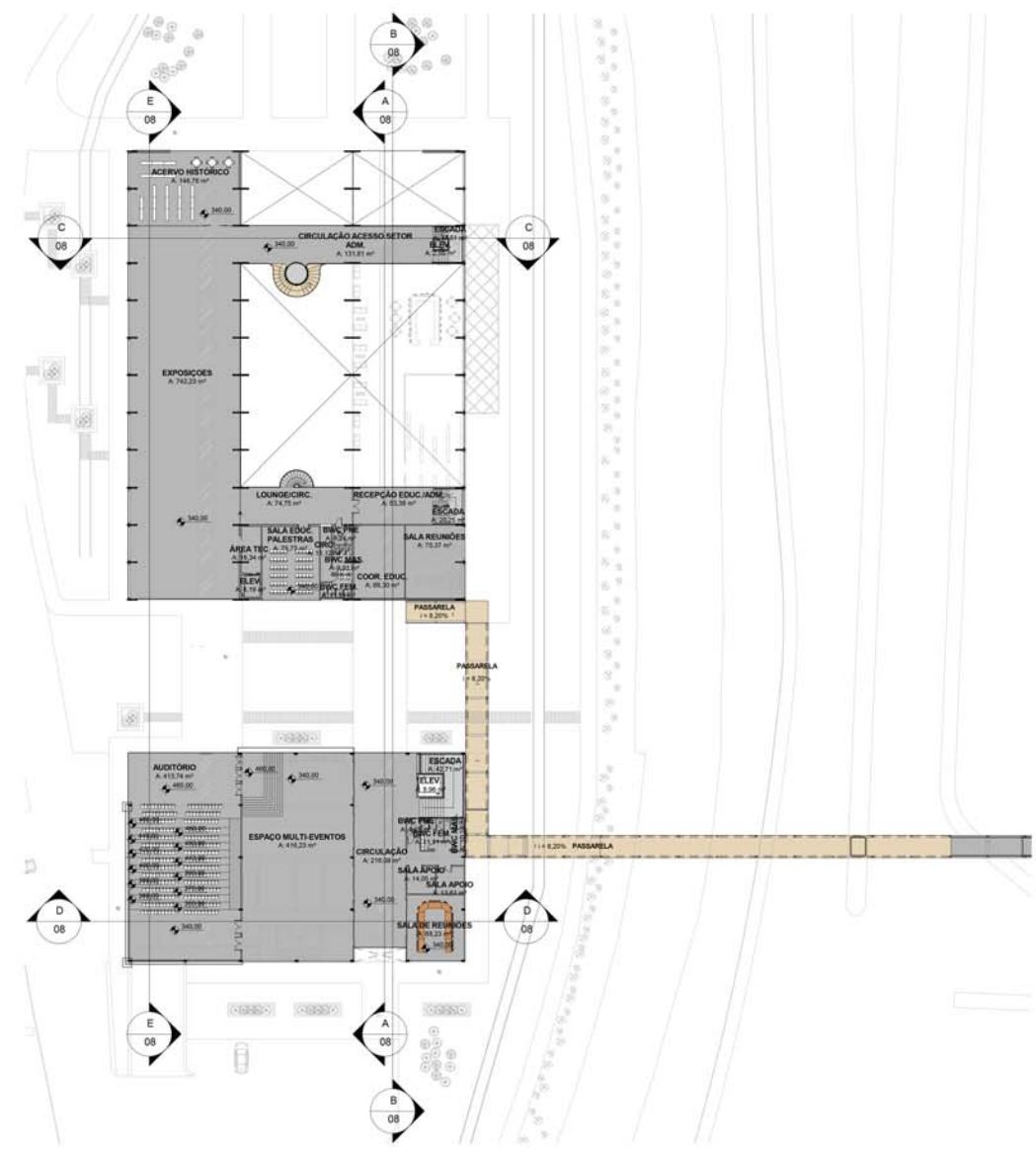
ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

ALUNA: REGINA SCHADECK
ORIENTADORA: PROFª GICELI PORTELA C. DE OLIVEIRA

04/09
2015



1 TÉRREO
1 : 500



2 1º PAVIMENTO
1 : 500

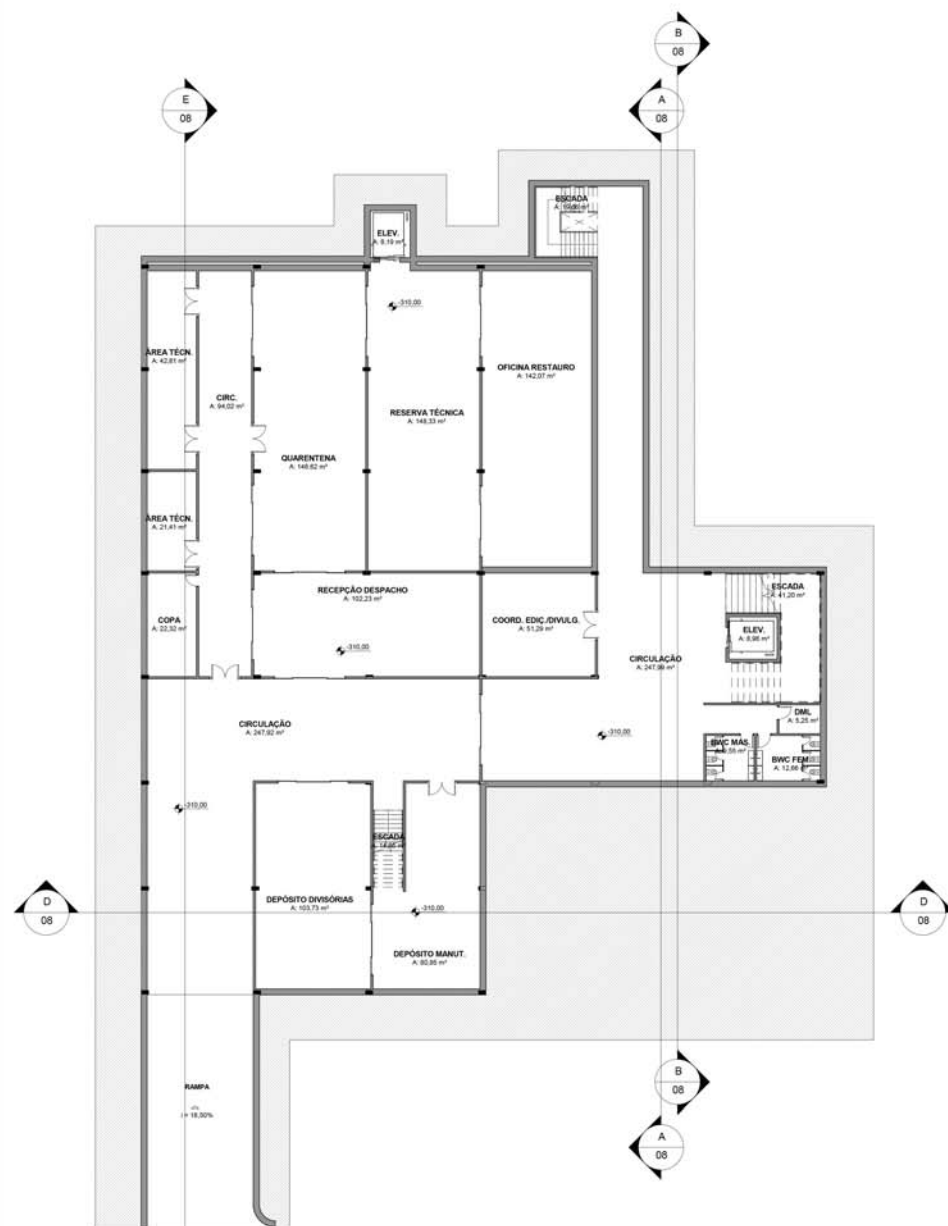
MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ
 REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA
 CURITIBA - BRASIL

ARQUITETURA E URBANISMO
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

ALUNA: REGINA SCHADECK
 ORIENTADORA: PROFª GICELI PORTELA C. DE OLIVEIRA

05/09
 2015

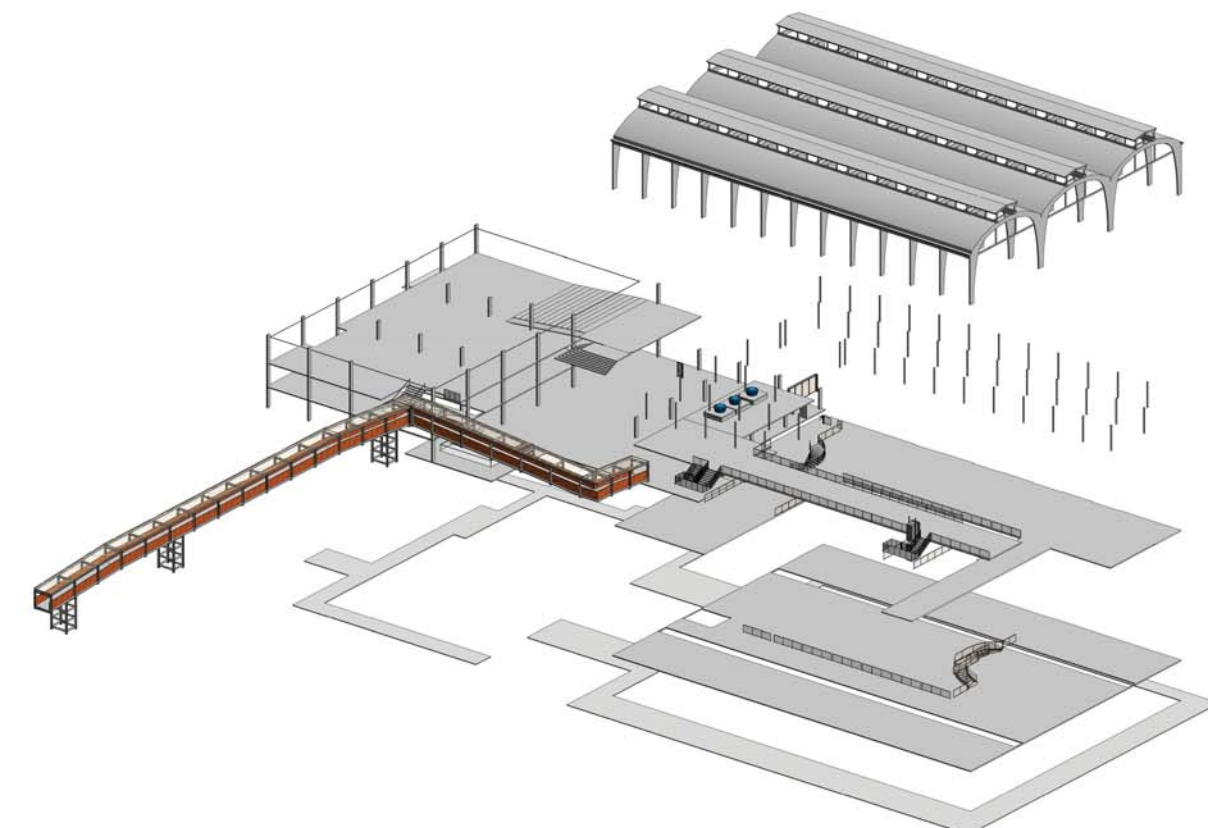




1 SUBSOLO
1 : 250



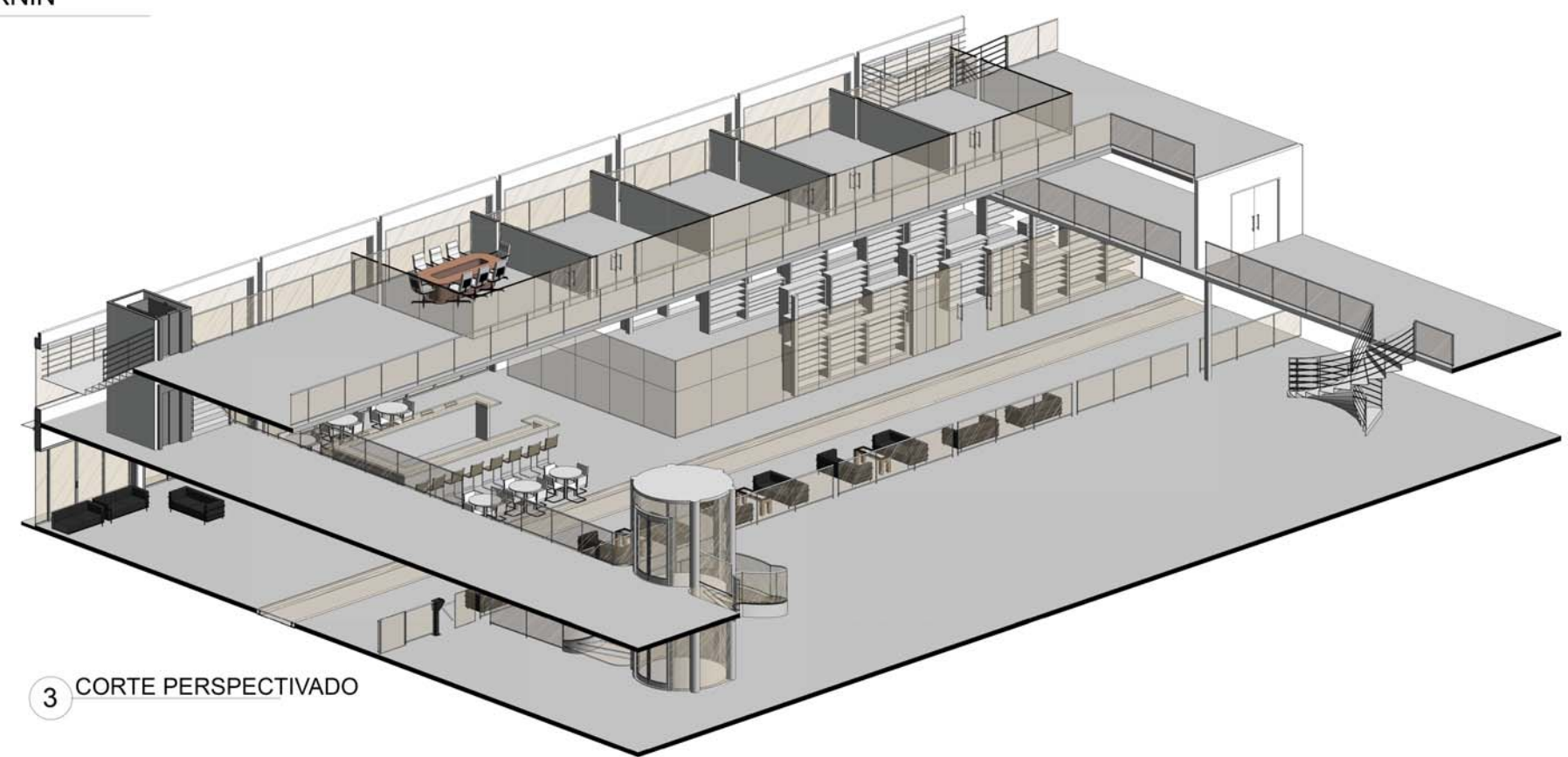
2 LANTERNIN
1 : 250



4 ESTRUTURAL EXPLODIDO



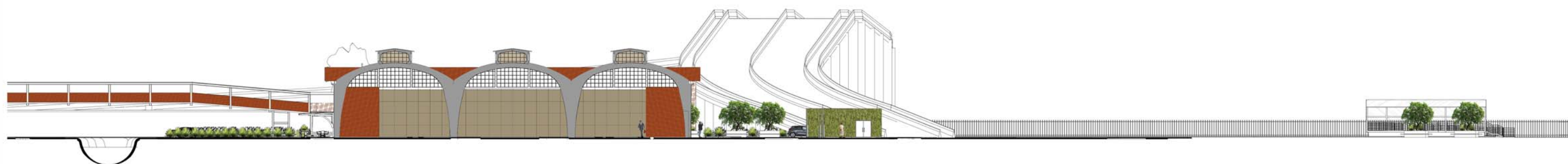
DETALHE ELEVADOR



3 CORTE PERSPECTIVADO



1 VISTA POSTERIOR
1 : 250



2 VISTA FRONTAL
1 : 250



3 LATERAL ESQUERDA
1 : 250



4 LATERAL DIREITA
1 : 250

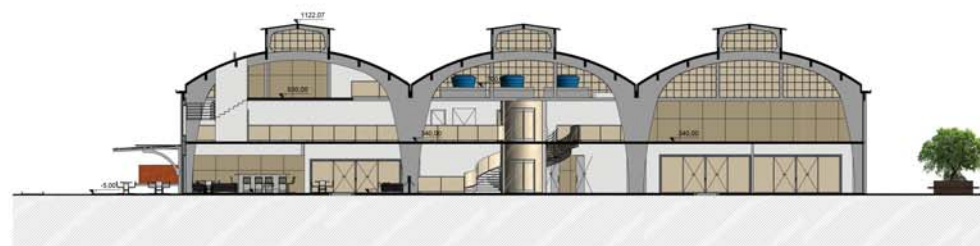
ELEVAÇÕES



A Corte A
1 : 250



B Corte B
1 : 250



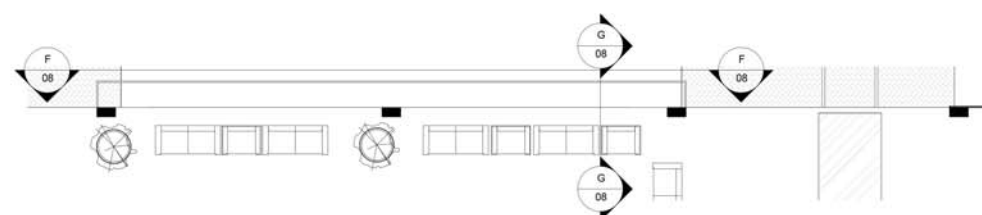
C Corte C
1 : 250



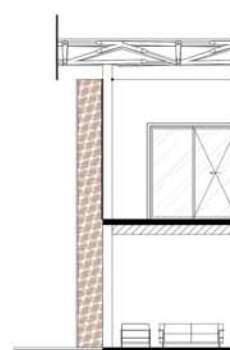
D Corte D
1 : 250



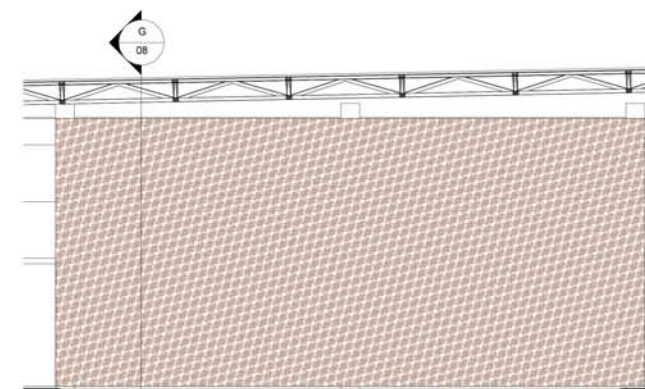
E Corte E
1 : 250



1 DETALHE CHAPA CORTEN
1 : 100



G DETALHE G
1 : 100



F DETALHE F
1 : 100



IMAGENS ATUAIS DO EDIFÍCIO

IMAGENS DA PROPOSTA DO PROJETO

MUSEU FERROVIÁRIO DO PARANÁ
REQUALIFICAÇÃO DO DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS DA RFFSA
CURITIBA - BRASIL

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

ALUNA: REGINA SCHADECK
ORIENTADORA: PROFª GICELI PORTELA C. DE OLIVEIRA

09/09
2015