

Arranjo ferroviário e espaço urbano na região dos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR)

Coaracy Eleutério da Luz*

Resumo

Localizado na região dos Campos Gerais/Mata de Araucária, o trecho Ponta Grossa-União da Vitória da ferrovia São Paulo-Rio Grande foi construído no início do século 20. Neste percurso foi implantada uma infraestrutura conforme o grau de participação do local no movimento ferroviário regional para o transporte de passageiros e cargas, constituindo-se em um importante aliado no desenvolvimento socioeconômico e na promoção de diversas alterações no contexto espacial em questão. Assim, demonstra-se a relação existente entre o arranjo ferroviário e o espaço em que este se insere no decorrer de sua passagem histórica através da análise dos principais conceitos urbanísticos e arquitetônicos, e da formação de *brownfields*.

Palavras-chave: Ferrovia São Paulo-Rio Grande, século 20, Brasil. Ferrovias urbanas. Redesenvolvimento de *brownfields*.

Railway Arrangement and Urban Space in the Region of Campos Gerais/Mata de Araucária (PR)

Abstract

In the stretch between Ponta Grossa and União da Vitória (city), located in the region of Campos Gerais/Mata de Araucária, it was constructed in the beginning of the twentieth century the São Paulo-Rio Grande railway. In that course, an infrastructure was implanted according to the level of the local's participation in the regional railway movement for passengers and loads transportation, what constituted in an important allied in the socioeconomic development and the promotion of several alterations in the space context in question. Thus, this work demonstrates the existent relationship between the rail arrangement and the space, in wich it inserts through its historical

context analysing the main urbanistic and architectural concepts and *brownfields* formation.

Key-words: São Paulo-Rio Grande brazilian railway history, 20th century. Urban railways. Brownfields redevelopment.

Introdução

No início do século passado, registra-se no Paraná a construção de um importante eixo de ligação sobre trilhos entre a região sul e os principais pólos econômicos do país – São Paulo e Rio de Janeiro. Essa ferrovia, então denominada São Paulo-Rio Grande, tinha como ponto de partida a cidade de Itararé em São Paulo e findava seu trajeto em Marcelino Ramos no Rio Grande do Sul, atravessando praticamente quase todos os estados sulinos.

Ao longo do traçado desta ferrovia da Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) erigiu-se uma diversidade de edificações, tais como: estações, paradas, oficinas, depósitos, guaritas, pontes, residências, armazéns, entre outros bens. Desta forma, o advento ferroviário na região implementou uma importante configuração espacial, tanto rural como urbana, diferenciada de acordo com as condições anteriores à implantação de tal sistema de transporte. A partir da década de sessenta, entretanto, com a priorização do transporte rodoviário, as ferrovias brasileiras entraram em um profundo declínio e inicia-se um grave processo de deterioração, episódio que reforçado por uma política neoliberal as conduziu, na década de noventa, ao poder da iniciativa privada.

Nessa contextura, o presente artigo busca abordar o fato ferroviário pertencente ao trecho compreendido entre Ponta Grossa e União da Vitória (1) (FIGURA 01), considerando-o como um expressivo elemento que juntamente com alguns fatores preexistentes e relevantes na produção do espaço e evolução do território, contribuiu para a concepção da morfologia urbana presente na região. De tal modo, pretende-se demonstrar a relação existente entre o arranjo ferroviário e o espaço em que este se insere no decorrer de sua passagem histórica a partir da análise dos principais

conceitos urbanísticos e arquitetônicos relativos à forma urbana, função urbana, desenho urbano, contexto, elementos morfológicos e formação de *brownfields*.



Figura 01 - Estações ferroviárias ao longo do trecho Ponta Grossa - União da Vitória nos Campos Gerais/Mata de Araucária. Fonte: ASSOCIAÇÃO PARANAENSE DE BOAS ESTRADAS, 1930.

1 Ferrovia e transformações espaciais nos Campos Gerais/Mata de Araucária (1904-2004)

Os propósitos da construção da ferrovia São Paulo-Rio Grande tem seus primeiros indícios oficiais na última década do século 19, no entanto, a concretização de tal

projeto concluiu-se na seção estudada até os primeiros anos do século seguinte. Este trecho, totalizando 264 quilômetros e conectado às ferrovias paranaenses que pleiteavam ao litoral, passou a servir ao tráfego em 1905. O segmento entre os municípios de Ponta Grossa e União da Vitória foi dotado de uma significativa infraestrutura composta hierarquicamente conforme sua funcionalidade por estações principais e estações secundárias (LUZ, 2003, p. 34).

Além desses imóveis, também contava com o apoio técnico de oficinas centrais; depósito de locomotivas com oficina reparadora; armazém do almoxarifado (depósito de materiais ferroviários, como rolamentos vagões, aparelhagem de freios, madeira para reparos em vagões, chaparia e ferragens em geral) nas estações com maior movimento. Alguns locais apresentavam embarcadouro para animais; girador; balança para vagões (utilizada para pesagem das cargas); triângulo de reversão; britador (máquina para quebrar pedras, utilizada na manutenção dos trilhos) e trem de socorro (trem equipado para prestar auxílio em eventuais acidentes de tráfego) (LUZ, 2003, p. 34).

Percebe-se com isso que a vasta infraestrutura ferroviária se projetou de forma diferenciada em cada município da área em estudo conforme o seu grau de participação no movimento de transporte. É importante complementar nesta parte que em um sentido mais amplo a cidade deixa de apresentar uma forma definida e marcada, evoluindo para um conjunto de formas inter-relacionadas entre si (a rede ferroviária) e com o território-suporte (a região estudada). Pode-se afirmar que os meios de transporte originam novas “formas” de crescimento e modos distintos de compreensão do espaço, visto que “a mobilidade tornou-se uma quarta dimensão que já não pode ser ignorada quer na leitura quer na composição espacial” (LAMAS, 2000, p. 66).

Em União da Vitória verifica-se que os equipamentos ferroviários se mostraram com acentuada constância, porquanto este local conta com uma suntuosa estação que serviu conjuntamente ao movimento de transporte do município catarinense de Porto União; além desta, para se atender ao tráfego existente no início do século passado foram construídos depósitos de locomotivas, depósitos para cargas, depósitos para manutenção (ferraria, telégrafo, carpintaria, pintura, etc.), prédios administrativos,

oficinas, clube ferroviário, estádio desportivo e edificações residenciais (LUZ, 2003, p. 33).

Na área urbana do município de Ponta Grossa, um dos mais destacados do trecho devido ao fato de já estabelecer ligação férrea com os portos de Paranaguá e Antonina, arquitetou-se uma completa instalação ferroviária proporcionada pela presença de pátios para manobras e armazenamento de comboios e usinas de tratamento de dormentes e trilhos. Além disso, também havia escolas profissionalizantes, hospital, armazéns e vilas operárias que contribuíram para que a cidade fosse um dos principais e mais equipados centros urbanos da região sul. Contudo, alguns equipamentos da ferrovia foram implantados inicialmente fora do perímetro urbano, formando pequenos aglomerados devido às vilas de trabalhadores e ao complexo de oficinas de vagões, como é o caso de Oficinas, que futuramente veio a constituir-se em um dos maiores e principais bairros da cidade (LUZ, 2003, p. 33).

Comentando sobre a notável atuação ferroviária expressada na referida cidade, pode-se aqui explicar sobre o conceito de função urbana que apresenta significativa relevância, sendo este diretamente relacionado à forma em toda concepção arquitetônica, podendo assim ser verificado na arquitetura e na cidade. A forma se relaciona com a função de modo a permitir o desenvolvimento eficaz das atividades que nesta se processam (LAMAS, 2000, p. 48).

Em virtude do tamanho de tal infraestrutura ferroviária e da condição de entreposto comercial, Ponta Grossa, era parada obrigatória de trens que partiam de Curitiba e também dos veículos que trafegavam entre São Paulo e Rio Grande do Sul, com extensão ao Uruguai e à Argentina, por este motivo foram instalados próximos à estação vários hotéis, pensões, bares, restaurantes e lojas de varejo para atender aos visitantes. Assim como em Rebouças (FIGURA 02) e em União da Vitória, em Ponta Grossa (FIGURA 03) foi construída uma praça – atualmente chamada João Pessoa e até a década de trinta, denominada Munhoz da Rocha – situada em frente à estação principal, caracterizando-se como um local de pleno convívio social (LUZ, 2003, p. 47).



Figura 02 - Praça em frente à estação original de Rebouças (1942). Fonte: GIESBRECHT, 2003. / Fotografia: Luciano Pavloski



Figura 03 - Praça em frente à estação de Ponta Grossa. Fonte: LUZ, 2006. Fotografia: Coaracy Eleutério da Luz.

A respeito da imagem da antiga praça existente na cidade de Rebouças, esta é datada do ano de 1942 apresentando os aspectos finais de sua construção, ainda no canto superior esquerdo pode-se visualizar a estação ferroviária que neste período já tinha passado por algumas mudanças em sua estrutura. Contudo, percebe-se o movimento de cargas de madeira e de erva-mate. Para enfatizar o dinamismo ocorrido neste elemento morfológico do espaço urbano de Rebouças é válido expor alguns relatos:

[...] Hoje Rebouças é uma cidadezinha pouco movimentada, mas foi bem diferente nos áureos tempos da ferrovia. A extração da madeira (araucária) e erva-mate foram seus principais meios de renda e existia lá uma grande vila ferroviária, muitas serrarias, alguns hotéis e movimento constante de viajantes que percorriam o trajeto vindos do sul ou do norte. A praça em frente foi por muito tempo um grande pátio onde se acumulavam pilhas de toras para embarque nos trens [...]. (Luciano Pavloski, 01/2003 apud GIESBRECHT, [2009], não paginado). [Estações de A-Z, Estado do Paraná: Rebouças (A Estação), atualização 20/11/2006].

No momento atual, a praça construída em Rebouças foi demolida, restando apenas as praças de União da Vitória e Ponta Grossa. Ambas encontram-se em bom estado, sendo que esta última passou recentemente por processo de revitalização, mantendo suas características originais.

Sobre a noção do emprego de praças em alguns locais abordados neste estudo é possível entender o significado de tal elemento da morfologia urbana conforme algumas ideias de Lamas que a considera como um elemento morfológico de cidades ocidentais, distinguindo-se de outros espaços, que são o resultado acidental de alargamento ou confluência de traçados – pela organização espacial e intencionalidade de desenho. Ainda, complementa que esta, se diferenciando da rua e do traçado que são os lugares de circulação, consiste no lugar intencional do encontro, da permanência, dos acontecimentos, de práticas sociais, de manifestação de vida urbana e comunitária, de funções estruturantes e arquiteturas significativas (LAMAS, 2000, p. 100 e 102).

A maioria dos imóveis erigidos na seção Ponta Grossa-União da Vitória pertencem ao estilo funcional; dentre as instalações neste estilo arquitetônico explicita-se aqui o

caso dos municípios de Irati, Rio Azul e Mallet. Segundo informações do relatório da RVPSC (Rede Viação Paraná-Santa Catarina) de 1937, em Irati a estação ferroviária constituía-se de um velho e pequeno edifício de madeira, desprovido de higiene, segurança e conforto, cuja estrutura não suportava reformas, por isso, em 1935 já existia um projeto para substituição deste (FIGURA 04). Assim, foi erigida uma nova instalação ferroviária mais ampla e em alvenaria comportando de forma mais adequada o movimento ferroviário, que se caracteriza atualmente pelo transporte de cargas comunicando esta região à porção central do Estado pelo ramal de Guarapuava (FIGURA 05).

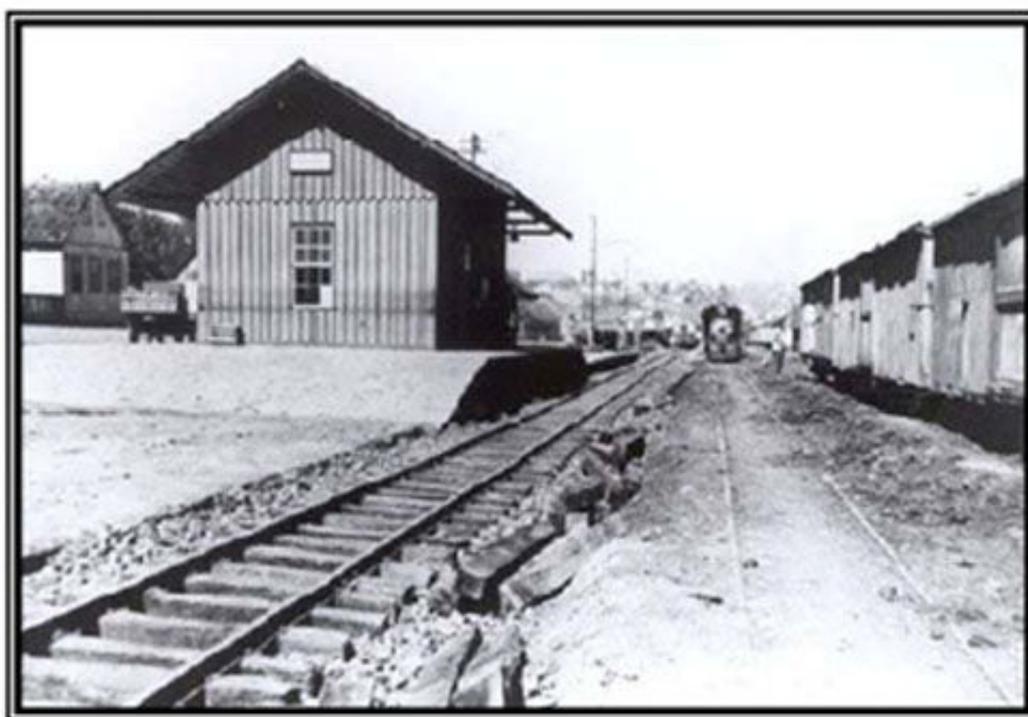


Figura 04 - Estação original de Irati (sem data). Fonte: GIESBRECHT, 2003.
Fotografia: Luciano Pavloski



Figura 05 - Estação atual de Irati. Fonte: LUZ, 2006. / Fotografia: Cicilian Luiza Löwen Sahr.

Rio Azul teve primeiramente a construção de um posto telegráfico em 1902, o qual em 1934 recebeu um novo prédio para melhorar seu funcionamento. Ainda, em 1955 o município comportou a instalação da parada de Roberto Helling. O município de Mallet adquiriu sua estação em 1903 com o nome de Marechal Mallet, cuja denominação foi modificada posteriormente para Mallet. Nesse mesmo ano contou também com a estação de Dorizon e em seguida com a implantação de um posto telegráfico, a princípio chamado Vera Cruz, sendo substituído por um novo prédio em 1936, que nos anos de 1950 recebeu o nome de Minduí (LUZ, 2003, p. 33-34).

Por meio destas revelações percebe-se nitidamente que nas primeiras décadas do desenvolvimento do modal ferroviário na região foram necessárias algumas readaptações construtivas em alguns locais, alterando-se a forma das instalações para seu melhor funcionamento. Percebe-se assim que a rede ferroviária sofreu certas variações em sua estrutura relacionadas aos fatores tempo e espaço devido ao avanço participativo do movimento de transporte na região, solidarizando então outros lugares por meio de novas conexões, que passaram a constituir novos elementos em interação dentro da dinâmica ferroviária.

Em alguns lugares a infraestrutura ferroviária é impregnada de intensa simbologia geopolítica, destacando-se o caso da ferrovia em questão para as cidades de União da Vitória (PR) e Porto União (SC), nas quais o traçado dos trilhos é o marco divisório entre os dois estados. Segundo Matzenbacher, o marco divisório Paraná-Santa Catarina (FIGURA 06) situa-se à margem esquerda do rio Iguaçu sob a ponte da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, construído em virtude do acordo de 20 de outubro de 1916, quando a cidade de Porto União da Vitória foi dividida em duas partes, passando a divisa pelo eixo da referida estrada de ferro, sendo que a parte pertencente ao território catarinense chamou-se Porto União e a porção paranaense foi nomeada União da Vitória (1985, p. 12-13).



Figura 06 - Marco divisório Paraná/Santa Catarina em quintal de residência (União da Vitória). Fonte: LUZ, 2006. / Fotografia: Cicilian Luiza Löwen Sahr.

Atualmente, o marco divisório Paraná-Santa Catarina como pode ser observado na imagem encontra-se em plena situação de descaso, situando-se em uma área da faixa de domínio da ferrovia que contém habitações irregulares. Quanto aos trilhos e à ponte ferroviária que juntamente com este monumento representam a divisão entre as duas unidades federativas, estes se apresentam da seguinte maneira:

[...] Embora a ponte sobre o rio Iguaçu tenha sido concretada e tenha também perdido seus trilhos, estes começam hoje junto a ela e chegam à estação, apenas alguns metros à frente. Uma linha somente sobrou, justamente a da divisa, a segunda e a terceira linha foram retiradas. Hoje a divisa estadual passa por dentro da *gare* de uma estação abandonada até 2002 (...) Depois da *gare*, a linha segue por alguns quarteirões, passa por um pátio de manobras ainda com seus trilhos e depois se divide em três: a linha que vai para Matos Costa e Caçador, a linha que segue para Mafra e São Francisco e a linha antiga, desativada em 1950 (...) linha esta que depois de desativada ainda serviu nos seus primeiros quilômetros com desvio particular e depois foi quase totalmente retirada [...]. (GIESBRECHT, [2009], não paginado). [Estações de A-Z, Estado do Paraná: Porto União da Vitória (História da Estação), atualização 7/9/2009].

Ademais, o evento ferroviário na região foi complacente para algumas modificações com menor expressividade no espaço rural, sobretudo em Irati, União da Vitória e Paulo Frontin, onde ocorreu a fixação de núcleos coloniais de imigrantes holandeses, poloneses, ucranianos e alemães pelo governo federal nas primeiras décadas do século passado. Então, com o assentamento dessas etnias em pequenos lotes, presenciou-se uma considerável transformação do cenário rural com destaque para os novos aspectos construtivos delineados pelas casas de madeira em forma de chalés (LUZ, 2003, p. 40).

São notáveis as diferentes relações promovidas entre a construção da estrada de ferro e o contexto espacial – principalmente do meio urbano – da seção estudada no período que compreende praticamente a primeira metade do século 20. Entretanto, a partir da década de 1950 o país insere-se na era do ‘rodoviarismo’ por intermédio do Plano de Metas adotado pelo então presidente da República Juscelino Kubitschek, acontecimento que conduz a malha ferroviária nacional a um gradativo processo de sucateamento devido à falta de investimentos. Uma vez que na década de 1990, amparada, sobretudo, por um sistema político neoliberal, tem-se a

desestatização das ferrovias brasileiras, gerando-se uma nova configuração espacial da rede ferroviária no país.

Diante desta ocorrência apresentam-se a seguir as principais implicações advindas da privatização para o arranjo ferroviário do trecho em questão. Um fator fundamental para se compreender estas mudanças espaciais remete-se à remoção de parte dos trilhos da localidade de Engenheiro Gutierrez, no município de Irati, até União da Vitória, realizada pela América Latina Logística, atual concessionária que administra a Malha Sul. Esta atitude decorre do fato desta parte da ferrovia passar a ser considerada antieconômica sob o ponto de vista da nova gerência, tornando inoperantes os bens imóveis desse segmento, e permanecendo sob a posse da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A.). Diante deste quadro, pode-se dizer que houve um rearranjo da ferrovia na área estudada, causando a tomada de diferentes iniciativas – positivas ou negativas – por parte das prefeituras municipais quanto ao melhor emprego dessas instalações.

Uma das ações proveitosas neste sentido refere-se à identificação de monumentos ligados à temática ferroviária regional nos municípios de Ponta Grossa e União da Vitória – exposição de locomotivas (FIGURAS 07 e 08). A locomotiva, conhecida por '250', e exposta em Ponta Grossa junto às plataformas de embarque e desembarque da antiga Estação Paraná, serviu à Rede Viação Paraná-Santa Catarina e depois à Rede Ferroviária Federal, sendo que atualmente faz parte do acervo da Casa da Memória Paraná.



Figura 07 - Monumento - Locomotiva 250 (Ponta Grossa). Fonte: LUZ, 2006.
Fotografia: Coaracy Eleutério da Luz.



Figura 08 - Monumento - Locomotiva 310 (União da Vitória). Fonte: LUZ, 2006.
Fotografia: Cícilian Luiza Löwen Sahr.

Em União da Vitória a locomotiva batizada como 'Quarentinha Paulista', exposta na praça em frente à estação ferroviária, serviu à Rede Viação Paraná-Santa Catarina, desde a sua incorporação ao patrimônio. Subordinada ao Depósito de Mafra tracionava principalmente os trens de passageiros entre São Francisco do Sul e Porto União, passando a trafegar também na linha Sul a partir de 1947, quando da transferência da Chefia do Distrito para Porto União da Vitória. Pelo seu desempenho ficara conhecida também na região com o nome de batismo. A introdução da tração diesel-elétrica levou-a a ser utilizada ainda por um longo tempo em manobras e outros serviços. Doada à Prefeitura de União da Vitória em 1973, mas somente colocada na Praça Visconde de Nácar em 1977 (MATZENBACHER, 1985, p. 66).

Conforme afiança Lamas, o monumento versa sobre um dos elementos de maior potencial na composição da cidade, mesmo após a perda de seu significado utilitário, desta forma um edifício público ou o monumento como individualidade e como localização devem intervir consideravelmente na composição da cidade, pois não se localizam em qualquer ponto, tendo seu lugar marcado e servindo para compor a fisionomia urbana. O conceito de monumento foi ampliado nas últimas décadas passando a abranger também conjuntos urbanos, centros históricos ou as próprias cidades. Com isso, as áreas históricas e as áreas antigas vão dessa maneira constituir permanência na cidade como monumentos, embora seu uso e função possam ser completamente diferentes (2000, p. 104).

Meneguello trata o assunto afirmando que

A compreensão do patrimônio está atrelada à compreensão da idéia de monumento histórico. O monumento é uma interpelação da memória; não apresenta nem carrega em si uma informação neutra, mas traz uma memória viva. Choay trabalha com a distinção entre monumento e monumento histórico. O sentido inicial do monumento é o de rememoração, para uma comunidade de indivíduos, de outras gerações de pessoas, eventos, ritos, crenças; faz o passado vibrar dentro da existência do presente, é um universo cultural cuja função é mobilizar a memória coletiva e afirmar a identidade do grupo. Entretanto, essa função de memória vai sendo progressivamente apagada, e o monumento torna-se a partir do século dezenove primordialmente uma experiência estética. Quatremère de Quincy designa que o monumento é construído para estabelecer o que é memorável (o monumento

deixa de ser evidência da memória e passa a criá-la), ou seja, o monumento histórico é um agente de embelezamento das cidades. Ele passa a ser também a afirmação do *design* público, dos estilos, de manifestação estética. Como conceito estético, ele existe, assim, para o consumo imediato. (MENEGUELLO, 2000)

Outro aspecto decorrente da privatização ferroviária constatado no contexto urbano relaciona-se com a permanência da forma das edificações e mudança da função, como é caso das estações de Ponta Grossa (1894 e 1900), Teixeira Soares, Roberto Helling (2) e União da Vitória. Além de continuarem presentes no contexto urbano ou na periferia da região, todas estas instalações contaram com a prática de restauro (3) para sua efetiva funcionalidade e algumas foram protegidas por meio da aplicação de processos de tombamento histórico, se encontrando nesta situação as duas estações de Ponta Grossa e a estação de União da Vitória/Porto União.

Nestas edificações nota-se a preocupação com a preservação patrimonial. Para enfatizar o assunto discutem-se alguns pontos proeminentes. Segundo Simão, um estudo que correlaciona o período Iluminista e a preservação do patrimônio no ocidente conclui que

as bases da preservação são lançadas (...) com o objetivo de estudar e analisar “o objeto antigo”, e não numa visão de retomada ou rearticulação com o passado. O “fluir contínuo” do tempo estava rompido e a obra do passado vista como algo estanque, pronta, impossibilitada de receber ulteriores intervenções, limitada a um determinado tempo e espaço. (2001, p. 24)

Segundo Barreto, a medida legal mais concreta para proteger o patrimônio é o tombamento - este consiste num registro do bem num “livro de tombamento”, em cujas páginas inscrevem-se os bens considerados valiosos e sujeitos às leis de preservação patrimonial (2000, p. 14). Conforme esta autora, guardar é diferente de resguardar, porquanto que preservar o patrimônio envolve a sua permanência estática e intocada, ao passo que conservar sugere integrá-lo no dinamismo do processo cultural. Neste rumo de pensamento considera-se a preservação como uma proposta que acarreta, na maioria das vezes, a destruição gradativa do patrimônio pela falta de condições financeiras para obras de restauro ou de simples manutenção, e a conservação permite evitar a deterioração dos bens, isto é, é a

atitude que promove a proteção do bem contra os efeitos do tempo (BARRETO, 2000, p. 15 e 17).

Nesta discussão Meneguello adverte que os imóveis tombados pelas práticas de preservação do patrimônio têm importância no estabelecimento de marcas do passado e de imagens que se busca associar a este. A referência ao passado, entretanto, não pode se manter *per si* ou como um valor intrínseco, ainda mais se não houver uma menção a que história está sendo resgatada, e sim uma mera recuperação de prédios e fachadas (MENEGUELLO, 2000).

Ainda, quanto à permanência e relação destes bens integrantes da infraestrutura ferroviária na região com o contexto urbano, especialmente na sede do município de Ponta Grossa, sobressaem-se alguns questionamentos sobre as novas transformações provenientes do crescimento da cidade.

Para tanto se comenta primeiramente as implicações da introdução de construções “modernas” para o patrimônio histórico neste local, descrevendo a situação vivenciada nas décadas de 1980 e 1990 em Ponta Grossa referente à retirada dos trilhos situados próximos às estações na área central da cidade, fato que constitui uma demonstração de ações administrativas e urbanísticas impensadas no tocante ao domínio das transformações territoriais. Este episódio ocorreu devido ao declínio gradativo do movimento ferroviário no pátio central da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A.) na década de 1980 em virtude da construção de outra ligação ferroviária com o sul do estado de São Paulo (LUZ, 2003, p. 94).

Ademais, as dificuldades decorrentes da expansão urbana nesse local agravaram ainda mais o fato da proveniente desativação das estações. Pois, a circulação das principais ruas e avenidas era interrompida por causa da movimentação dos comboios que manobravam no pátio da ferrovia. A partir de 1986, com o intuito de solucionar o problema do fluxo viário, a prefeitura municipal inicia as negociações com a RFFSA para a compra da área e a construção de um desvio na periferia da cidade – variante Desvio Ribas-Tibagi que liga os dois extremos das linhas que cortavam o perímetro urbano (LUZ, 2003, p. 94).

Com isso, a área com cerca de 135.000 m² do pátio central da RFFSA transformou-se em um espaço vazio, alvo de especulação e expectativa, proporcionando na época uma disputa política envolvendo vários segmentos organizados da população local – grupos financeiros apoiados pela administração municipal, a comunidade acadêmica e alguns vereadores. Concretizado em 30 de março de 1990, o processo de negociações entre a Prefeitura de Ponta Grossa e a Rede Ferroviária Federal divide a área total de 368.816 m² do terreno comprado em três partes: Pátio Central de Manobras com 92.276 m², contendo as estações Paraná e Ponta Grossa, o depósito de locomotivas e quatro casas de alvenaria; acesso a Uvaranas, com 127.014 m² e o acesso a Oficinas, com 149.527 m². Além do pagamento, a prefeitura também se comprometeu a realizar alguns encargos para a RFFSA (LUZ, 2003, p. 95).

Para o novo emprego deste espaço da cidade foram elaborados três projetos – Projeto da Prefeitura Municipal “Arruamento e I Etapa de Ocupação do Antigo Pátio da Rede Ferroviária Federal S. A.” (4) na gestão de Pedro Wosgrau Filho, Projeto Jaime Lerner (5) e Projeto do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas. O terceiro plano (6) – organizado pelo Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto de Curitiba, foi eleito para ser implantado na área do pátio ferroviário, sendo inaugurado em novembro de 1996.

Sua idéia inicial surgiu da característica represadora que os equipamentos da RFFSA, sobretudo os trilhos, significavam para o avanço da cidade, atribuindo o crescimento e a ocupação urbana na posse e conseqüente perda de espaços da natureza, distanciando esta do homem. Assim, se idealizou que neste local seria interessante o resgate dos elementos naturais (FIGURA 09) – inexistentes na área central de Ponta Grossa – e que poderiam ser agrupados neste espaço aberto (LUZ, 2003, p. 95). Como pode ser observado na imagem a presença de duas das quatro praças construídas neste espaço – Praça da Água e da Terra – ambas próximas da antiga Estação Paraná, apresentando no primeiro plano o espelho d’água e o monumento que simboliza a Terra, ao fundo visualizam-se tendas que fazem alusão ao elemento humano.



Figura 09 - Vista do Complexo Ambiental Manoel Ribas (Praça da Água e da Terra).
Fonte: LUZ, 2006. / Fotografia: Coaracy Eleutério da Luz.

Dessa maneira, o complexo ambiental surge como decorrência da trilogia cidade/natureza/homem em que a cidade é representada pelas praças e suas funções, a natureza é representada pelos elementos naturais – ar, água, terra e fogo – valorizados pelas suas cores por meio das florações de árvores típicas das estações do ano; e o homem é representado pelos sentidos humanos – olfato, paladar, visão, tato e audição. Este ambiente imaginado compõe-se por quatro praças, sendo que cada uma apresenta uma função específica, relacionando-se com um elemento natural, um sentido humano, uma cor característica e uma estação do ano. Um quinto sentido do homem – a visão – representa-se pelo grande eixo de interligação entre todas as praças, que permite a visualização de todo o conjunto (MONASTIRSKY, 1997, p. 135).

Entre as várias críticas sobre a implantação de tal plano ressalta-se a sua indiferença desempenhada em relação ao local que representa parte da história da cidade desde o final do século 19 com a instalação férrea. Pois, o tombamento das edificações (estação Paraná, estação Ponta Grossa e depósito de cargas), através do Patrimônio Histórico, e o policiamento da depredação, sem, contudo, conservar a

representatividade que essas construções tiveram no passado da cidade não é suficiente, especialmente quando se realçam as construções em estilo futurístico contidas neste espaço, as quais provocaram um contraste violento, reforçando a perda simbólica dos equipamentos ferroviários (LUZ, 2003, p. 95-96).

Diante deste episódio, considerado decisivo na total transformação de um setor da cidade, concorda-se com Lamas que esclarece alguns pontos relativos ao domínio das transformações territoriais, afirmando que no “domínio” encontram-se implícitas duas ações: a concepção e o controle. O controle do espaço não pode ser exercido sem uma idéia prévia (plano ou projeto); do mesmo modo, o plano não terá validade se não for implementado, exceto projetos que visam manifestos ou afirmações polêmicas e culturais, e não a realização (2000, p. 112).

Assim, o domínio, consiste no conjunto de operações que envolvem a concepção da forma urbana e as ações da sua concretização, sendo que o urbanismo tem como objetivo dominar o território e os seus mecanismos de transformação: construir, adaptar ou conservar o espaço. Todavia, entre a ambição do arquiteto e a possibilidade real de controle da cidade, existe uma grande distância, regida pelo jogo de forças econômicas, sociais, administrativas, entre outras, que interferem na cidade (LAMAS, 2000, p. 112).

Outro tipo de transformação espacial, neste caso ocasionada pela privatização da rede ferroviária na área estudada, remete-se à situação, sobretudo, das estações, e outras instalações que se encontram abandonadas em plena situação de descaso originando os chamados *brownfields*. Embora tenha pouco uso no Brasil, este termo tem sido objeto de investigação em vários estudos nos Estados Unidos e em alguns países europeus (7), sendo definido conforme a lei pública norte americana 107-118 (H.R. 2869) “*Small Business Liability Relief and Brownfields Revitalization Act*”, assinada em 11 de janeiro de 2002. Na qual a seção 101 da CERCLA (*Comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act*) de 1980 define *brownfields* como “propriedades comerciais e industriais abandonadas, subutilizadas, cuja expansão ou redesenvolvimento é complicado pela contaminação real ou percebida” (IAOCHITE, 2004, p. 3).

Segundo Vasques sua tradução literal significa “campos escuros/marrons”, sendo usada inicialmente para distinguir-se dos chamados *greenfields* ou “campos verdes” que condizem às áreas agrícolas localizadas longe dos centros urbanos como espaços previamente não desenvolvidos, em boas condições, ou ainda áreas florestais, parques e estuários naturais (2004a, p. 135). Na França, a presença de “*friches*” em determinados espaços contribuem para desvalorizar o entorno; deteriorar a imagem da cidade perante a opinião pública e os investidores; causam corte no tecido urbano; são ocupados clandestinamente, reforçando a desvalorização do entorno e por fim representam riscos à segurança, à saúde e aos ecossistemas (DATAR, apud IAOCHITE, 2004, p. 4).

Percebe-se então que os estudos de áreas abandonadas sejam estas industriais, residenciais ou comerciais, vêm sendo tratados em diversos países com diferentes nomenclaturas. No presente artigo será adotado o termo norte-americano *brownfield*, que no Brasil conta com um pequeno número de estudos, demandando novas pesquisas sobre o tema, visto que existe no país uma diversidade de espaços abandonados devido à transição de ciclos econômicos ou à abertura comercial ocorrida na década de noventa (IAOCHITE, 2004, p. 4).

Concluindo esta tentativa de definição do termo, considera-se *brownfields* como “estruturas que testemunham antigas atividades econômicas encerradas. As suas antigas formas tornam-se obsoletas, incapazes de cumprir novas funções, convertendo-se em enclaves, objetos abandonados em dissonância com o meio onde se inserem” (VASQUES, 2004b, p. 2).

Uma solução prática para este impasse gerado em alguns locais estudados – Guaragi, Paulo Frontin e Minduí (8) (FIGURA 10) – está atrelada à possibilidade de redesenvolvimento. Na imagem pode se exemplificar a situação física dos bens ferroviários caracterizados como *brownfields* na área estudada, esta estação que funcionava como posto telegráfico e em 1936 havia trocado de prédio, em 1950 recebe o nome de Minduhy, e posteriormente Minduí, na atualidade os trilhos foram retirados e esta instalação encontra-se totalmente abandonada e degradada.



Figura 10 - Estação de Minduí (Mallet). Fonte: LUZ, 2006. / Fotografia: Cicilian Luiza Löwen Sahr.

As formas consistem em um resultado e um fator social, pois quando a sociedade impõe novas funções não é possível extinguir todas as formas precedentes, eliminar todos os edifícios através da destruição, pode-se dizer que este ocasiona uma mescla de formas novas e velhas, ou seja, “estruturas criando novas formas mais adequadas para cumprirem novas funções ou se adequando a formas velhas, criadas em instâncias já passadas”.

Assim, estas formas remanescentes de períodos anteriores necessitam ser redesenvolvidas a fim de que não comprometam a evolução das funções futuras (VASQUES, 2004b, p. 2). De acordo com laochite (2004, p. 7) as propostas de redesenvolvimento devem considerar dois aspectos, sendo que o primeiro diz respeito aos aspectos econômicos, que devem ser observados considerando o mercado e a dinâmica econômica local, e o segundo está relacionado às questões legais, que levam em conta o Plano Diretor do Município e o Estatuto da Cidade.

O redesenvolvimento de *brownfields* pode facilitar a criação de empregos; o aumento da base de impostos; o aproveitamento da capacidade de ação da

população, a qual estará mais atenta ao meio ambiente e à revitalização física da área atraindo pessoas, constituindo-se finalmente em um meio eficaz para o uso de uma infraestrutura existente (VASQUES, 2004b, p. 2).

No entanto, ao apontar tal alternativa para estes espaços, deve-se lembrar que a busca de auxílios governamentais, assim como incentivos fiscais são de extrema importância. Entretanto, um grande obstáculo ao redesenvolvimento refere-se à fragmentação do Estado em múltiplos interesses com a existência de muitos sistemas de políticas públicas. Nesta perspectiva, os políticos e os profissionais envolvidos nos processos de redesenvolvimento devem ter em conta a especificidade dos conflitos gerados, sejam estes de interesses entre a população afetada de forma positiva ou negativa e de diferentes políticas executadas no município, ou ainda conflitos entre o município e outras instâncias do governo. Ademais, sugere-se como melhor procedimento nestas circunstâncias uma política que tenha por objetivo auxiliar programas de redesenvolvimento de *brownfields*, contando com o reconhecimento do interesse público nesta questão, devendo estar aberto à participação dos poderes públicos e à iniciativa privada, instituindo parcerias e propiciando um clima de cooperação entre os agentes envolvidos (VASQUES, 2004b, p. 2-3).

Imbuída nesta discussão podem-se citar algumas declarações de Volkmer (2001) a respeito das potencialidades brasileiras na área do patrimônio cultural e ambiental, acentuando-se neste âmbito a conscientização e a tomada de posição, para que as administrações municipais, estaduais e nacional assumam o compromisso de arregimentar e conseqüentemente se engajar neste movimento em função do resgate de muitos valores que estão sendo relegados ou estão sendo irremediavelmente perdidos (VOLKMER, 2001). Destaca-se também nesta questão a formação de consórcios intermunicipais designados por organizações criadas a fim de atender às exigências locais e necessidades regionais ou para ganhar economias de escala, eficiência e qualidade. Estas se caracterizam ainda como entidades que ao reunir diversos municípios para a realização de ações conjuntas não obteriam os mesmos resultados ou utilizariam um volume maior de recursos, se fossem produzidas pelos municípios de forma isolada (LUZ, 2003, p. 6).

Conclusões

Considera-se que a instalação ferroviária na região dos Campos Gerais/Mata de Araucária trouxe uma significativa mudança no contexto espacial – espaço urbano e rural – destacando que esta se presenciou de forma distinta devido às condições socioeconômicas preexistentes e, conseqüentemente, ao grau de participação no movimento de transporte. Tais alterações são percebidas de forma mais acentuada no espaço urbano, já que a maior parte dos bens ferroviários se localiza neste meio. Ao longo do século 20 esta infraestrutura ferroviária auferiu expressivas transformações em função do processo de sucateamento e decorrente desestatização.

Este acontecimento alterou o significado destas edificações em grande parte dos municípios da área estudada, ordenando uma tomada de atitude conscientemente planejada em termos de arquitetura e urbanismo por parte das administrações locais, visto que um grande número de imóveis foi considerado não operacional permanecendo de posse da RFFSA, gerando espaços residuais na região. Contudo, é possível notar que diante de tal situação, várias ações foram executadas pelas prefeituras locais a fim de promover uma destinação ou não a estas instalações – caso das demolições. Todas estas iniciativas proporcionaram implicações passíveis de análises relacionadas à arquitetura e urbanismo e seus efeitos na produção do espaço, destacando ora seus aspectos positivos ora seus aspectos negativos.

Como aspectos positivos demonstrados no estudo destacam-se a preservação dos bens ferroviários por intermédio das atitudes que promovem a valorização cultural desses e a retomada de sua função social, como é o caso das estações ferroviárias ou outras instalações que apresentam algum tipo de funcionalidade na atualidade, da exibição de locomotivas, da revitalização de antigas praças e pátios relacionados ao complexo ferroviário em algumas cidades.

Dentre os aspectos negativos apontados menciona-se a ocorrência de *brownfields*, espaços estes que se manifestam como áreas residuais e vazias desvinculadas de uma função social e que necessitam de maior atenção por parte das administrações públicas para voltarem a se inserir na dinâmica urbana e recuperarem seus valores esquecidos. Ademais, a falta de apreensão do poder público com a simbologia

existente em alguns espaços e bens ferroviários da cidade ao passarem por processos de revitalização, de modo a descaracterizá-los, também pode ser citada como um aspecto que afetou negativamente o patrimônio ferroviário em questão.

Notas

(1) A seção estudada abrange ainda os municípios de Teixeira Soares, Fernandes Pinheiro, Irati, Rebouças, Rio Azul, Mallet, Paulo Frontin e Paula Freitas.

(2) É relevante mencionar que esta edificação ao ser restaurada sofreu algumas descaracterizações.

(3) Para LAMAS o restauro é a adaptação da forma primitiva à imagem que dela possui a cultura local. Os conceitos de conservação, reabilitação, recuperação ou de restauro não tendem a manter imutável a imagem da cidade – mas antes a sua modificação controlada, admitindo a evolução ao longo do tempo. Outra questão refere-se à reutilização das partes da cidade, em que as políticas de recuperação, reabilitação e restauro de áreas urbanas pressupõem diferentes usos e consequentes modificações da imagem e da forma – dos comércios que se instalam, das habitações que são recuperadas, dos pavimentos refeitos, da população que varia, etc. (2000, p. 111-112).

(4) Dentre os diversos interesses políticos e econômicos para a implantação deste plano, menciona-se aqui um dos principais aspectos para sua não aplicação e consequente intervenção da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná através do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico em prol da preservação dos prédios centenários da RFFSA, que diz respeito ao seguinte propósito: “a rua XV de Novembro passaria a cortar o espaço do Pátio, dividindo a área destinada às torres e a área destinada ao “shopping center”. O terminal viário seria construído ao longo da Fernandes Pinheiro e por sobre este, seria construído um viaduto ligando a rua Fernandes Pinheiro à rua Conselheiro Barradas” (MONASTIRSKY, 1997, p. 125).

(5) Este tinha como diretrizes gerais a Estruturação Urbana e Urbanização da Faixa da Ferrovia e o Transporte Urbano/Circulação, atendendo às prioridades estabelecidas pela Assessoria Municipal de Planejamento, entretanto, não foi executado devido à arguição da permanência dos trilhos e o uso destes no transporte coletivo urbano, considerado caro em termos de manutenção da infraestrutura e específico para grandes massas populacionais em percursos de grande distância (MONASTIRSKY, 1997, p. 124-125).

(6) Este ambiente também é conhecido por “Parque dos Quatro Elementos” (MONASTIRSKY, 1997, p. 131).

(7) Como, por exemplo, a Inglaterra que vem estudando antigas áreas industriais que se encontram abandonadas, denominando-as de “*derelect land*” – terra abandonada (KIVELL, apud IAOCHITE, 2004, p. 3). A França vem estudando intensamente estas áreas abandonadas, designando-as como “*friches*”, sendo estes “terrenos e/ou edifícios outrora utilizados para fins econômicos, hoje totalmente ou em grande parte definitivamente abandonados por suas utilizações, e degradados de tal maneira que todo novo uso não é possível sem que seja feito um notável redensolvimento” (BRUYELLE, apud IAOCHITE, 2004, p. 3).

(8) Embora o conjunto ferroviário de Paulo Frontin (estação e casas) possua planos para futuro uso como conjunto habitacional, estes bens se inserem neste trabalho como *brownfields*.

Referências bibliográficas

ASSOCIAÇÃO PARANAENSE DE BOAS ESTRADAS, *Mappa da Viação dos Estados do Paraná e Santa Catarina*. Curitiba, 1930. 1 mapa: color.; 60x60. Escala: 1: 500.000.

BARRETO, M. *Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento*. Campinas: Papirus, 2000.

GIESBRECHT, R. M. Ferrovia Itararé-Uruguaí (Paraná/Santa Catarina). In: *Estações ferroviárias do Brasil*, [2009]. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 14 dez. 2009.

IAOCHITE, J. C. A formação de “brownfields” no município de Americana – SP: origem e perspectivas de redensolvimento. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL “O DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO REGIONAL: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS”, 1., 2004, Rio Claro. *Relação de trabalhos*. Rio Claro: UNESP, 2004. p. 1-9. 1 CD-ROM.

LAMAS, J. M. R. G. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 2. ed. Lisboa: F.G.C., 2000.

LUZ, C. E. *Patrimônio ferroviário e turismo na região dos Campos Gerais – PR*. Ponta Grossa, 2003. 141 p. Monografia (Graduação em Geografia)–Setor de Ciências Exatas e Naturais, Universidade Estadual de Ponta Grossa.

LUZ, C. E. da. *Rede e região – desmistificação do determinismo tecnológico: o caso da linha férrea Ponta Grossa-União da Vitória nos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR)*. Curitiba, 2006. 173 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

MATZENBACHER, L. *Monumentos e marcos históricos de Porto União e União da Vitória*. Porto União: Uniporto, 1985.

MENEGUELLO, C. A preservação do patrimônio e o tecido urbano. *Arquitextos*, v. 1, ago. 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp007.asp>. Acesso em: 19 ago. 2004.

MONASTIRSKY, L. B. *Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa*. Florianópolis, 1997. 172 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)–Centro de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

SIMÃO, M. C. R. Preservação do patrimônio cultural. In: SIMÃO, M. C. *Preservação do patrimônio cultural em cidades*. Belo Horizonte: Autêntica, 2001. p. 23-60.

VASQUES, A. R. Redesenvolvendo brownfields. *Geografia*, Rio Claro, v. 29, n. 1, p. 135-137, jan./abr. 2004.

_____. Redesenvolvimento de brownfields: estudos de casos, desafios e perspectivas. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL “O DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO REGIONAL: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS”, 1., 2004, Rio Claro. *Relação de trabalhos*. Rio Claro: UNESP, 2004. p. 1-13. 1 CD-ROM.

VOLKMER, J. A. Memória cultural e o patrimônio intangível. *Arquitextos*, v. 1, fev. 2001. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg009/arg009_02.asp. Acesso em: 19 ago. 2004.

Créditos

* Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), mestre em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) e docente do Departamento de Geografia da Universidade Estadual do Norte do Paraná - Campus de Cornélio Procopio (UENP-CP).

e-mail: coaraluz@yahoo.com.br