

# FERROVIA SÃO PAULO PARANÁ

## Uma análise das consequências pós desativação da Estação Ferroviária de Jataizinho/PR

*Isadora Lutzi Daschevi<sup>1</sup>*

### Resumo

As ferrovias desempenharam importante papel ao longo dos anos nos grandes centros urbanos, principalmente devido a Revolução Industrial. Porém após o surgimento das rodovias, os conjuntos ferroviários caíram em desuso, tornando-se lugares quase inabitados, obsoletos e perigosos. O presente artigo, tem por objetivo discutir a cerca da importância desses espaços, e entender porque intervir nessas áreas se faz necessário, mais especificamente na orla ferroviária de Jataizinho-PR, para realização foram utilizados alguns procedimentos para coleta de informações, entre eles: pesquisa bibliográfica e documental; em livros revistas e jornais de época, levantamento a campo; através de visitas a museus e locais históricos, além de entrevistas com a população, observação de estudos de caso de intervenções já realizadas em outros lugares, e revisão da literatura. Dentro da revisão da literatura houve uma preocupação em buscar autores que abordam assuntos relacionados a áreas urbanas obsoletas, intervenções urbanas e patrimônio ferroviário, além de exemplares do IPHAN, e obras do paisagismo e do urbanismo. De modo que, após o conhecimento e levantamento da história e da importância das ferrovias seja possível criar uma maior consciência do valor histórico e patrimonial que esses espaços carregam, principalmente o caso da cidade de Jataizinho-PR, para que assim a necessidade de intervenção torne-se mais clara e objetiva, buscando a preservação da memória local.

Palavras-chave: ferrovias, valor histórico, intervenção, memória, patrimônio.

# SÃO PAULO PARANÁ RAILWAY

## An analysis of the consequences after the decommissioning of the Jataizinho Railway Station/PR

### Abstract

Railways have played an important role over the years in large urban centers, mainly due to the Industrial Revolution. However, after the highways turned up, the railway assemblies fell into disuse, becoming almost uninhabited, obsolete and dangerous places. The purpose of this article is to discuss those spaces importance, and to understand why intervening in those areas is necessary, more specifically in the Jataizinho-PR, for this study, we used some procedures were used to collect information, among them: bibliographical and documentary research; in periodical books and newspapers, field survey; through visits to museums and historical sites, in addition to interviews with the population, observation of case studies of interventions already carried out elsewhere, and literature review. Within the literature review, there was a concern to seek authors

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista Isadora Daschevi formada pelo Centro Universitário Filadélfia (UNIFIL). E-mail: isa-daschevi@hotmail.com

who address issues related to obsolete urban areas, urban interventions and railway heritage, in addition to copies of IPHAN, and works on landscaping and urbanism. So that, after the knowledge and survey of the history and importance of the railways, it is possible to create a greater awareness of the historical and patrimonial value that these spaces carry, especially the case of the city of Jataizinho-PR, so that the need for intervention becomes become clearer and more objective, seeking to preserve local memory.

Keywords: railways, historical value, intervention, memory, patrimony.

### Introdução

Para Lynch (1997, p.52), as ferrovias são entendidas como sendo limites e barreiras que separam uma região da outra, mas que também podem ser costuras e linhas ao longo das quais duas regiões se relacionam e se encontram. As ferrovias desempenharam importante papel na gênese urbana, sendo muitas vezes elemento estruturador econômico, social e formador da paisagem.

Durante o século XIX, a Revolução Industrial gerou um crescimento desequilibrado do aglomerado urbano, denotando problemas como a falta de habitação e dificuldades de mobilidade, o que levou as cidades a começarem se expandir pelas periferias. Mais tarde, no século XX as indústrias passaram a se localizar nas periferias, o que influenciou o esvaziamento das áreas centrais, levando à decadência e ao aparecimento de grandes vazios urbanos e áreas com problemas sociais e econômicos.

Foi então, nesse sentido, que no início do século XX se desenvolveu uma maior preocupação com a conservação desses espaços e dos edifícios históricos, devido à importância que assumem na conservação e manutenção de usos e funcionalidades das cidades, e principalmente com seu valor sociocultural, arquitetônico e identitário.

O presente artigo, tem como objetivo entender o processo pelo qual as ferrovias passaram, desde sua ascensão a decadência, utilizando procedimentos para coleta de informações, e análise de intervenções já realizadas. De modo que após o levantamento e conhecimento da história seja possível discutir possíveis formas de intervenção para essas áreas. A fim de analisar e avaliar especificamente o caso do Conjunto Ferroviário de Jataizinho-PR, para assim discutir formas de intervenções que preservem a área ferroviária como sendo patrimônio e resgatem a memória local.

### Ferrovias

Conforme Toledo (1998, p.9 a p.11 e p. 45 a p.47) na segunda metade do século XVIII na Inglaterra, acontecia a Revolução Industrial; A máquina a vapor substituía a energia humana e gerava uma expansão econômica que interferia diretamente na forma como os produtos industrializados eram transportados. A ferrovia foi um investimento rentável que atendeu a característica desse sistema capitalista, barateando custos, transportando grandes quantidades, interligando e encurtando distâncias, além de gerar empregos. No Brasil, o cenário era de agricultura e escravidão, e a construção das ferrovias aconteceu no século XIX visando o mesmo progresso e “civilização” que acontecia na Europa.

De acordo com Prochnow (2014, p.21) no Brasil, a partir do momento em que as ferrovias passaram ao controle estatal, no final da década de 1950, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, o contexto nacional indicava o favorecimento das rodovias. Iniciando o processo de estagnação do modal ferroviário e de erradicação

dos ramais antieconômicos. O fim da ferrovia, indicava que seriam mantidos pelas empresas privadas somente aqueles elementos de seu interesse. Os demais bens ferroviários, todos aqueles bens que constituíram a experiência de vida de milhares de pessoas e que estão presentes ainda hoje no imaginário da população, estariam à mercê do tempo, em processo de arruinamento.

O Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário produzido pelo IPHAN (2010, p.219) cita que as estações ferroviárias foram fechadas por não serem mais necessárias ao transporte de carga, o que gerou um processo de deterioração dos prédios, que passaram a ser abandonados e depredados, o que representa uma séria ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário.

Segundo Silva (2016, p.79), este fenômeno de abandono é observado em diversas cidades pelo mundo, e estas áreas abandonadas têm como principal característica o fato de serem pontos quase inabitados, instalados em regiões centrais do território urbano. São lugares aparentemente abandonados, onde as memórias do passado se sobrepõem ao cenário presente e são fruto dos mais diversos processos, como o fim de ciclos econômicos, as mudanças de legislação, entre outros. Sanches (2013 p.19) acrescenta que com a queda da atividade industrial, o desenvolvimento tecnológico e novas atividades, traduziu-se na libertação de amplos espaços industriais, transformando em espaço degradados, obsoletos, perigosos e inseguros.

Prochnow (2014, p.22) retoma que, são estas ruínas que passaram a constituir a experiência urbana contemporânea das cidades, anteriormente atendidas pela ferrovia, principalmente para aqueles que não conviveram com a dinâmica social da época do trem e que estão imersos no processo atual de aceleração temporal e da diminuição espacial.

Hagatong (2011, p.103), discorre sobre as ferrovias como sendo patrimônio e ressalta a importância desse conhecimento para entender a sua existência, a sua evolução, o seu abandono e o seu valor, bem como as transformações da sociedade contemporânea. O Patrimônio Ferroviário é considerado Patrimônio Industrial, pois a ideia para qual remete o Patrimônio Industrial é para os bens que fizeram parte da época da Revolução Industrial e da Industrialização. A análise das ferrovias como Patrimônio Industrial, permitiu uma tomada de consciência do valor dos locais, paisagens e equipamentos que as constituem e o integram na identidade de uma região em que a ferrovia se instalou. Sendo assim, a partir de meados do séc. XX, o Patrimônio Industrial passou a ser revalorizado, pelo seu valor histórico e simbólico.

Freire e Freitas (2010, p.13) discutem acerca da memória desses espaços, pois essas áreas ferroviárias constituem lugares de memória à medida que são referência para as pessoas que ali conviveram e, em sentido mais amplo, em sua relação com a história de formação das cidades, que por sua vez resultaram em dinâmicas sociais únicas, vindo a criar uma série de elementos que constituem o universo da Memória Ferroviária, aqui entendido como:

[...] todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial – quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrosocial – de parentesco) (IPHAN, 2010, p. 56).

Freire, et al. (2010, p.14) acreditam que a ampliação do conceito de patrimônio para a Memória Ferroviária possibilita uma nova visão, onde a simples preservação de bens e valores culturais isolados torna-se insuficiente para compreender seu contexto sociocultural como um todo, é necessário verificar o valor histórico, o valor arquitetônico, o valor arqueológico, valor paisagístico, valor de uso e valor de raridade. Valores que não existem separadamente, pois traduzem uma lógica maior, a de múltiplas relações num conjunto de equipamentos que constituíram um complexo ferroviário.

Para Morales (2002, p.187) essas áreas ferroviárias apresentam dupla condição, pois, ao mesmo tempo que remetem ao abandono, elas apresentam qualidades e potencialidades, e intervir nessas áreas significa fortalecer novos usos, pois refletem o encontro do presente com o passado, evocando características específicas que constroem uma relação distinta com seu entorno e com a cidade.

### **Possibilidades de intervenções urbanas e paisagísticas em orlas e conjuntos ferroviários**

Para Silva (2016, p.81), a intervenção vai além da criação do projeto, ela busca entender os processos que ali se deram, o valor histórico e cultural dos elementos que ali se encontram e compõe a paisagem, para assim delimitar objetivos e diretrizes eficazes para a intervenção.

Vargas (2009, p. 2 e 3) define centro urbano como sendo um lugar de trocas comerciais, e outras atividades urbanas, como a religiosa, a de lazer, política e cultural, enquanto o conceito de centro histórico está relacionado a origem do núcleo urbano, que vai de encontro a valorização do passado. E para o autor, intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária à intervenção.

Vargas (2009, p.3) acredita que intervenção e cirurgia são 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.

A intervenção paisagística e a intervenção urbana estão diretamente ligadas, pois segundo Waterman (2010, p.8) a arquitetura paisagística encontra-se em todo e qualquer espaço externo, configurando e gerindo o mundo físico e os sistemas naturais onde vivemos. E a combinação de arte e ciência conduzem o arquiteto paisagista a criar lugares através de croquis, imagens e elementos como: linha, cor, forma e textura. Além da compreensão do solo, geologia e topografia que são imprescindíveis para a construção da paisagem.

Mascaró (2008, p.17) cita que existe no paisagismo urbano três escalas de intervenção no mínimo, sendo elas: intervenção em jardins, em praças ou em parques urbanos.

A Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada (1995, p.1) tem por finalidade o estabelecimento dos grandes princípios norteadores das intervenções; urbanas e em edifícios, bem como dos caminhos para a sua aplicação. Sendo assim, cabe aqui destacar alguns conceitos que posteriormente serão aplicados, sendo eles: Reabilitação Urbana, Revitalização Urbana e Requalificação Urbana.

Reabilitação urbana: é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e

funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes;(Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada, 1995, p.01).

A reabilitação urbana exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, e espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito. E de acordo com Sanches (2013, p.20) o principal objetivo da reabilitação é a readaptação de novas funcionalidades, reforçando o fator residencial e a qualidade da habitação para a conservação da paisagem urbana. A Carta de Lisboa (1995, p.1) define revitalização urbana como sendo, “[...] operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência.”

A Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada (1995, p.1), ressalta que os conceitos reabilitação urbana, e revitalização urbana aplicam-se a todas as zonas da cidade que apresentam ou não identidade e características marcantes.

Sanches (2013, p.19) discorre que através da ideia de abandono, a revitalização urbana passou a ter cada vez mais ênfase em como se planeja e gere uma cidade, apostando na adaptação às novas tecnologias, novas vivências e tendências, novas estratégias de intervenção e de valorização urbana no confronto com as novas necessidades de lazer, qualidade de vida, o bem-estar e coesão territorial. Assim, conjugar uma nova forma de pensar e de intervir numa cidade pós-industrial ou cidades em processo de desvitalização.

Segundo a Carta de Lisboa (1995, p.2), “[...] Requalificação urbana: aplica-se sobretudo a locais funcionais da “habitação”; tratam-se de operações destinadas a tornar a dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual.” Sanches (2013, p.20) acrescenta que, a requalificação urbana é uma ação que promove a prossecução de medidas de recuperação e valorização das infraestruturas, dos equipamentos e do espaço público, promove a (re)introdução de novas ações de requalificação de território e a introdução de medidas que restabelecem um melhor desempenho económico e social.

Sanches (2013, p.19) defende que a cidade por si só com o tempo acaba se degradando, e as pessoas perdem o interesse pela cidade por falta de novos investimentos ou novas vivências, e o papel da intervenção urbana é justamente recuperar as memórias e permanecê-las sempre vivas, adaptando às novas formas de vivência e necessidades da própria cidade, agregando lazer, recreação e estimulando novos usos.

Dois exemplos de intervenções em conjuntos ferroviários podem ser destacados aqui: o Parque Gleisdreieck em Berlim, e o High Line Parque em Nova Iorque. Justifica-se a escolha destes dois parques como exemplo por possuírem semelhanças com o caso do Conjunto Ferroviário de Jataizinho – PR, ambos encontram-se inseridos em meio a cidade, possuem valor histórico e social e antes da intervenção eram áreas consideradas deterioradas, inseguras e sem uso. Além disso, estavam se tornando apenas locais de passagem, e a memória e a história de cada um estava se perdendo ao longo do tempo. Após a intervenção, nota-se que os dois resultados foram positivos, a vida pode ser relançada nesses locais, a apropriação do espaço tornou-se intensiva, novos usos foram estimulados e assim a memória e o valor histórico de cada um foram preservados, devido as intervenções.

#### *Parque Gleisdreieck – Berlim*

O Parque Gleisdreieck está situado no centro de Berlim, e a região em que ele está inserido era considerada residual até então, por possuir viadutos sobre as estradas de



Figura 1 - Implantação Parque Gleisdreieck. Fonte: ARCHDAILY, Lanoo (2015).  
Figura 2 - Parque Gleisdreieck. Fonte: ARCHDAILY, Lanoo (2015).

ferro suspensas. O objetivo dos arquitetos Felix Schwarz e Andreas Lipp foi reintegrar essa área a estrutura urbana, através de espaços sustentáveis e com um baixo impacto ambiental, utilizando fundamentos básicos, que unem materiais interessantes e vegetação e juntos formam a paisagem.

A configuração simples e clara cria diversos cenários, e os autores do projeto acreditam ter usado como ponto de partida a história ferroviária da região, mas ter focado no desenvolvimento futuro e na nova imagem do local, como resultado final. Assim, o novo parque dará movimento ao local, construindo uma “ponte” entre os bairros antigos e a nova vida, deixando algo velho parecer novo, o que atrairá muitos moradores e visitantes.

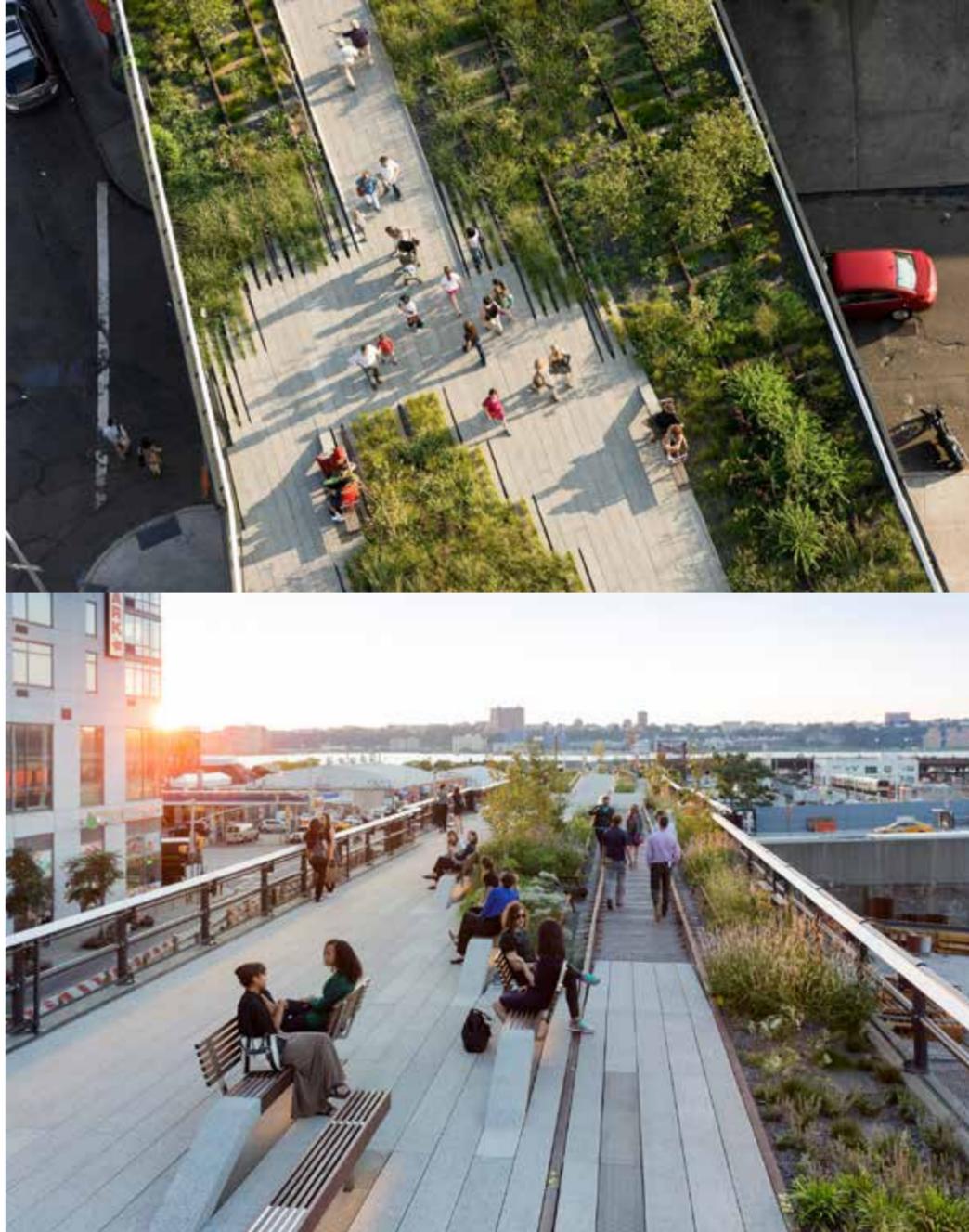
#### *Parque High Line – Nova Iorque*

O High Line é um parque linear considerado uma obra prima do paisagismo urbano. Foi construído em uma antiga linha férrea abandonada na década de oitenta, que atravessa três bairros de Nova Iorque, sendo um dos únicos jardins suspensos do mundo, o High Line contrasta áreas verdes com os grandes arranha céus de Manhattan.

Anteriormente, esses bairros eram mais ocupados por indústrias e empresas de transportes, após a construção do parque, os galpões e fábricas foram convertidos em galerias de arte, estúdios de design, lojas, restaurantes, museus e residências. Além dos jardins, foram instalados bancos para leitura, descanso e contemplação, tornando o espaço agradável e elegante.

O parque também possui alguns painéis que contam um pouco sobre a sua história através de fotos e mensagens. Neles, os turistas conseguem observar como era o local anteriormente, quando ainda funcionava como uma linha de trem, e como ele foi se transformando gradativamente até se tornar o espaço que é hoje.

Figura 3 - Vista Aérea Parque High Line. Fonte: THE HIGH LINE, Baan (2010). Figura 4 - Parque High Line. Fonte: THE HIGH LINE, Baan (2010).



### Estudo de caso do conjunto ferroviário de Jataizinho-PR

A cidade de Jataizinho, situa-se ao norte do Paraná as margens do rio Tibagi, e teve grande importância para a efetiva colonização do Norte do Paraná, tornou-se portal de entrada de muitas famílias que vinham de várias regiões do Brasil e do exterior em busca de terra de qualidade, atraídas pelas propagandas das terras que eram vendidas a longo prazo e preços baixos.

Jatahy, como era chamada, possuía uma grande extensão territorial, e de seu território foram desmembrados vários municípios, como: Ibiporã, Londrina e Maringá. A travessia sobre o rio Tibagi era feita através de balsa ou canoa, pois não havia ponte ferroviária nem rodoviária até 1932.

Segundo relatos de Lopes e Braga (2014, p.34) a estação de Jatahy foi inaugurada em maio de 1932, como ponta de linha da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, aguardando a conclusão da ponte sobre o Rio Tibagi, para alcançar Londrina.

**NORTE DO PARANÁ'**  
**INAUGURAÇÃO DE UM NOVO TRECHO DA COMPANHIA FERROVIÁRIA S. PAULO-PARANÁ'**

A directoria da Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná vai inaugurar mais um longo trecho da sua estrada, prolongamento que alcança o kilometro 184.

Essa inauguração se dará no dia 4 de Maio proximo devendo a ella comparecer o sr. Manuel Ribas, interventor federal do Estado do Paraná.

A partida da comitiva dar-se-á amanhã, pelo nocturno da Corocabana que parte da estação de S. Paulo ás 19 horas, devendo-se jantar no trem.

Na terça-feira, chegada a Ourinhos ás 10,10; encontro com o sr. interventor federal no Paraná, proseguindo a viagem em trem especial até a estação de Cornello Procopio, onde será o pernoite.

Quarta-feira, viagem inaugural do novo trecho, partindo o trem especial da estação de Cornello Procopio ás 7,30 e chegando a Villa de Jatahy ás 9,30. Visita a Londrina, Heimtal e outras colonias da Companhia de Terras Norte do Paraná. Regresso do trem especial que partirá de Villa Jatahy ás 18 horas, chegando a Cornello Procopio ás 20 horas, onde será o pernoite.

Quinta-feira, partida do trem especial para alcançar o nocturno da Sorocabana que chegará a São Paulo ás 8,30 do dia seguinte.



Figura 5 - Quadro de inauguração da estação de Jatahy. Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, Giesbrecht (2018).  
Figura 6 - Inauguração do trecho ferroviário São Paulo - Paraná. Fonte: Foto retirada do acervo do Museu Histórico de Jataizinho. Figura 7 - Trem de passageiros S.P.P. Fonte: Foto retirada do acervo do Museu Histórico de Jataizinho.

Foi comprada logo depois pelos ingleses da Cia. de Terras do Norte do Paraná. Prolongada até Apucarana em 1942 povoando a região, e vendida ao Governo Federal em 1944, incorporada imediatamente à Rede de Viação Paraná Santa Catarina - RVPSC. Foi prolongada, em diversas fases, até atingir Cianorte, em 1972, onde parou.

O tráfego de passageiros, dividido entre os trechos Ourinhos-Maringá e Maringá-Cianorte, parou em 1981 no primeiro trecho, onde rodava com trens de passageiros que vinham de São Paulo, e um pouco antes no outro, onde trafegava em trens mistos.

Eu lembro que tinha a estação, que o prédio é o mesmo de hoje, e tinha os trens com passageiros. Cheguei a ir até Arapongas de trem, porque ele servia de passeio pra gente, dia de domingo a gente ia passear, juntava a turminha, os colegas solteiros e ia passear, cheguei a ir muitas vezes, daqui de Jataizinho pra Cornélio também (Cleusa Pereira de Lacerda, Jataizinho- PR,2019).

A estação Frei Timóteo foi inaugurada em 1932, seu nome homenageava o frei Timóteo

Figura 8 - Conjunto Ferroviário estação São Paulo – Paraná. Fonte: ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, Lopes (1939). Figura 9 - Pátio da Estação Ferroviária de Jataizinho. Fonte: Foto retirada do acervo pessoal de Paulino Manfrinato (2007).



de Castelnuovo, nascido em Gênova, Itália em 1823 e falecido em Jataí em 1895. Foi o fundador dos aldeamentos de São Pedro de Alcântara e de São Jerônimo, estes originalmente colônias militares estabelecidas próximas da estação e do rio Tibagi.

De acordo com Manfrinato (2005), o pátio ferroviário era composto pela estação de passageiros, que possuía telégrafo e aparelho de etiquetar bilhetes de passagem, por uma caixa d'água que servia para abastecer as locomotivas Maria fumaça, bombeando a água do rio Tibagi através de uma máquina a vapor, dois trilhos, um que atravessava o rio Tibagi e chegava até a estação de Londrina e outro que atravessava o rio Jataizinho. E a cem metros da estação havia um armazém de carga, predominando o embarque de produtos agrícolas e fardos de algodão, enquanto que ao logo da ferrovia haviam vagões gôndolas, destinados a transportar tijolos e telhas produzidas pelas olarias locais.

Logo que parou o trem de passageiros, começou a funcionar o trem de carga, e o armazém construído que tem até hoje ficava as coisas tudo que ia transportar, mais interessante é que quando era trem de passageiros, carregava-se até mudança no trem, você via aquele povo com aquele monte de criança e com aquele monte de caixa, sacola, cachorro, tudo em quanto há, todo mundo dentro de gaiolinha carregava isso tudo. E essas casas que tem na beira da linha eram casas do pessoal que trabalha na ferrovia, eles fabricaram essas casas que tem ali pra baixo tudo pro pessoal que trabalhava na ferrovia, hoje não, já são casas alugadas e não são mais de madeira (Cleusa Pereira de Lacerda, Jataizinho- PR,2019).



- ..... Ferrovia
- 1 Praça Telêmaco Borba
- 2 Estação Ferroviária
- 3 Armazém
- 4 Hotel

Além do Pátio ferroviário, próximo à estação havia um hotel, muito tradicional na cidade, e uma praça, chamada praça Telêmaco Borba, que foi construída posteriormente, após o loteamento da região ao redor da ferrovia.

Depois começou a modificar, claro a pracinha não é igual é hoje, não tinha tudo aquilo ali, lembro das escadarias da estação, lembro que tinha um sino pendurado, que batia quando o trem estava chegando e a gente sabia pelo sino. O hotel continua no mesmo lugar, agora ano passado que mudaram a frente, desmancharam a fachada que era de madeira e agora é de material, e lá no fundo só mudou as paredes, mas os cômodos são os mesmos (Cleusa Pereira de Lacerda, Jataizinho- PR,2019).

A Carta de Florença (1981, p.1 e 2), destina-se a proteção dos jardins históricos, sendo que a denominação jardim histórico aplica-se tanto a jardins modestos; como é o caso da praça da estação ferroviária de Jataizinho, quanto a parques ordenados ou paisagísticos.

A Carta de Florença (1981, p.4), prossegue dizendo que o interesse pelos jardins históricos deve ser estimulado a valorizar esse patrimônio, bem como, torna-lo melhor conhecido e apreciado.

Giesbrecht (2018), conta o relato de Paulino Manfrinato que viveu durante o período em que as ferrovias funcionavam em Jataizinho.

Figura 10 - Implantação Estação Ferroviária de Jataizinho. Fonte: GOOGLE MAPS, modificado pela autora (2019).



Figura 11 - Estação Ferroviária Atualmente. Fonte: Autora (2019).  
Figura 12 - Armazéns da Estação Ferroviária Atualmente. Fonte: Autora (2019).



O ponto principal, que me atinge, é a estação ferroviária do então Jataí-Paraná, pois minha casa ficava vizinha e eu, com 10 a 13 anos, ganhava uns trocados carregando mala da estação até ponto de ônibus ou ao Hotel Jataí, de João Manfrinato. Todo dia era como uma festa a chegada do trem vindo de Ourinhos com passageiros procedentes de São Paulo e de outras partes do Brasil, do Nordeste e às vezes até estrangeiros. O trem apitava na curva longínqua, resfolegava; ao chegar batia o sino, sendo que a estação também tinha sino. Daí os viajantes desembarcavam dos vários vagões, e os moleques estavam prontos para pegar as malas. Enquanto aguardávamos a chegada do trem, nós garotos brincávamos por ali e o mais habitual, para evitar o sol quente, era jogar pedrinhas embaixo da caixa d'água (...)somente após um bom tempo é que a gente, com saudade, vendo-a ainda nas fotos de 2001 em seu aspecto original, relativamente bem conservada, lhe dá uma importância histórica associada a um sentimento de veneração por algo que não atinge os estranhos não vinculados ao papel que, durante muitos anos, desempenhou (Paulino Manfrinato, Curitiba- PR,2005).

Atualmente, o Conjunto Ferroviário funciona apenas para transporte de carga à concessionária ALL, a caixa d'água foi demolida, enquanto o maquinário ferroviário e a plataforma continuam no local, assim como o Hotel e a praça; os quais também carregam grande valor histórico.

Morales (2002, p.187), discute acerca de áreas como essa, que são resultado de transformações que ocorreram ao longo de décadas; e um dos conceitos definidos por SolàMorales é o conceito *Terrain Vague*, que são áreas de território; vagas, improdutivas e, em muitos casos, obsoletas, mas, sobretudo, são áreas com dupla condição. São os territórios da ausência, do encontro do passado com o presente, e o seu contraponto mais instigante: são reservas de futuro.

Essa categoria engloba tipos de áreas que se formaram em diversos momentos, durante as transformações econômicas e sociais do século passado: áreas industriais abandonadas, áreas de linhas



Figura 13 - Ferrovia Atualmente. Fonte: Autora (2019).

férreas desativadas ou subutilizadas, espaços residuais, edifícios deteriorados (...) Morales (2002, p.187).

De acordo com Morales (2002, p.188), *Terrain Vague* não é só a área do vazio físico; é também a área da memória coletiva, que nos envia a um passado, possivelmente não vivido pessoalmente, mas que nos coloca numa perspectiva em relação à história daquele lugar e à nossa própria história. São áreas que exercem fascínio pelo que não está ali.

Donadon (2009, p.129) acredita que no interior das áreas abandonadas ou subutilizadas das ferrovias é inevitável a sensação de abandono que a linha com mato crescido evoca ao conduzir o olhar para um passado não tão distante, quando aqueles trilhos faziam sentido. Um sentido não apenas econômico, mas também pessoal, uma vez que um grande número de pessoas utilizava o trem e outras trabalhavam nas estações e nas companhias de estradas de ferro.

Donadon (2009, p.129) continua, a memória coletiva dos anos quando a ferrovia possuía a supremacia sobre os outros meios de transportes aparece repleta de saudade e de um certo descontentamento com seu abandono. E é essa memória coletiva que torna a ferrovia tão importante dentro da categoria *Terrain Vague*, pois é a prova da relevância dessas áreas e deveria nortear a forma de intervenção na cidade, pois elas não são apenas vazios urbanos, tampouco estão somente aguardando ocupação.

### Considerações finais

Ao término deste artigo, constata-se que as ferrovias apresentaram uma grande importância na gênese da sociedade, mas que com o surgimento das rodovias acabaram perdendo sua função, e caindo em desuso. Tornando-se um vazio urbano nos centros das cidades, que são locais muitas vezes deteriorados, degradados e inseguros.

Mas, devido a relevância dessas áreas, tanto como patrimônio, memória e valor histórico cabe aos arquitetos urbanistas intervir nessas áreas, através de intervenções que qualifiquem o local, trazendo uso, lazer, recreação, como é o caso da requalificação, da

revitalização e até mesmo da reabilitação urbana. O Gleisdreieck e o High line parque são exemplos de intervenções como essas.

Por fim, ao olhar para o caso do Conjunto Ferroviário de Jataizinho, nota-se a presença da história, da memória do local e do valor que esse local traz aos que ali viveram, portanto é possível estudar formas para intervir nesse espaço que hoje encontra-se sem uso e esquecido, para que as pessoas voltem a usufruir desse espaço e ele deixe de ser mais um vazio urbano no centro da cidade.

## Referências

ARCHDAILY. *Parque Gleisdreieck/Atelier LOIDL*. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/762169/gleisdreieck-park-atelier-loidl>> Acesso em: 20 mar. 2019.

BAAN, Iwan. In: *The High Line*. Photos by Photographer. Disponível em: <<https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/?>> Acesso em: 25 mar. 2019.

DONADON, Edilene Teresinha. *“Terrain Vagues” um estudo das áreas urbanas obsoletas, baldias ou derrelitas em Campinas*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP, 2009.

FREIRE, Maria Emília Lopes; et al. *Patrimônio Ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de avaliação do patrimônio ferroviário em Pernambuco*. Artigo. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional Superintendência do Iphan em Pernambuco. Pernambuco, PE, 2010.

GIESBRECHT, Ralph Menucci. *Jataizinho (antiga Jatahy-Paraná e Villa Jatahy)* Município de Jataizinho, PR. Estações Ferroviárias do Brasil, julho. 2018. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-spp/jataizinho.htm>> Acesso em: 25 mar., 2019.

GOOGLE. *Google Maps*. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/place/Jataizinho+%2C+PR/@23.2529426,50.9816605,450m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x94eb38d5c446169f:0x3789a6a2ede0e0f3!8m2!3d-23.2592304!4d-50.97764>> Acesso em: 20 mar. 2019.

HAGATONG, Ana Teresa Martins. *Patrimônio Industrial Ferroviário: Uma arquitetura em risco*. Revista *Arquitetura Lusíada* nº5. Portugal. p. 101-115, 2014.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Carta de Florença*. Brasília, DF, 1981.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada 1º Encontro Luso – Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa*. 21 a 27 de outubro de 1995. Lisboa, PT, 1995.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*. Brasília, DF, 2010.

LANOO, Julien. In: ARCHDAILY. *Parque Gleisdreieck / Atelier LOIDL*. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/762169/gleisdreieck-park-atelier-loidl>> Acesso em: 20 mar., 2019.

LOPES, José Carlos Neves; BRAGA, Newton C. *Meu pai e a ferrovia...Uma breve história fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná 1924-1944*. Cornélio Procópio. Universidade Estadual do Norte do Paraná, 2014.

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

MANFRINATO, Paulino. *Entrevista sobre a Estação Ferroviária de Jataizinho - PR*. Entrevistador: Ralph Menucci Giesbrecht. Curitiba, PR. 2005.

MASCARÓ, Juan Luís. *Infraestrutura da Paisagem*. Porto Alegre: Masquattro, 2008.

MORALES, Solà Ignasi de. *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

NOVA YORK. *High Line*. Disponível em: <<https://novayork.com/high-line>> Acesso em 20 mar., 2019.

PEREIRA DE LACERDA, Cleusa. *Entrevista sobre a Estação Ferroviária de Jataizinho - PR*. Entrevistador: Isadora Lutzi Daschevi. Jataizinho, PR, 2019 .

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Dissertação (Mestrado). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, RJ, 2014.

SANCHES, Janilson de Jesus Lopes. *Revitalização do espaço urbano e da paisagem 'estrutura de ligação entre espaço urbano e componentes da paisagem'*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, PT, 2013.

SILVA, Tiago Brito da. *Áreas de abandono análise com base nos fundamentos do desenho ambiental sobre projetos que visam a recuperação de territórios degradados*. Revista LABVERDE nº11 artigo 04. Campinas, SP. p. 76 – 102. Março, 2016.

THE HIGH LINE. *High Line*. Disponível em: <<https://www.thehighline.org/photos-videos/by-photographer/iwan-baan/>> Acesso em: 20 mar., 2019.

TOLEDO, Vera Vilhena. *A Riqueza nos Trilhos História das ferrovias no Brasil*. São Paulo: Moderna, 1998.

VARGAS, Heliana Comin. *Intervenções em Centros Urbanos*. São Paulo: Manole, 2009.

VIAJENAVIAGEM. *High Line, o jardim suspenso de Nova Iorque*. Disponível em: <<https://www.viajenaviagem.com/2012/06/high-line-nova-york/>> Acesso em: 23 mar. 2019.

WATERMAN, Tim. *Fundamentos de Paisagismo*. Porto Alegre: Bookman, 2010.