



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



**CENTRO DE CULTURA E LAZER
REQUALIFICAÇÃO DA VILA FERROVIÁRIA CAPANEMA EM
CURITIBA**

FRANCIANE SCHREINER DA MOTA
GRR20082145

CURITIBA
2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

CENTRO DE CULTURA E LAZER
REQUALIFICAÇÃO DA VILA FERROVIÁRIA CAPANEMA EM
CURITIBA

FRANCIANE SCHREINER DA MOTA
GRR20082145

Trabalho de graduação apresentado como requisito à disciplina de Metodologia de Pesquisa do Curso Superior de Arquitetura e Urbanismo da **Universidade Federal do Paraná**.

Orientadora: Juliana Harumi Suzuki

CURITIBA
2012

FOLHA DE APROVAÇÃO

Orientador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

Monografia defendida e aprovada em:

Curitiba, _____ de _____ de 2012.

“As pessoas só protegem aquilo que amam.”

Jean Michel Cousteau

Dedicatória

Dedico esse trabalho àquela que é meu exemplo de vida e força. Que sempre apoiou minhas decisões e que merece toda a minha atenção, amor e carinho:
minha avó **Emma Elza Wurth Schreiner**.

Agradecimentos

Primeiramente agradeço a **Deus** pela capacitação concedida e por iluminar os meus caminhos até aqui.

Agradeço também aos meus **pais**, que são meu porto seguro; Ao meu **irmão**, que mesmo de longe é sempre um grande amigo; e a toda a minha **família**, que sempre me apoiou.

Agradeço à minha querida orientadora, **Juliana Harumi Suzuki**, que além de professora foi minha confidente, amiga e exemplo de dedicação. Por vezes até mãe.

Agradeço a todos que me ajudaram no levantamento de dados, e em especial à Arquiteta **Silvia Bueno Zilotti**, que me abriu os olhos para um tema tão especial e apaixonante.

E por fim, aos inúmeros **amigos e colegas de curso**, que foram companheiros nos momentos de alegrias, mas também naqueles de maior dificuldade. Em especial à **Veridiana Stoski**, que me abrigou tantas vezes em sua casa como uma verdadeira irmã, à **Sacha Senger** que dividiu comigo tardes intermináveis na biblioteca e **Gabriel de Oliveira Ruiz**, que com sua paciência infinita me ajudou em diversos momentos.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA.....	II
AGRADECIMENTOS.....	III
RESUMO	1
1. INTRODUÇÃO.....	2
2. CENTROS DE CULTURA E LAZER.....	5
2.1 CONCEITUAÇÃO DE CULTURA	5
2.2 CONCEITUAÇÃO DE LAZER	8
2.2.1. O LAZER NO BRASIL	10
2.2.2. O LAZER EM CURITIBA	14
2.3 EQUIPAMENTOS DE LAZER	18
3. PATRIMÔNIO CULTURAL.....	21
3.1 BREVE HISTÓRICO ACERCA DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO	23
3.2 TEORIAS DO RESTAURO	25
3.2.1. EUGÈNE EMAMANUEL VIOLLET-LE-DUC	25
3.2.2. JOHN RUSKIN	26
3.2.3. CAMILO BOITO	27
3.2.4. GUSTAVO GIOVANNONI.....	29
3.2.5. ALOIS RIEGL.....	30
3.2.6. CESARE BRANDI	32
3.3 POR QUE PRESERVAR	33
3.4 COMO PRESERVAR	34
4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE.....	38
4.1 A MALHA FERROVIÁRIA E O DESENVOLVIMENTO DO NÚCLEO URBANO	39
4.2 AS FERROVIAS NO PARANÁ	43
4.3 HISTÓRICO DA INSERÇÃO DA VILA CAPANEMA	47

<u>5. ANÁLISE DE CORRELATOS.....</u>	<u>53</u>
5.1 SESC POMPÉIA, SP	54
5.2 VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA, SP	61
5.3 COMPLEXO FERROVIÁRIO DE IBIPORÃ, PR.....	67
5.4 CONSIDERAÇÕES	72
<u>6. INTERVENÇÃO</u>	<u>76</u>
6.1 LEGISLAÇÃO	76
6.2 ANÁLISE DA REALIDADE	79
6.3 DIRETRIZES PROJETUAIS	83
6.4 PROGRAMA DE NECESSIDADES	86
<u>7. CONCLUSÃO</u>	<u>90</u>
<u>8. BIBLIOGRAFIA</u>	<u>91</u>
<u>9. WEBGRAFIA</u>	<u>93</u>

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - CAPOEIRA, DE INFLUÊNCIA AFRICANA.....	10
FIGURA 2 - FOLIA DE REIS, DE INFLUÊNCIA PORTUGUESA.....	10
FIGURA 3 - LOGOMARCAS DA FUNDAÇÃO CULTURAL E PREFEITURA DE CURITIBA.....	15
FIGURA 4 - ARCO DE TITO	24
FIGURA 5 - ARTICULAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA DO BRASIL.....	39
FIGURA 6 - ESTRADA DE FERRO NO BRASIL, 1871 A 1890	41
FIGURA 7 - SITUAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL EM 1954.....	42
FIGURA 8 - PRODUÇÃO DE ERVA-MATE NO INÍCIO DO SÉCULO XX.....	43
FIGURA 9 - LINHA CURITIBA-PARANAGUÁ.....	44
FIGURA 10 - LINHAS DA RVPSC EM 1937.....	45
FIGURA 11 - VISTA PANORÂMICA DA VILA CAPANEMA, DATA DESCONHECIDA.....	47
FIGURA 12 - VILA CAPANEMA, DATA DESCONHECIDA.....	48
FIGURA 13 - CROQUI DA PROVÁVEL IMPLANTAÇÃO DA VILA CAPANEMA.	48
FIGURA 14 - PROJETOS DE RESIDÊNCIAS CONSTRUÍDAS PELA RFSSA	49
FIGURA 15 - INVENTÁRIO DE RECONHECIMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL FERROVIÁRIO DA EXTINTA RFFSA.....	50
FIGURA 16 - VISTA AÉREA DA VILA CAPANEMA, DE 1954 A 2009	51
FIGURA 17 - A ANTIGA FÁBRICA DE TAMBORES.	55
FIGURA 18 - VISTA AÉREA DO CONJUNTO: ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO.	55
FIGURA 19 - "PRAIA".....	57
FIGURA 20 - RUA INTERNA	57
FIGURA 21 - CORTE ESQUEMÁTICO DO TEATRO.....	58
FIGURA 22 - ATELIÊS.....	58
FIGURA 23 - "BURACOS DE CAVERNAS"	58
FIGURA 24 - PLANTA DO CONJUNTO ARQUITETÔNICO.	59
FIGURA 25 - ELEVAÇÕES.....	60
FIGURA 26 - ELEVAÇÃO BLOCO ESPORTIVO	60
FIGURA 27 - CORTE BLOCO ESPORTIVO	60
FIGURA 28 - MAPA DA LINHA FÉRREA SANTOS-JUNDIAÍ.....	61
FIGURA 29 - CARTÃO POSTAL DA ESTAÇÃO, INÍCIO DO SÉCULO XX.....	62
FIGURA 30 - MAPA DA VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA.....	63

FIGURA 31 - MORADIAS GEMINADAS	63
FIGURA 32 - ALOJAMENTO PARA SOLTEIROS	63
FIGURA 33 - VILA MARTIN SMITH	64
FIGURA 34 - TIPOLOGIAS HABITACIONAIS NA VILA DE PARANAPIACABA	65
FIGURA 35 - PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE IBIPORÃ.....	67
FIGURA 36 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE IBIPORÃ.....	67
FIGURA 37 - RESIDÊNCIA 01	68
FIGURA 38 - DETALHE, RESIDÊNCIA 01.....	68
FIGURA 39 - RESIDÊNCIA 03.....	69
FIGURA 40 - RESIDÊNCIA 02.....	69
FIGURA 41 - FERROVIÁRIA RESTAURADA.....	70
FIGURA 42 - RESIDÊNCIA 01 RESTAURADA.....	71
FIGURA 43 - OBRAS DO COMPLEXO.....	71
FIGURA 44 - CAFÉ DO MUSEU.....	71
FIGURA 45 - SECRETARIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL E CENTRO TECNOLÓGICO	72
FIGURA 46 - QUADRO DE ÁREAS DE ACORDO COM OS PARÂMETROS CONSTRUTIVOS	77
FIGURA 47 - MAPA DE ÁREAS.....	78
FIGURA 48 - MAPA SÍNTESE DO ENTORNO IMEDIATO.....	79
FIGURA 49 - RIO JUVEVÊ.....	80
FIGURA 50 - DIRETRIZES PROJETUAIS	85

INDICE DE TABELAS

TABELA 1 - PANORAMA POLÍTICO, ECONÔMICO E TEÓRICO DO LAZER.....	13
TABELA 2 - CLASSIFICAÇÃO ATUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL	22
TABELA 3 - VALORES DOS MONUMENTOS, SEGUNDO RIEGL	31
TABELA 4 - FICHA TÉCNICA DO EDIFÍCIO HISTÓRICO	54
TABELA 5 - FICHA TÉCNICA SESC POMPÉIA.....	56
TABELA 6 - FICHA TÉCNICA - VILA FERROVIÁRIA DE PARANAPIACABA.....	62
TABELA 7 - FICHA TÉCNICA, COMPLEXO FERROVIÁRIO DE IBIPORÃ	69
TABELA 8 - ANÁLISE DE ACESSOS E ENTORNO IMEDIATO	73
TABELA 9 - ANÁLISE DE APROPRIAÇÃO DA COMUNIDADE	73
TABELA 10 - ANÁLISE DE ASPECTOS FUNCIONAIS.....	74
TABELA 11 - ANÁLISE DE ASPECTOS TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS.....	74
TABELA 12 - ANÁLISE DE ASPECTOS PLÁSTICOS	74
TABELA 13 - ANÁLISE DE PROGRAMAS DE NECESSIDADES	86

LISTA DE SIGLAS

ALL – América Latina Logística

ATI – Academia ao ar livre para a Terceira Idade

CCI – Centro de Convivência dos Idosos

CELAZER – Centro de Estudos do Lazer

FCC – Fundação Cultural de Curitiba

IEPHA MG – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

ISS – Imposto Sobre Serviços de qualquer natureza

PAIC – Programa de Apoio e Incentivo à Cultura

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RVPSC – Rede Viária Paraná - Santa Catarina

SESC – Serviço Social do Comércio

SESI – Serviço Social da Indústria

TFG – Trabalho Final de Graduação

UIP – Unidade de Interesse em Preservação

RESUMO

No Brasil, o surgimento das ferrovias no século XX acelerou o crescimento de diversas cidades, juntamente com a vinda de imigrantes e fatores econômicos. O símbolo do progresso vinha através do barulho do trem, populações inteiras dependiam da economia que girava em torno da linha férrea. Manter a memória deste período se faz importante não só pela importância histórica, mas também pela preservação da identidade de populações como a de Curitiba, que se desenvolveu através da extração e comércio de madeira e erva-mate, beneficiada pelos trilhos do trem. A memória coletiva presente no íntimo dessas pessoas é um dos fatores mais valiosos que torna a paisagem ferroviária tão importante de ser preservada. Através deste trabalho, buscou-se resgatar a história da inserção da Ferrovia no Brasil e mais especificamente da Vila Ferroviária Capanema em Curitiba, objeto de intervenção. Com o objetivo de manter vivas relações importantes entre a população e a paisagem ferroviária de Curitiba, a proposta é oferecer um espaço físico para a ocorrência de atividades culturais e esportivas em uma antiga vila ferroviária, a fim de promover integração social e a preservação cultural.

Palavras-chave: Paisagem Ferroviária, Vila Ferroviária Capanema, Centro de Cultura e Lazer.

I. INTRODUÇÃO

A sustentação de uma sociedade se dá pela sustentação de sua identidade. Ao tratar de patrimônio histórico refere-se ao indivíduo e à sua identidade, que são representados por objetos, crenças, modos de ser e de fazer, espaços que abrigam desde as práticas do dia-a-dia até os eventos especiais da cultura de um povo.

Para que essa história seja mantida na memória de uma população é necessário que haja ações de preservação e valorização do uso desses espaços que foram e são importantes para a relação de apropriação do indivíduo com o meio.

Na segunda metade do século XIX fatores como a economia cafeeira, as primeiras ferrovias, a grande industrialização e a vinda de imigrantes provocaram influência no perfil de muitas cidades brasileiras importantes. No caso de Curitiba, a extração e comércio de madeira e erva-mate foram os principais fatores para a implantação da Estrada de Ferro do Paraná.

No século XX, o sistema ferroviário foi decaindo e deixando algumas localidades em desamparo, pois dependiam da economia que girava em torno da linha férrea. Esse abandono é o que torna ainda mais rápido o processo de degradação de um bem, podendo trazer consequências de cunho social e urbano, como a perda da memória coletiva e o surgimento de enclaves com o desenvolvimento da cidade ao passar dos anos.

A memória coletiva garante às futuras gerações a continuidade de uma cultura, e a melhor maneira é através da preservação desses bens, integrando-os à sociedade contemporânea, sem tirar a identidade que lhes foi atribuída.

Os conjuntos de simples casas, armazéns e fábricas próximas às Estações Ferroviárias são marcos de uma história e cultura, do nascimento e desenvolvimento de importantes núcleos urbanos. Dos exemplares restantes, poucas dessas residências se localizam em uma área tão central de Curitiba, como é o caso do objeto de estudo, pois os maiores bairros operários foram construídos próximos aos conjuntos industriais.

A proposta de um novo uso para tais residências, além do enfoque histórico, também possui enfoque social. Seu entorno possui características específicas: a presença do Rio Juvevê e do Estádio Durival Britto e Silva, além do pátio de

manobras da Estação Ferroviária. Circundada por grandes estruturas, a área perde a atenção dos olhares de quem passa e faz com que se torne suscetível à violência.

Considerando essas relações, tem-se o objetivo de trazer para o bairro uma área social de cultura e lazer, valorizando a história que as ferrovias trazem consigo, além da preservação do meio ambiente, conscientizando os usuários e criando áreas de convivência.

OBJETIVO GERAL:

Aprofundar a pesquisa sobre a Preservação do Patrimônio Arquitetônico, com ênfase na Arquitetura das Vilas Ferroviárias. Estudar a contribuição das intervenções patrimoniais para a revitalização de áreas urbanas degradadas, discutindo as relações entre a Arquitetura Contemporânea e a preservação do patrimônio consolidado.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Analisar a situação atual da Paisagem Ferroviária da área central de Curitiba.

Estudar e pesquisar diferentes tipos de intervenções sobre o Patrimônio Ferroviário em âmbito internacional, nacional e regional, contribuindo para a discussão de revitalização da área em estudo.

Elaborar uma pesquisa para subsidiar o projeto de um Centro de Cultura e Lazer em conjunto com a Reciclagem do Conjunto de Casas da Vila Ferroviária no Bairro Jardim Botânico.



02

CAPÍTULO

2. CENTROS DE CULTURA E LAZER

Nos dias atuais, a palavra consumo anda muito relacionada aos momentos de lazer da sociedade. De acordo com TASCHNER (2000, p.38) existe a “*dimensão do lazer em algumas formas de consumo, como por exemplo, ir a um shopping center*”, e também a dimensão de “*consumo no lazer*”, que são as atividades controladas pelo mercado, como ir ao cinema ou viajar a turismo.

Isso reflete certa individualização, as pessoas se afastam da esfera pública e resguardam-se na esfera privada. A rua, que era referência para os encontros e a convivência das pessoas, hoje se mostra apenas com a função de circulação. Localizam-se nos espaços privados as outras três funções que o urbanismo moderno atribuiu à cidade: o lazer, o morar e o trabalho. (ROLNIK, 2000)

Esse afastamento das pessoas dos espaços públicos pode estar relacionado à Revolução Industrial¹, que alterou o tempo e o modo de viver dos indivíduos. Em função do trabalho, a ideia de lazer e cultura se altera, pois se exige mais tempo para as linhas de produção. A relação entre indivíduo e espaço público torna-se uma mercadoria, onde o espaço é o produto e o uso é o consumo, que acaba se destinando somente a uma pequena parcela da população.

Para propor um espaço arquitetônico de cultura e lazer, faz-se necessário que se conheçam primeiramente os conceitos que estão relacionados ao tema. Após abordar esses conceitos, será estudado como se produzir um espaço voltado a atividades de Cultura e Lazer.

2.1 Conceituação de Cultura

Cultura é uma palavra de origem latina, sendo seu significado original ligado às atividades agrícolas. Vem do verbo *colere*, que significa cultivar. Pensadores romanos antigos ampliaram esse significado, usando o termo cultura da alma para se referir ao refinamento pessoal e educação de uma pessoa. (SANTOS, 1983)

¹ “Revolução industrial é a culminância de um processo secular, com suas raízes fundidas na crise do sistema feudal, que consolida o modo de produção capitalista, instaurando um sistema econômico-social, com uma forma peculiar de Estado e ideologia específica.” (ARRUDA, 1988, p.08).

A primeira vez que o termo Cultura aparece no meio científico, como é utilizado atualmente, foi através de Edward Tylor² (1832-1917), definindo da seguinte forma: “tomado em seu amplo sentido etnográfico é este todo complexo que inclui conhecimentos, crenças, arte, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem como membro de uma sociedade”.³

Mais de um século após a definição de Tylor, esperava-se que houvesse um consenso a respeito desse conceito, porém, a cada nova teoria mais se amplia seu significado e cria-se mais confusão sobre o tema. LARAIA (2001) coloca que Kroeber⁴ rompe com a ideia de que existem laços entre a cultura e aspectos biológicos, indo contra a teoria de Tylor e servindo de base para a Antropologia Moderna, que busca reconstruir o conceito de cultura, fragmentado por numerosas reformulações.

A complexidade dessa discussão pode ser exemplificada. Uma criança que é criada em um ambiente diferente daquele que nasceu e viveu seus primeiros anos, provavelmente agirá e terá características mais parecidas com os adultos que a cercam durante seu crescimento. O que mostra que valores e comportamentos dependem também do aprendizado e do ambiente, além dos fatores biológicos.

De acordo com SANTOS (1983, p.7), “o desenvolvimento da humanidade está marcado por contatos e conflitos entre modos diferentes de organizar a vida social, de se apropriar dos recursos naturais e transformá-los, de conceber a realidade e expressá-la.” Por isso, para discutir cultura, deve-se ter sempre em mente toda a multiplicidade de formas culturais complexas que a humanidade expressa.

Duas concepções de cultura são abordadas por SANTOS (1983, p.21): A primeira remete aos aspectos de uma realidade social, “dar conta das características dos agrupamentos a que se refere, preocupando-se com a totalidade dessas características”. Já a segunda refere-se, dando mais ênfase, especificamente ao conhecimento, às ideias e crenças de um povo.

Qualquer que seja a sociedade, as pessoas não possuem sempre os mesmos aspectos de cultura, pois ninguém é perfeitamente socializado. Em alguns casos, um indivíduo pode manter-se completamente ignorante em alguns aspectos de sua

² Edward Tylor: antropólogo inglês, um dos fundadores da antropologia, cuja obra foi voltada para o entendimento da cultura, numa corrente evolucionista.

³ Edward Tylor, **Primitive Culture** 1871, cap.1, p.1. *apud* LARAIA, R. B.

⁴ American Anthropologist, vol. XIX, nº2, 1917, p. 231-281 *apud* LARAIA, R. B.

cultura, mas o mínimo de participação é necessário para que haja articulação entre os membros da sociedade para que haja controle em diversas situações (as regras de etiqueta social), mesmo que isso não seja completamente controlável.

“A participação do indivíduo em sua cultura é sempre limitada; nenhuma pessoa é capaz de participar de todos os elementos de sua cultura. Este fato é tão verdadeiro nas sociedades complexas com um alto grau de especialização, quanto mais simples, onde a especialização refere-se apenas às determinadas pelas diferenças de sexo e de idade.” (LARAIA, 2001, p. 80)

De acordo com LARAIA (2001), a cultura é dinâmica, alterando-se com o passar do tempo e com a vivência de um povo. Identificam-se assim dois tipos de mudança cultural: a interna (aquela que é resultante da mudança do próprio sistema cultural) e a externa (contato entre sistemas culturais). Cada mudança ocorrida pode, ou não, passar por uma série de rejeições e causar grandes choques às gerações distintas. Por isso, deve-se tomar muito cuidado ao introduzir determinados atos ou valores em uma sociedade.

Cada cultura estabelece sentidos e significados para uma mesma coisa, de acordo com sua bagagem cultural. Alguns símbolos podem, por exemplo, terem significados completamente diferentes em regiões distintas. O preto, por exemplo, significa luto para os ocidentais, mas para os chineses esse sentimento é representado pela cor branca.

Expressões corporais, modo de ver o mundo, moral e valores são expressões culturais que se distinguem de acordo com a cultura e vivência que um indivíduo possui. Além disso, a identidade emerge desse mesmo modo, diferindo cada ser humano um do outro.

“O fato de que o homem vê o mundo através de sua cultura tem como consequência a propensão em considerar o seu modo de vida como o mais correto e o mais natural. Tal tendência, denominada etnocentrismo, é responsável em seus casos extremos pela ocorrência de numerosos conflitos sociais.” (LARAIA, 2001, p.72-73)

Cada realidade cultural só faz sentido com o entendimento de suas práticas, costumes, concepções e transformações por que passam. Os contextos em que

essa variedade de relações é produzida colaboram para que se entenda a história da existência de determinada sociedade. A partir disso, o respeito e a dignidade nas relações humanas se tornam firmes, combatendo preconceitos. (SANTOS, 1983)

LARAIA (2001) afirma que “todo sistema cultural tem sua própria lógica e não passa de um ato primário de etnocentrismo tentar transferir a lógica de um sistema para outro.” Considerar lógico e correto apenas o próprio sistema é a tendência mais comum para o ser humano, atribuindo aos demais “um alto grau de irracionalismo.” E conclui:

“...cada sistema cultural está sempre em mudança. Entender essa dinâmica é importante para atenuar o choque entre as gerações e evitar comportamentos preconceituosos. Da mesma forma que é fundamental para a humanidade a compreensão das diferenças entre povos e culturas diferentes, é necessário saber entender as diferenças que ocorrem dentro do mesmo sistema. Este é o único procedimento que prepara o homem para enfrentar serenamente este constante admirável mundo novo do porvir.” (LARAIA, 2001, p. 101)

Segundo SANTOS (1987), o estudo da cultura exige que sejam consideradas as transformações constantes por que passam as sociedades, de suas características e das relações entre categorias, grupos e classes sociais no seu interior.

Considerando esses conceitos na construção de um Centro de Cultura e Lazer, a intenção é que hábitos, valores e a história de um grupo de pessoas sejam preservados da melhor maneira possível, buscando manter laços já estabelecidos e arraigados na identidade dos habitantes de Curitiba, assim como estabelecer a possibilidade do relacionamento com outras culturas.

2.2 Conceituação de Lazer

O significado da palavra lazer tem se fixado geralmente a atividades recreativas, eventos de massa de conteúdo recreativo, ou ao descanso. Essa relação, segundo MARCELLINO (2006), acaba sendo apenas uma visão parcial e limitada das atividades de lazer. Por isso, é necessário que se entenda o lazer numa relação dinâmica com outras esferas da vida social, como o trabalho, ou até mesmo os ideais de cada ser humano.

As variadas formas de lazer são, logicamente, voltadas para pessoas com gostos diferentes, ou até mesmo classes sociais distintas. Mas, essa distinção “só pode ser estabelecida em termos de predominância, representando escolhas subjetivas, o que evidencia uma das características das atividades de lazer – a opção” (MARCELLINO, 2006, p. 17).

Diferentes interesses relacionados ao lazer são colocados como fundamentais para DUMAZEDIER (1974): artísticos, intelectuais, físicos, manuais e sociais. MARCELLINO (2006) e CAMARGO (2008) acrescentam ainda o interesse turístico, sendo que o ideal seria que cada pessoa praticasse cada um desses grupos, embora o que geralmente acontece é a escolha de um ou outro, se restringindo a somente um campo de interesse.

De maneira sucinta, o interesse artístico abrange o imaginário, as emoções e sentimentos, enquanto nos interesses intelectuais se busca informações objetivas, contato com o real. Os interesses físicos estão ligados ao movimento, desde passeios até a prática de esportes. O artesanato é um exemplo dos interesses manuais, que seria a capacidade de manipulação, seja para transformar objetos ou para lidar com a natureza.

Os interesses turísticos caracterizam-se, geralmente, pela quebra da rotina temporal e espacial. O convívio social, encontros e relacionamentos entre pessoas manifestam-se nos interesses sociais, que podem ou não estarem ligados a quaisquer um dos outros citados acima.

O lazer, considerando todas essas formas de sua expressão, pode ser definido como o tempo utilizado sem fins produtivos, entendendo que o eventual produto de um momento de lazer é meramente acidental. Não tendo fins produtivos, o momento de lazer foge às imposições dos sistemas de produção, socialmente estabelecidos. É, então, um momento de liberdade. (WILHEIN, 1972)

É importante citar também que o conceito de cultura está também presente nos momentos de lazer do ser humano. Segundo DUMAZEDIER (1976), “o lazer se apresenta como elemento central da cultura vivida”. Pode-se dizer que a cultura influencia no conteúdo das atividades de lazer desenvolvidas por uma sociedade, pois elas dependem de valores e interesses de uma população.

Nos dias de hoje, a cultura influencia cada vez mais nas decisões de como o lazer é praticado, pois no lazer muitos ideais são introduzidos em uma comunidade, tornando-se um ponto muito importante na formação de cidadãos. Como já foi

abordado anteriormente, a cultura é dinâmica e varia com o passar do tempo. Isso pode acarretar em mudanças significativas na prática do lazer de uma sociedade. O caso do Brasil será abordado a seguir, a fim de um melhor entendimento da realidade.

Cabem aos profissionais capacitados atitudes que levem os indivíduos a se preocuparem com fatos considerados importantes para a Cultura de uma sociedade. Devem ser estabelecidas políticas culturais que ofereçam atividades de lazer que contribuam tanto para o fortalecimento da identidade da população como para o desenvolvimento intelectual dos indivíduos.

2.2.1. O lazer no Brasil

A reflexão a respeito do lazer, no Brasil, começa a ser sistematizada a partir da década de 1970 (REQUIXA, 1980), porém, é importante também conhecer como o lazer era entendido nos períodos anteriores.

A cultura brasileira é formada pela fusão de diversas outras culturas: a indígena, a europeia e a africana, devido à sua colonização, além da sua continentalidade geográfica. As diversas regiões do país apresentam estágios diferentes de desenvolvimento, o que faz com que a sociedade possua características distintas. Nas regiões menos desenvolvidas há o predomínio de uma sociedade mais tradicional, sendo que nas mais industrializadas, um perfil mais moderno. (REQUIXA, 1977)



Figura 1 – Capoeira, de influência africana.
FONTE: Viajamos.com



Figura 2 - Folia de Reis, de influência portuguesa.
FONTE: InfoEscola

O período pós Segunda Guerra Mundial representou um desenvolvimento no Brasil fundamentado na substituição de importações. A inauguração de Brasília como capital federal, a construção de estradas por todo o país e a adoção de leis trabalhistas foram transformações importantes deste período. No campo das artes as temáticas brasileiras passam a ser mais valorizadas, em busca da preservação dos valores nacionais ameaçados pelos estrangeiros.

A ênfase no lazer cresce com a construção dos clubes-empresa e alguns estudos são realizados destacando a cultura popular, o lazer popular e o folclore por antropólogos e sociólogos, a exemplo de Darcy Ribeiro, Sérgio Buarque de Holanda e Gilberto Freire. (ALMEIDA, 2005)

A criação, em 1946, das entidades SESI (Serviço Social da Indústria) e SESC (Serviço Social do Comércio) representa uma solução brasileira de prestação de serviços e promoção de atividades de lazer para as famílias de trabalhadores da indústria e comércio. (REQUIXA, 1977)

Outro destaque que o lazer ganha nessa época são os esportes de elite, como o golfe, e a criação de teatros e musicais. A classe urbana crescente, que supera a população rural em 1960, faz com que aumente os investimentos das Prefeituras e Estados em parques e espaços para práticas esportivas e o lazer de fim de semana ganha força, porém é importante ressaltar que nesses casos o público principal era o de classe média e alta.

Os operários mantinham seu lazer no espaço da rua e campos improvisados para as festas típicas ou o circo. Tais práticas, no período militar, sofrem represálias e muitas manifestações artísticas são censuradas.

Além disso, a popularização da televisão também colaborou para que o modo de ocupar o tempo de lazer sofresse mudanças e as expressões artísticas diminuíssem consideravelmente. Aquelas que ainda se mantinham serviam como propaganda política, e o militares, sabendo disso, iniciaram amplo investimento na área esportiva. Essa utilização política do esporte e lazer, segundo SANT'ANNA (1994, *apud* ALMEIDA, 2005) teve seu apogeu como o projeto governamental Esporte Para Todos. O esporte servia para mostrar a evolução da nação.

REQUIXA (1977) transcreve um relato de Everardo Dias, que fala sobre a tendência dos militantes em organizarem Centros de Cultura, que fomentariam a difusão e o desenvolvimento de núcleos da doutrina socialista. Também se realizavam festivais no centro da cidade, iniciados por palestras doutrinárias e de

crítica social, terminados por um baile, que servia de chamariz à juventude, mas mesmo assim não deixavam de ser cantados hinos de caráter socialista.

De acordo com ALMEIDA (2005), em meados da década de 1980 “ocorre um aumento do número de famílias típicas da classe média que puderam comprar seus televisores e automóveis, ir ao cinema, adotar fins de semanas de lazer no campo ou praia e substituir gradualmente o comércio de rua pela ida ao *shopping center*”. Esse desenvolvimento foi uma das marcas do regime militar, que controlava e suprimia manifestações populares, mas o “milagre econômico” favorecia principalmente a classe média.

“Com a censura, as práticas de lazer popular ficam restritas aos eventos do regime militar com o EPT (Esporte Para Todos) (SANT’ANNA, 1994); apresentações de circos populares e parques de diversões (MAGNANI, 1998); e as atividades do Serviço Social do Comércio (SESC) e da Indústria (SESI), de onde saíam, na década de 1980, os primeiros estudiosos do lazer no Brasil (MARCELLINO; REQUIXA; OLIVEIRA)” (ALMEIDA, 2005, p. 44)

Após um grande período de repressão, esses teóricos que trabalhavam geralmente com ou para sindicatos da indústria e do comércio concentram temas populares e da cultura, buscando a democracia que há tempos não se via. Isso não é totalmente alcançado já que o ambiente se tornou propício para a indústria cultural e globalização, com respeito à liberdade de expressão.

	NACIONAL DESENVOLVIMENTISMO	REGIME MILITAR	REDEMOCRATIZAÇÃO E GLOBALIZAÇÃO
Características políticas e econômicas do período	<p>Liberdade democrática;</p> <p>Instabilidade política;</p> <p>Início da industrialização;</p> <p>Valorização do nacional popular;</p> <p>Formação de mercado consumidor;</p> <p>Definição da classe média.</p>	<p>Restrição de liberdades (AI-5);</p> <p>“Milagre” econômico;</p> <p>Aumento das desigualdades;</p> <p>Formação de pólos industriais;</p> <p>Tentativa de desenvolvimento regional.</p>	<p>Garantias democráticas;</p> <p>Estagnação econômica (principalmente setor secundário);</p> <p>Desenvolvimento da indústria cultural e internacionalização da cultura;</p> <p>Sociedade dual (exclusão social).</p>
Mudanças nas práticas de lazer	<p>Crescimento urbano e adaptação das práticas comunitárias aos espaços da cidade;</p> <p>Desenvolvimento nacional do teatro, música, cinema e artes.</p>	<p>Impacto do desenvolvimento tecnológico (automóveis, estradas) no lazer de final de semana;</p> <p>Utilização política do esporte e do lazer;</p> <p>Construção de parques públicos;</p> <p>Incentivo governamental para as práticas de lazer e das artes não engajadas politicamente ou críticas.</p>	<p>Desenvolvimento de um mercado de lazer de alto padrão;</p> <p>Pouco investimento em lazer popular;</p> <p>Desenvolvimento das artes, teatro, cinema, com incentivos governamentais;</p> <p>Reestruturação de centros e museus para práticas de lazer urbano, com recursos públicos e pri</p> <p>Políticas públicas voltadas ao lazer “pedagógico” e iniciativas independentes umas das outras</p>
Reflexões teóricas sobre o lazer do período	<p>Pouca ou nenhuma reflexão sobre o lazer;</p> <p>Valorização das raízes nacionais;</p> <p>Influência moralista ou de teorias que interpretam o lazer como descanso para trabalho.</p>	<p>Repressão e censura de reflexões teóricas, apenas discussões favoráveis aos programas de lazer governamentais;</p> <p>Inicia-se um intercâmbio com a produção estrangeira sobre o lazer (DUMAZEDIER, PARKER).</p>	<p>Contato e intercâmbio com as diversas correntes estrangeiras;</p> <p>Superação da dicotomia trabalho / tempo livre;</p> <p>Estudos dos clássicos, pós-modernos, sociólogos contemporâneos e políticas públicas;</p>

Tabela 1 - Panorama político, econômico e teórico do Lazer (ALMEIDA, 2005, p.53)

As principais influências para os teóricos brasileiros do lazer foram Joffre Dumazedier e Stanley Parker. De acordo com ALMEIDA (2005, p.43), Parker “discutia o lazer através da dicotomia lazer trabalho, servindo de referência para Dumazedier (1979)”, que valorizava o popular e os movimentos das artes, universidades e sindicatos da década de 1960.

O principal incentivador para que as pesquisas no Brasil acerca do lazer se desenvolvessem foi o SESC, que organizou um grupo denominado Centro de Estudos do Lazer (CELAZER), que a partir de 1970 contou com a orientação de Dumazedier. Foram publicadas pela instituição diversas obras que registram o pensamento sobre o lazer na literatura brasileira.

Apenas no final da década de 1980 outros estudos foram utilizados, incorporando assim textos norte-americanos, franceses e ingleses que discutiam o lazer de um mundo globalizado. As pesquisas se concentraram, então, no pesquisador Nelson Carvalho Marcellino, já abordado anteriormente e que seguirá como principal fonte, juntamente com Renato Requiça e o tema da preservação de parques e áreas livres. A Constituição Brasileira de 1988 incorpora o lazer como direito básico do cidadão brasileiro, o que consolida e incentiva as pesquisas.

2.2.2. O lazer em Curitiba

Curitiba, com mais de um milhão e meio de habitantes, é conhecida como uma das melhores cidades para se viver no Brasil pelo seu eficiente modelo de planejamento urbano. Seu desenvolvimento baseia-se na ideia da melhoria da qualidade de vida através da conservação e valorização da memória histórica, das áreas verdes e do sistema de transporte coletivo.

O planejamento urbano, bosques e parques urbanos formaram a identidade de Curitiba, uma imagem construída a partir da década de 1970. Após o detalhamento do Plano Diretor de Urbanismo, que propunha diversas melhorias, foi realizado o Plano de Recreação, com o objetivo de desenvolvimento humano e ocupação do tempo livre da população. Neste período, foi constatado que a quantidade de espaços destinados ao lazer era insuficiente, e que mesmo os que já existiam eram subutilizados.

Nesse mesmo contexto, surge a Fundação Cultural de Curitiba, mais especificamente no dia 5 de janeiro de 1973. Com o decorrer dos anos, tornou-se um dos maiores agentes culturais da cidade. Sua missão é promover o

desenvolvimento sociocultural e artístico da comunidade, subsidiado pelas necessidades e expectativas de todos os segmentos da sociedade curitibana de modo a enriquecer e compartilhar o conhecimento, criando igualdade de oportunidades para todos.



Figura 3 - Logomarcas da Fundação Cultural e Prefeitura de Curitiba

FONTE: Fundação Cultural de Curitiba

A Fundação é também o órgão que hoje gerencia o Programa de Apoio e Incentivo à Cultura – PAIC, que leva diversas atrações culturais para os 75 bairros de Curitiba, por meio da Lei Municipal de Incentivo à Cultura – Fundo Municipal e Mecenato Subsidiado. O incentivo baseia-se na renúncia fiscal pela Prefeitura de Curitiba de até 2% da arrecadação do IPTU e ISS e liberação de recursos para apoio aos projetos culturais. Alguns dos programas e projetos beneficiados são: a Oficina de Música de Curitiba, o Carnaval, Festival de Teatro de Curitiba e diversas festas étnicas.

Na década de 1980 a prefeitura dá mais atenção às áreas de periferia com a descentralização de algumas ações, que foram separadas em nove Administrações Regionais. Além disso, a democratização do país criou condições de liberdade para as manifestações artísticas e culturais, ampliando a preocupação da prefeitura com a criação de novos espaços voltados para o lazer da população.

As UIPs (Unidades de Interesse de Preservação), criadas na década de 1970, são, desde então, uma forma de preservar a memória cultural da cidade. Através delas espaços principalmente do centro da cidade são valorizados e alguns deles servem como clubes e centros culturais, originais de época ou revitalizados. Como exemplo, tem-se a Sociedade 13 de Maio e a Sociedade Thalia, que funcionam com sua função inicial, e o Antigo Paço Municipal, que abriga hoje o SESC Centro.



Figura 4 - Antigo Paço Municipal - SESC
 FONTE: FONAC, Curitiba



Figura 5 - Praça do Japão
 FONTE: Curitiba PR – Guia Geográfico
 Turismo, Paraná

Parques temáticos, bosques e memoriais em homenagem aos imigrantes foram criados nos anos 1990, enfatizando a preservação de áreas verdes por toda a cidade. Também nesse período os espaços culturais se multiplicam, como a Ópera de Arame e o Memorial de Curitiba.

Hoje a situação começa a se transformar. Os parques de Curitiba, por exemplo, passam a ser vistos como objetos de consumo para os habitantes, e não mais como espaços de lazer. Além disso, os *shoppings centers* também se tornaram locais de lazer, pois concentram comércio, alimentação e também recreação, através dos cinemas e jogos eletrônicos. O principal motivo que faz a população frequentar esses espaços é a sensação de segurança que é transmitida e a cultura do consumo que cresce a cada dia.

Com relação ao esporte, pode-se afirmar que são muitos os programas desenvolvidos pela Secretaria Municipal do Esporte e Lazer, que tem a missão de “fomentar práticas de esporte, lazer e atividades físicas ao cidadão curitibano para seu bem estar, promoção social e inserção na sociedade”. Algumas dessas atividades é o Programa Dança Curitiba e o Programa Linha do Lazer.

Espaços Culturais de Curitiba - 2008

Legenda

- 1 Bondinho da Rua XV
- 2 Casa Romário Martins
- 3 Diretoria do Patrimônio Cultural/Casa Memória
- 4 Moinho Novo Rebouças
Sede da Fundação Cultural de Curitiba

Centros Culturais

- 5 Centro de Criatividade de Curitiba

Casa Erbo Stenzel
Casa da Memória
Teatro Cleon Jaques

- 6 Centro Cultural do Portão

Teatro Antonio Carlos Kraide

- 7 Centro Cultural Solar do Barão

Gibiteca
Museu do Cartaz
Museu da gravura
Palacete Wolf

- 8 Conservatório de MPB

- 9 Memorial de Curitiba

- 10 Feira do Poeta

- 11 Livraria Dario Vellozo

- 12 Casa da Leitura

Espaços Cênicos/Musicais

- 5 Teatro Cleon Jaques

- 9 Teatro Londrina

- 11 Teatro da aia

- 12 Teatro do Paiol

- 13 Teatro do Piá

- 14 Teatro Novelas Curitiba

- 15 Teatro Universitário de Curitiba

- 16 Ópera de Arame

- 17 Pedreira Paulo Leminski

- 18 Casa Hoffmann

Espaços Literários

- 19 Biblioteca da Casa Kozák

- 20 Biblioteca Cidade Industrial de Curitiba

- 21 Biblioteca Franco Giglio

- 22 Biblioteca Jardim das Américas

- 23 Biblioteca Nair de Macedo

- 24 Biblioteca da Rua da Cidadania do Bairro Novo

- 25 Biblioteca da Rua da Cidadania do Boqueirão

- 26 Biblioteca da Rua da Cidadania do Fazendinha

- 27 Biblioteca da Rua da Cidadania do Pinheiro

- 28 Biblioteca da Rua da Cidadania de S. Felicidade

- 29 Biblioteca Santos Andrade

- 30 Farol do Saber Miguel de Cervantes

- 10 Feira do Poeta

- 7 Gibiteca de Curitiba

- 10 Livraria Dario Vellozo

Memoriais da Imigração

- 31 Memorial da Imigração Italiana Casa Culp

- 32 Memorial da Imigração Polonesa

- 33 Memorial da Imigração Ucraniana

Museus

- 34 Museu de Arte Sacra da Arquidiocese de Curitiba

- 7 Museu do Cartaz

- 7 Museu da Fotografia Cidade de Curitiba

- 6 Museu da Gravura

- 7 Museu Metropolitano de Curitiba

Salas de Cinema

- 35 Cinemateca de Curitiba

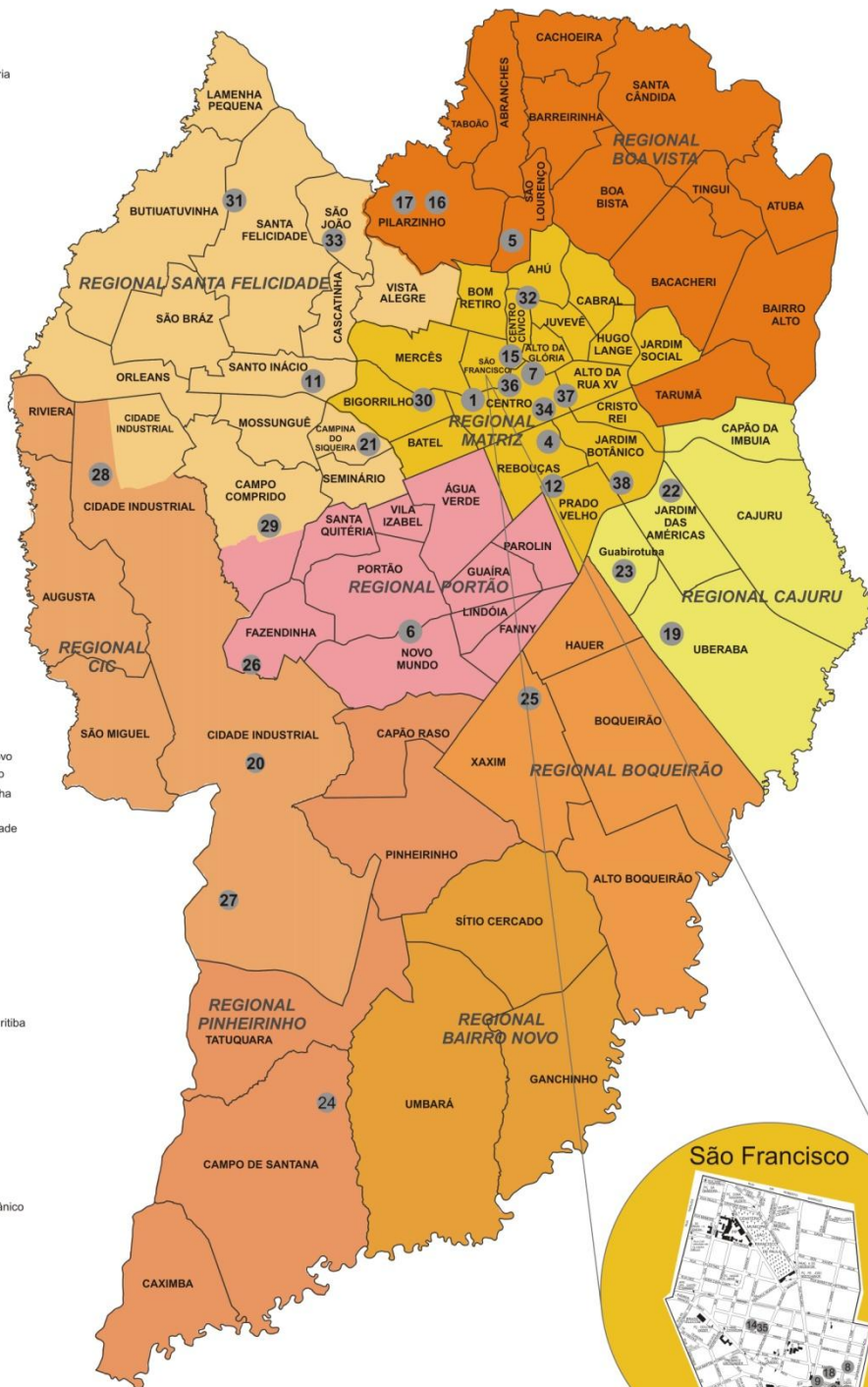
- 36 Cine Luz

- 37 Cine Ritz

- 38 Espaço Cultural Frans Krajcber - Jardim Botânico

FONTE: Fundação Cultura de Curitiba

ELABORAÇÃO: FCC/IPPUC - Banco de Dados



IPPUC Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - SIN - Banco de Dados

:: Rua Bom Jesus, 669 :: Cabral :: Curitiba :: Paraná :: CEP 80035-010 :: Fone (41) 3250-1414 :: Fax (41)3254-8661 :: E-Mail ippuc@ippuc.org.br ::

2.3 Equipamentos de Lazer

Para criar um espaço destinado especificamente ao Lazer, é necessário que exista uma série de equipamentos específicos para cada tipo de lazer que se deseja que a população pratique.

De acordo com MEDEIROS (1971), quanto mais variado for a programação, tanto mais possibilidades terá de atender às diferenças individuais. Seus objetivos são: atrair o maior número possível de participantes (e não apenas os bem dotados); ampliar os interesses e habilidades de indivíduos e grupos (em vez de estimular a especialização em certas áreas); e incentivar a prática pelo simples prazer de tomar parte ativa (e não para sobressair ou derrotar os outros).

Como ponto de partida para o planejamento de um Centro de Cultura e Lazer, devem ser considerados os interesses e as necessidades dos indivíduos e grupos envolvidos, levando-se em conta a vizinhança. (MEDEIROS, 1971)

Segundo CAMARGO (1986), os equipamentos necessários podem ser classificados quanto à dimensão física do espaço ou quanto às suas finalidades programáticas, podendo ser especializados, em espaços de dimensões não muito exageradas, com poucos equipamentos, ou polivalentes, aqueles que atendem variados interesses socioculturais.

Alguns equipamentos específicos de lazer podem ser classificados de acordo com a modalidade atuante. Alguns exemplos são os seguintes:

- Cultural: cinemas, teatros, bibliotecas, museus, centros culturais.
- Social: clubes, associações.
- Esportivo: clubes, quadras esportivas, centros aquáticos, campos de golfe.
- Expressão física e atlética: academia de dança e ginástica.
- Recreativa: jardins, praças, parques urbanos, parques aquáticos.

MEDEIROS (1971) cita as unidades mínimas que uma comunidade deve possuir para acomodar atividades de lazer:

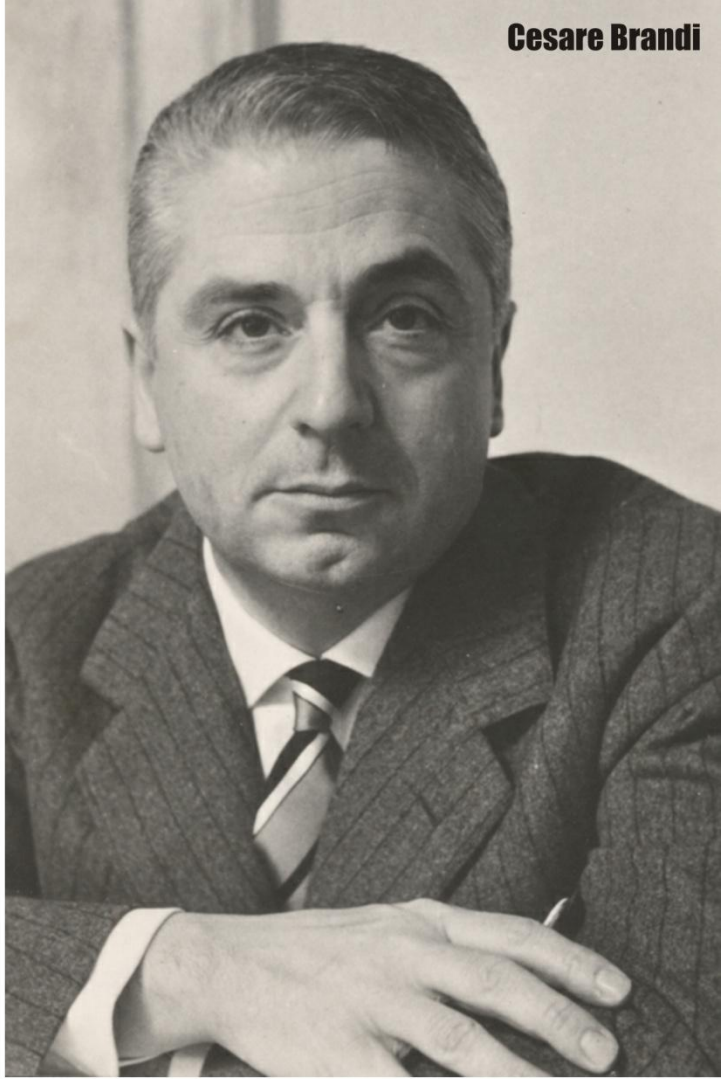
- Parques infantis, com facilidade de acesso e em condições de segurança. Espaço suficiente para que as crianças possam dar expansão à necessidade de movimento e convívio com outras crianças.

- Locais apropriados onde os adolescentes possam praticar jogos e esportes, bem como atividades sociais e culturais.
- Lugares adequados para que os adultos possam conversar, preparar exposições, jogos, festas tradicionais ou simplesmente descansar ou contemplar a natureza.
- Acomodações para diversões em família, como praças ou jardins, bibliotecas e museus.
- Áreas de proteção da natureza, para uso das gerações atuais e futuras, com particular atenção a cursos d'água e cascatas, bem como à orla marítima.

Com essa vasta gama de opções para a aplicação de equipamentos destinados ao lazer pode-se definir o foco deste trabalho de TFG. O Centro de Cultura e Lazer proposto enquadra-se como um equipamento polivalente, pois abrange diversas modalidades de lazer, porém o foco principal serão aquelas de caráter cultural e esportivo, voltado para todas as idades.



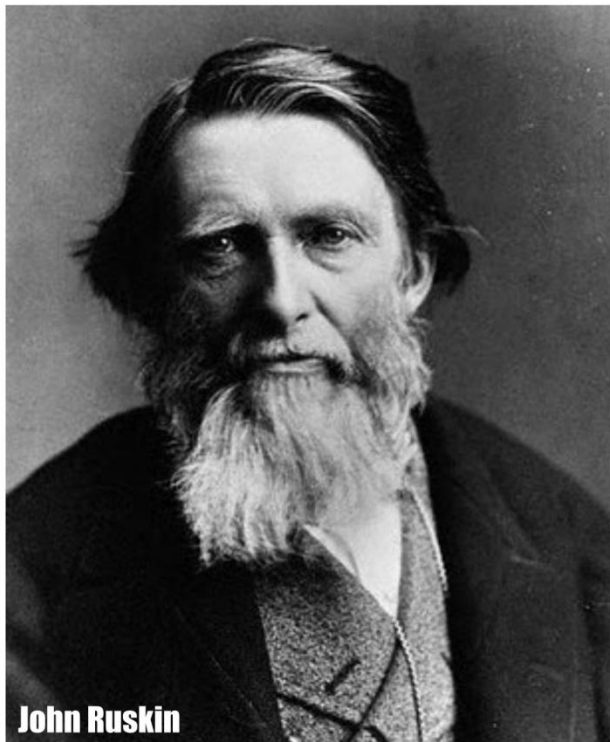
Gustavo Giovannoni



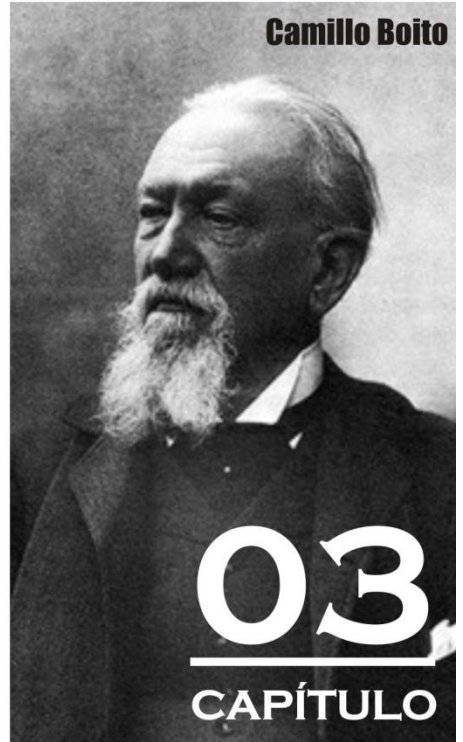
Cesare Brandi



Viollet le Duc



John Ruskin



Camillo Boito

03
CAPÍTULO

3. PATRIMÔNIO CULTURAL

A palavra patrimônio está historicamente associada ou à noção do sagrado ou à noção de herança de bens familiares, memória do indivíduo. A ideia de patrimônio comum a um grupo social, definidor de uma identidade e merecedor de proteção nasce no fim do século XVIII, com a visão moderna de história e de Cidade.

Patrimônio Cultural é todo aquele objeto, construção ou ambiente que a sociedade lhe atribui um valor especial, seja ele estético, artístico, documental, ecológico, histórico, científico, social ou espiritual, e que possui importância de se transmitir às gerações futuras. Confere identidade e orientação a um povo, pois é através disso que um grupo social se reconhece, revelando ações de como viver em sociedade.

A Constituição Federal de 1988 define o que é patrimônio cultural brasileiro no artigo 216:

“Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados pelo indivíduo ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória das diferentes grupos formadores da sociedade brasileira...”

Os bens materiais ou imateriais são todos “bens culturais”: aqueles que são capazes de traduzir um momento cultural ou natural de grupos sociais ou de ecossistemas. O conjunto de todos esses bens denomina-se patrimônio cultural e pode ser dividido da seguinte forma:

- Formas de expressão: literatura, música, danças, rituais, teatro, vestuário, pinturas corporais, etc.
- Modos de criar, fazer e viver: culinária, artesanato, etc.
- Criações científicas, artísticas, tecnológicas e documentais: mapeamento do DNA, as obras de Aleijadinho, o biodiesel, as legislações e registros cartoriais, etc.

Os bens materiais, ou tangíveis, são divididos em bens imóveis (monumentos, sítios arqueológicos, edifícios, etc.) ou bens móveis (mobiliários, obras de arte,

documentos, vestuários, etc.) e os bens imateriais, ou intangíveis, têm como exemplo as lendas, rituais e costumes de um povo.

Outra classificação que se dá ao patrimônio cultural é a seguinte:

- Patrimônio natural: constituído por bens que não receberam interferência humana, como as grutas, montanhas, rios e ecossistemas.
- Patrimônio edificado: edificações isoladas ou conjunto de edificações, não necessariamente antigas, mas que possuam peculiaridades culturais.

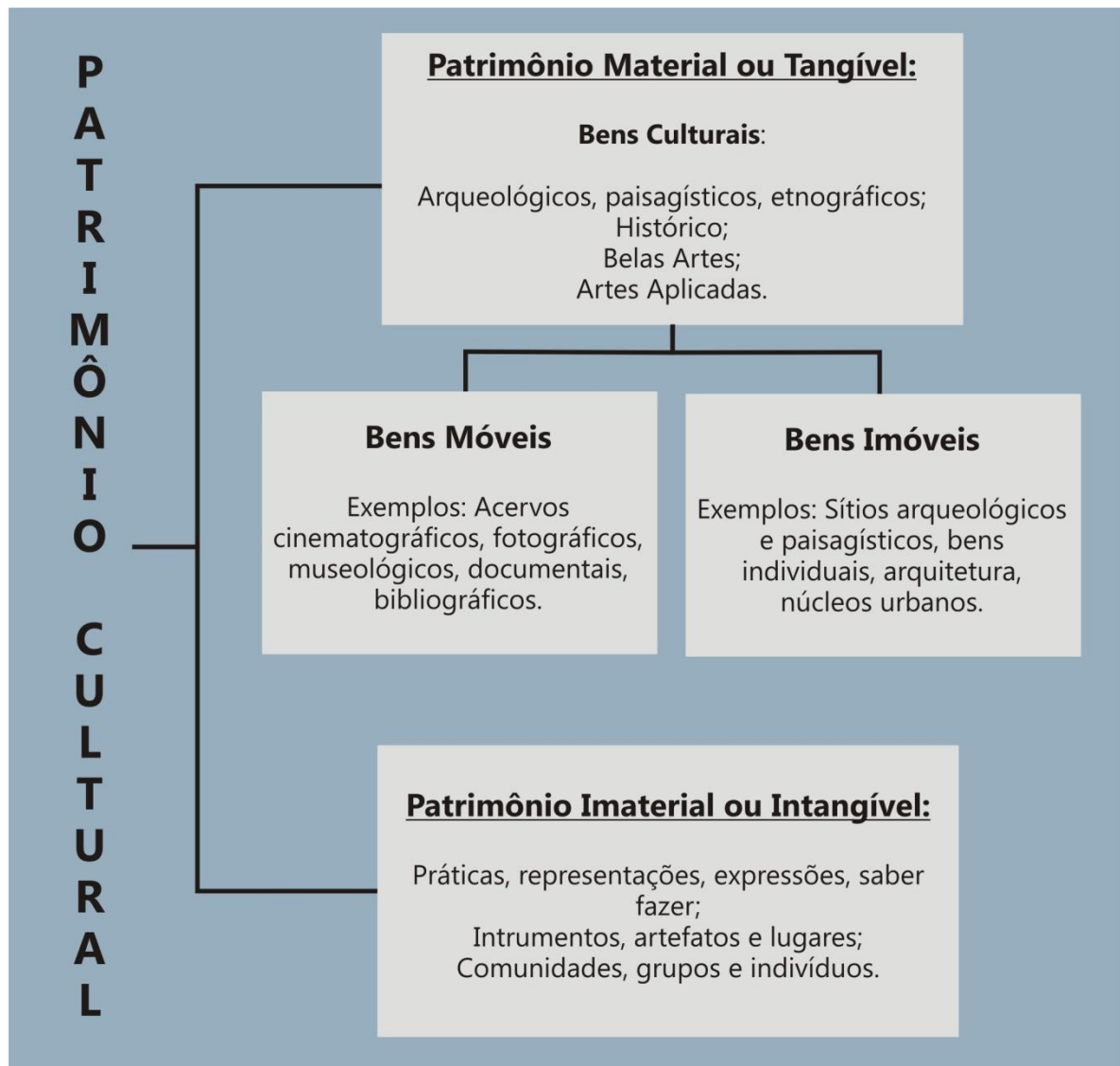


Tabela 2 - Classificação atual do Patrimônio Cultural
FONTE: organizado pela autora

Todas essas classificações, no entanto, foram fruto de um longo percurso de estudo, discussão e desenvolvimento acerca do Patrimônio e sua preservação, que será brevemente relatado a seguir.

3.1 Breve Histórico acerca da Preservação do Patrimônio

Cada sociedade em sua época busca ou renega seu passado de acordo com a visão do presente. O reconhecimento da importância de determinado produto cultural é o que define uma trajetória do desenvolvimento histórico da Preservação do Patrimônio Histórico Arquitetônico.

A evolução da noção de patrimônio cultural inicia-se pela afeição de civilizações antigas por obras do passado. A princípio, chamadas de antiguidades, e depois de monumentos, tais obras começaram a ser entendidas realmente como patrimônio somente após o surgimento da história como disciplina.

De acordo com CHOAY (2001, p.31), “*pode-se situar o nascimento do monumento histórico em Roma, por volta do ano 1420*”, porém afirma ainda que o interesse por vestígios do passado é ainda mais antigo, “*com precedentes desde o último quartel do século XIV*”.

É importante ressaltar que nesse primeiro momento não existia a compreensão de temporalidade entre o homem medieval e os monumentos clássicos remanescentes.

“Móveis e imóveis, as criações da Antiguidade não desempenham, pois, o papel de monumentos históricos. Sua preservação é, de fato, uma reutilização. Ela se apresenta sob duas formas distintas: reutilização global, combinada ou não com reformas; fragmentação em peças ou pedaços, utilizáveis para fins diferentes e em lugares diversos.” (CHOAY, 2001, p.40)

No Renascimento iniciou-se o interesse em especial por obras da Antiguidade Clássica. Através dos humanistas, em especial a partir do poeta Francesco Petrarca, ainda no século XVI, que a noção de história como disciplina aparece, fazendo surgir também a preocupação em estudar e fazer levantamentos dos edifícios de períodos anteriores.

Existiam diversas formas de intervenção, desde a reutilização de partes de edifícios para a construção de outros até a complementação ou remoção dos acréscimos para que se mantivesse o aspecto original da edificação. (BRAGA, 2003)

As construções do passado serviram de fonte de materiais de construção para novos edifícios durante séculos e de acordo com KÜHL (1998, p. 181) “a

espoliação de edifícios antigos foi responsável pelo fornecimento de material de boa qualidade a um custo menor". Esse fato demonstra que a restauração ainda não era praticada de maneira sistemática no Renascimento, embora houvesse interesse pelas antigas construções.

No século XVIII, os estudos estavam ainda voltados para a Antiguidade Clássica, assim como no Renascimento. De acordo com BRAGA (2003, p. 4), é *"deste período o início do turismo motivado pelo conhecimento de bens culturais"*.

A atenção era voltada para os vestígios da civilização romana, e a cidade era um dos principais polos arqueológicos. Quanto às intervenções, era comum a recomposição ou consolidação de monumentos, utilizando partes originais, que ficou conhecido como "restauro arqueológico" na Itália. Um exemplo dessas reintegrações vem a ser o Arco de Tito, construído em 81 d.C e restaurado entre 1819 e 1821. (KÜHL, 1998)



Figura 4 - Arco de Tito
FONTE: Blog Educação Adventista

Na França, a origem da conservação de seus monumentos históricos teve origem com a Revolução Francesa, em 1789. Aquilo que pertencia à Igreja e à realeza era confiscado pelos revolucionários e passou a existir uma política de preservação. Através de leis se tinha o objetivo de administrar todo o patrimônio, porém o interesse era no valor econômico das peças.

Buscando um maior controle, eram realizados levantamentos minuciosos daqueles bens que se tinha interesse em proteger. Além disso, a categorização em bens móveis e imóveis surge pela primeira vez, com formas de preservação distintas.

Após a Revolução Industrial, as políticas de preservação do patrimônio tiveram, ao longo do século XIX, desdobramentos em diversas regiões da Europa. A pesquisadora Beatriz Kühl comenta:

"No que concerne aos monumentos históricos, o período que se seguiu à Revolução foi desastroso pelas devastações e saques praticados contra obras de arte, no intuito de destruir e apagar os símbolos das antigas classes dominantes, nobreza e clero. Os edifícios medievais foram os

principais vítimas, mas, em realidade, o desprezo por eles e as intervenções mutiladoras haviam sido uma constante, mesmo anteriormente, sendo comum sua utilização como fonte de materiais de construção. Porém, a reação ao 'vandalismo' revolucionário, que ameaçava expurgar de solo francês os remanescentes da arte medieval, resultou em incipientes providências oficiais tomadas por um Estado visando à tutela de monumentos históricos, levanta à criação de legislação sobre o assunto" (KÜHL, 2007, p. 110).

3.2 Teorias do Restauro

Juntamente com a criação de leis para a preservação dos monumentos, o estabelecimento de linhas de reflexão acerca das práticas relacionadas aos bens considerados patrimônio começaram a surgir após Revolução Industrial. Algumas teorias serão abordadas a seguir, cronologicamente.

3.2.1. Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc

Restaurador do século XIX, Viollet-le-Duc (1814-1879) foi um estudioso e teórico de influência em vários campos, imprimindo sua marca pessoal numa época na qual a restauração não possuía ainda um método definido. De acordo com KÜHL (2000, p.13), "*Os debates sobre a arquitetura medieval tomavam maior vulto e o destino de edifícios do período, tão sacrificados no decorrer do século XVIII e início do século XIX, se tornou objeto de preocupação.*"

Por volta de 1840, Viollet-le-Duc inicia seus principais trabalhos de restauro. Suas intervenções eram realizadas com base em ações realizadas anteriormente. Buscava restabelecer o estilo original da obra, admitindo recomposições ou reconstruções com base em analogias tipológicas e estilísticas, modificando em muitas vezes a estrutura e forma da obra. Assim, desde que se mantivesse o estilo original, poderia se recriar determinado edifício.

A prioridade para Viollet-le-Duc era a busca de uma unidade estilística, deixando muitas vezes a historicidade como segundo plano. Apesar disso, uma de suas principais contribuições foi o estudo das técnicas construtivas e estratégias de composição, dando, pela primeira vez, uma postura científica ao processo de restauro, inclusive através de publicações acerca do assunto.

Sua principal concepção sobre a restauração está em seu “*Dictionnaire Raisonné de l’Architecture Française du XI° au XVI° Siècle*”, dez volumes publicados entre 1854 e 1868: “A palavra e o assunto são modernos. Restaurar um edifício não é mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo em um estado completo que pode não ter existido nunca em um dado momento.”

“O seu procedimento se caracterizava por, inicialmente, procurar entender profundamente um sistema, concebendo então um modelo ideal e impondo, a seguir, sobre a obra, o esquema idealizado.” (KÜHL, 2000, p. 18)

É importante ressaltar que embora suas obras tenham causado polêmica pela sua maneira incisiva, e por vezes invasiva, de atuar nos monumentos, algumas de suas formulações teóricas possuem ainda aspectos ainda atuais como:

- Recomenda que se deva restaurar não apenas a aparência do edifício, mas também a função portante de sua estrutura.
- Procurar seguir a concepção de sua origem para resolver problemas estruturais.
- Importância de se fazer levantamentos detalhados.
- Importância da reutilização para a sobrevivência da obra.

3.2.2. John Ruskin

Contemporâneo à Viollet-le-Duc, John Ruskin (1819-1900) tomava uma posição diametralmente oposta. Publicou na Inglaterra, em 1849, *The Seven Lamps of Architecture*, fazendo diversas críticas às restaurações da época. Ruskin pregava o respeito pela matéria original. (KÜHL, 2000)

O teórico inglês acreditava que a conservação da arquitetura do passado permitia entender a relação entre os estilos arquitetônicos e as técnicas construtivas. A história das construções era como espelho dos processos de desenvolvimento cultural de determinado povo. Era o que mantinha vivo o testemunho do passado, do cotidiano de uma cidade.

Para Ruskin, o monumento pertencia somente ao passado e ao futuro, excluindo o direito de se fazer alterações no presente, pois as edificações pertenciam ao seu “primeiro construtor”. Defendia ainda que o maior estado de beleza de uma obra seria a ruína, pois tudo e todo estariam destinados a ela.

“...levava em consideração as transformações feitas em uma obra no decorrer do tempo, sendo a atitude a tomar a de simples trabalhos de conservação, para evitar degradações, ou, até mesmo, a de pura contemplação.” (KÜHL, 2000, p. 19)

Essa postura de renúncia em relação à obra ficou conhecida na Itália como “restauro romântico”, que teria influência não só de Ruskin, na Inglaterra, mas também em outros locais. Essa visão sobre os processos de restauração remete à ideia de que somente com um “congelamento” das cidades se conseguiria salvar a arquitetura patrimonial.

“Nem pelo público, nem por aqueles que são responsáveis por monumentos públicos, o verdadeiro sentido da palavra restauração é entendido. Significa a mais total destruição que um edifício pode sofrer: uma destruição após a qual nenhum remanescente pode ser reunido; uma destruição acompanhada de uma falsa descrição do objeto destruído.” (RUSKIN In: KÜHL, 1998, p.191)

Os arquitetos deveriam conceber as edificações como se já tivessem seu valor histórico em potencial. Assim as construções causariam tanta admiração a ponto de virar referência cultural, atravessando séculos, de preferência de maneira intocada. De maneira alguma o teórico admitia imitações, cópias e acréscimos.

A única atitude que poderia ser tomada com relação à arquitetura dos edifícios históricos, para Ruskin, seria a **conservação**, a fim de desacelerar, remediar o processo de arruinamento, desde que as intervenções fossem de pequeno porte, não resultando em elementos visíveis. Das teorias de Ruskin, pode-se afirmar que a conservação é uma herança trazida para os dias atuais.

3.2.3. Camilo Boito

A partir do Renascimento até o século XVIII, várias noções ligadas ao restauro foram amadurecendo gradualmente, sendo que no final do século XIX, Camilo Boito (1836-1914) se destaca com uma nova postura, mais equilibrada em relação ao extremismo de Viollet-le-Duc e de Ruskin. A nova visão acerca da preservação fica conhecida na Itália como “restauro filológico”, assumindo uma carga cultural maior.

Com o surgimento da fotografia, Boito lança a ideia de entender os monumentos como documentos históricos, materializando o período. Fundamentou seu trabalho em análises aprofundadas das obras, procurando apreender tanto os aspectos formais como os técnicos construtivos. Enunciou sete princípios fundamentais para a intervenção em monumentos históricos:

“(...) ênfase no valor documental dos monumentos, que deveriam ser preferencialmente consolidados a reparados e reparados a restaurados; evitar acréscimos e renovações, que, se fossem necessários, deveriam ter caráter diverso do original, mas não poderiam destoar do conjunto; os complementos de partes deterioradas ou faltantes deveriam, mesmo se seguissem a forma primitiva, ser de material diverso ou ter incisa a data de sua restauração ou, ainda, no caso das restaurações arqueológicas, ter formas simplificadas; as obras de consolidação deveriam limitar-se ao estritamente necessário, evitando-se a perda dos elementos característicos ou, mesmo, pitorescos; respeitar as várias fases do monumento, sendo a remoção de elementos somente admitida se tivessem qualidade artística manifestamente inferior à do edifício; registrar as obras, apontando-se a utilidade da fotografia para documentar a fase antes, durante e depois da intervenção, devendo o material ser acompanhado de descrições e justificativas e encaminhadas ao Ministério da Educação; colocar lápide com inscrições para apontar a data e as obras de restauro realizadas.” (KÜHL, 2002, p. 21).

Com relação à arquitetura, Boito discordava de Ruskin. Considerava que os monumentos não apresentam apenas valor arquitetônico, mas são também documento da história de um povo, devendo portanto serem respeitados, de modo a não conduzirem engano ou falso histórico⁵. Além disso, não se admitia a purificação⁶.

Boito procurou separar os conceitos de conservação e restauração, considerando a primeira como uma obrigação indispensável à sobrevivência do bem. Para a restauração, a concebe como algo distinto, às vezes até oposto à conservação, porém necessário.

⁵ Intervenções que parecem ser de um período anterior ao construído, confundindo com o estilo original de determinada obra.

⁶ Eliminação daquelas partes que não fazem parte do estilo original.

Nesse contexto, defendeu então as conservações periódicas, como meio de evitar o restauro. Acreditava ainda que os complementos e acréscimos deveriam ser distintos do original, marcando o seu próprio tempo, sem alterar o equilíbrio da composição do edifício.

Suas conclusões para o restauro arquitetônico foram:

“1º É necessário fazer o impossível, é necessário fazer milagres para conservar no monumento o seu velho aspecto artístico e pitoresco.

2º É necessário que os completamentos, se indispensáveis, e as adições, se não podem ser evitadas, demonstrem não ser obras antigas, mas obras de hoje.” (BOITO, 2002, p. 60-61).

Pode-se dizer que Boito contribuiu de forma direta para a formulação dos princípios modernos de restauração, pois defendia o respeito à matéria original, a reversibilidade e distinção das intervenções, o interesse pela mínima intervenção, a manutenção dos acréscimos de épocas passadas, além de buscar a harmonia entre as arquiteturas do passado e do presente a partir da distinção de sua materialidade.

3.2.4. Gustavo Giovannoni

Gustavo Giovannoni (1873-1947) teve grande importância para o desenvolvimento da Teoria Moderna de Restauro, reelaborando a teoria de Boito. Foi considerado um dos mais importantes intervenientes da Conferência de Atenas de 1931, da qual surgiu o primeiro documento internacional publicado no sentido de considerar universais algumas regras de proteção e salvaguarda de monumentos: a Carta de Atenas.

Defensor do Restauro Científico, que surgiu na primeira metade do século XX, afirma que Restauração não possui apenas importância artística e cultural, mas deve possuir um método, tornando-a uma ciência.

Além de respeitar os monumentos enquanto documentos históricos, como as teorias de Camillo Boito, Giovannoni defendia, de acordo com KÜHL (1998, p. 199), que os projetos de restauração deveriam ser “*baseados em estudos rigorosos, classificando metodicamente os casos possíveis, mas dando maior atenção ao valor documental e histórico do monumento do que o valor artístico e estético*”, aceitando tecnologias modernas quando necessárias.

Considerava o urbanismo como um complemento social e o aponta como uma questão central entre a conservação e a modernização da cidade antiga. Acreditava que um planejamento urbano deveria ser feito com ênfase nos centros históricos e seus valores. Defendeu também intervenções pontuais e cuidadosas, assegurando a manutenção do caráter histórico das cidades.

De acordo com BRAGA (2003, p.6) “*Giovannoni amplia o conceito de preservação do monumento para conservação do seu entorno, o que lhe valeu uma crescente impopularidade perante a crescente especulação imobiliária*”.

É com Gustavo Giovannoni que surge também o Estilo Neutral, que se configurava de maneira a não perturbar o monumento como massa, cor ou decoração. Deve-se primar pela autenticidade da obra, não permitindo confundir partes antigas com atuais, como acontecia nas intervenções de Viollet-le-Duc.

Algumas classificações são feitas por Giovannoni para o Restauro:

- Restauro de Consolidação: quando as condições físicas do monumento o exigirem.
- Restauro de Recomposição: quando o monumento apresenta-se desmontado e existirem documentos que possam subsidiar anástilose⁷.
- Restauro de Liberação⁸: em casos de elementos, colocados por ocasião de uma intervenção anterior, estarem prejudicando o entendimento da obra.
- Restauro de Complementação (ou de Reintegração): realizado quando há necessidade de reconstruir uma parte destruída do elemento, desde que haja documentação fidedigna.
- Restauro de Inovação: se necessária uma ampliação em caso de arruinamento ou de uma obra não concluída.

3.2.5. Alois Riegl

No fim do século XIX e início do século XX, o austríaco Alois Riegl (1858-1905) propõe uma nova posição quanto ao restauro, procurando provar que não há apenas uma solução unívoca e universalmente aceita em relação à questão. (KÜHL, 1998)

⁷ Recomposição de uma peça a partir de seus agregados originais.

⁸ Importante ressaltar a diferença entre o Restauro de Liberação e a Purificação. Esta é realizada somente porque os elementos não são do estilo original.

Sua principal obra foi *O Culto Moderno aos Monumentos*, de 1903, onde adota uma posição de observador, avaliando a cultura de massa que começava a surgir. Primeiramente define monumento como sendo uma obra criada pela mão do homem com o intuito preciso de conservar para sempre presente e viva na consciência das gerações futuras a lembrança de uma ação ou destino, relacionando-se intimamente com a memória coletiva de um povo.

Tentando analisar os diversos pontos de vista que se pode ter em relação aos monumentos, Riegl os esquematizou da seguinte forma:

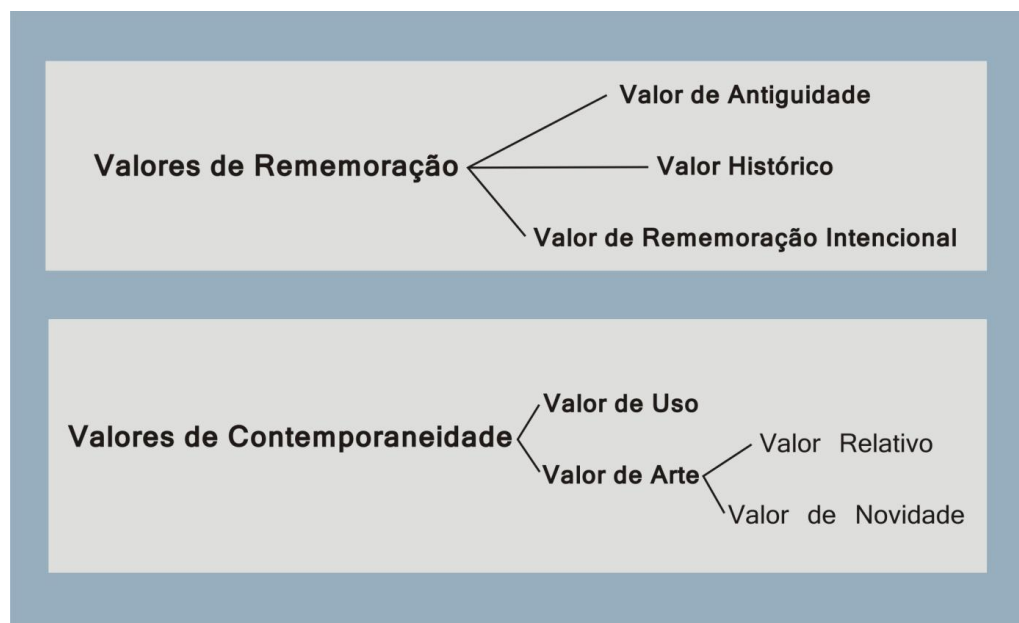


Tabela 3 - Valores dos Monumentos, segundo Riegl
FONTE: organizado pela autora

Nos Valores de Rememoração, a classe dos monumentos intencionais refere-se às obras destinadas a comemorar um momento preciso ou um evento do passado no ato de sua criação. Os monumentos históricos, por sua vez, a escolha de um momento é particular, determinada por preferências subjetivas. Por fim os monumentos antigos são o das criações do homem, independente de significado ou intenção original.

Nos Valores de Contemporaneidade, o monumento deve atender às necessidades materiais do homem para possuir Valor de Uso. Quanto ao Valor de Arte, Riegl divide em relativo, referindo-se à capacidade que o monumento antigo mantém de sensibilizar o homem moderno, e o valor de novidade atende à atitude da sociedade em atribuir ao novo a superioridade perante o velho.

É importante ressaltar que, para Riegl, não existe um valor artístico absoluto, não se podendo falar, dentro do contexto de *O Culto Moderno aos Monumentos*, em monumentos artísticos, mas apenas históricos, pois seu valor não é um valor para a arte, e sim para a história da arte.

A postura de Riegl não pode ser entendida como a de um pregador em defesa dos monumentos históricos, e sim como a de um analista objetivo, pois procurou entender e examinar as várias facetas do restauro. (KÜHL, 1998, p.196)

A grande contribuição deste historiador está no fato de se apresentarem, através dos diferentes tipos de valor atribuído aos monumentos, maneiras distintas de percepção das obras, levando também a diversos meios de se preservá-los.

3.2.6. Cesare Brandi

Do dualismo entre os aspectos históricos e estéticos de uma mesma obra, nasce em meados da década de 1940 o “restauro crítico”, sendo que um de seus principais teóricos foi Cesare Brandi (1906-1988).

Brandi (2008, p.30) define a restauração como “*o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte na consistência física e na sua dúplice polaridade estética e histórica com vistas à sua transmissão ao futuro*”. Em caso de conflito, o teórico defende que o valor estético predomina sobre o valor histórico. Afirma ainda que “*todo caso de restauração será um caso a parte e não um elemento de uma série paritária*”. (BRANDI, 2004, p.63)

“Fez a distinção entre restauração de produtos industriais, voltada para recuperar a sua funcionalidade e aquela de obras de arte, que leva em consideração seus aspectos estéticos e históricos, com o objetivo de conservar a autenticidade material da obra e de restabelecer sua “unidade potencial”. (KÜHL, 1998, p.205)

Brandi diferencia três casos de produção de um objeto:

- Cópia: produção ou reprodução semelhante de um objeto segundo o estilo de um determinado período histórico ou personalidade artística, com o objetivo de documentação;
- Imitação: se assemelha à cópia, exceto na intenção, que tem como objetivo gerar um engano acerca da época, material ou autor (falso histórico);

- Falsificação: difusão do objeto no comércio, ainda que não tenha a intenção de trazer um engano em relação aos materiais, à época ou ao autor da obra (falso artístico).

Dois axiomas resumem, por fim, a teoria de Brandi:

1. *Restaura-se somente a matéria da obra de arte.*
2. *A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isto seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo.*

Brandi discorre ainda sobre as adições e remoções da seguinte forma:

“(...) do ponto de vista histórico, é apenas incondicionalmente legítima a conservação da adição, enquanto a remoção deve ser sempre justificada e, em todo caso, deve ser feita de modo a deixar traços de si mesma e na própria obra. (BRANDI, 2008, p.71)

3.3 Por que preservar

Preservar não é apenas guardar algo, mas também fazer levantamentos, cadastros, inventários, registros, etc. Segundo MAIA (2003, p.39), a preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural é necessária, pois se configura como um testemunho vivo de uma herança de gerações, exercendo papel fundamental no presente e se projetando para o futuro. Essas referências jamais serão revividas, mas sim revisitadas, “*criando a consciência da intercomunicabilidade da história*”.

“Se devemos preservar as características de uma sociedade, teremos forçosamente que manter conservadas as suas condições mínimas de sobrevivência, todas elas implicadas no meio ambiente e no seu saber. (...) Assim, deveriam ter prioridade de atenção os elementos componentes dos recursos materiais e todos os outros não tangíveis ligados ao conhecimento, especialmente à técnica.” (LEMOS, 2004, p.25)

De acordo com o IEPHA MG (2012), pode-se dizer que a principal razão é a melhoria da qualidade de vida de uma comunidade, implicando num bem estar material e espiritual, garantindo o exercício da memória e da cidadania. A preservação garante a continuidade das manifestações culturais.

É importante salientar que a preservação não se restringe apenas ao ato de tombamento, pois compreende a memória social, artística e cultural.

“Assim, preservar não é só guardar uma coisa, um objeto, uma construção, um miolo histórico de uma grande cidade velha. Preservar também é gravar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Preservar é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares. É fazer, também, levantamentos de qualquer natureza, de sítios variados, de cidades, de bairros, de quarteirões significativos dentro do contexto urbano. É fazer levantamentos de construções, especialmente aquelas sabidamente condenadas ao desaparecimento decorrente da especulação imobiliária.”
(LEMOS, 2004, p.29)

O interesse desta preservação é que se torna algo relevante, pois somente uma pequena parcela da população possui certo olhar atento à importância de manter viva determinada memória. Os interesses são muito variados e falta educação com esse foco. LEMOS (2004) afirma que *“as bases têm que ser esclarecidas sobre nossas autenticidades culturais e os pequenos aglomerados, as pequenas vilas e cidades devem (...) lutar pelos seus bens culturais, antigos e novos”*.

3.4 Como Preservar

A proteção dos bens culturais não existe se não houver interesse da própria comunidade, a qual compete decidir sobre sua destinação, exercendo assim sua autonomia e sua cidadania. BOITO, em 1884, afirmava: *“para bem restaurar, é necessário amar e entender o monumento, seja estátua, quadro ou edifício, sobre o qual se trabalha... Ora, que séculos souberam amar e entender as belezas do passado? E nós, hoje, em que medida sabemos amá-las e entendê-las?”*

Para a preservação do patrimônio cultural é necessário, inicialmente, conhecê-lo através de inventários e pesquisas, realizadas geralmente pelos órgãos

de preservação, em conjunto com as comunidades. Além disso, o sentimento de valorização dos bens culturais deve ser incentivado nas comunidades através da educação formal ou informal, levando a uma reflexão sobre a preservação.

Os bens patrimoniais devem ser preservados com a finalidade de conservar traços da vida comum, cotidiana, e mostrar como vivia a sociedade em determinada época.

Deve-se ter como objeto a ser preservado, as edificações que tenham um significado coletivo para determinada comunidade, pois se perpetua a memória de uma sociedade preservando-se os espaços utilizados por ela na construção de sua história. Uma política de preservação deve ir além de certas pressões momentâneas, preservando não só o imóvel, mas também todo o universo que o constitui.

A primeira ação para se preservar um bem é mantê-lo em uso constante, especialmente no caso de edifícios, satisfazendo aos seus programas originais. O grande problema é que na maioria das vezes quando há o interesse na preservação as construções já se encontram arruinadas ou descaracterizadas. (LEMOS, 2004)

“O uso do edifício nas condições previstas pelo projeto é, já de início, o primeiro fator de sua conservação garantida. Realmente, a satisfação integral do programa é condição básica de preservação da integridade de uma obra arquitetônica.” (LEMOS, 2004, p.67-68)

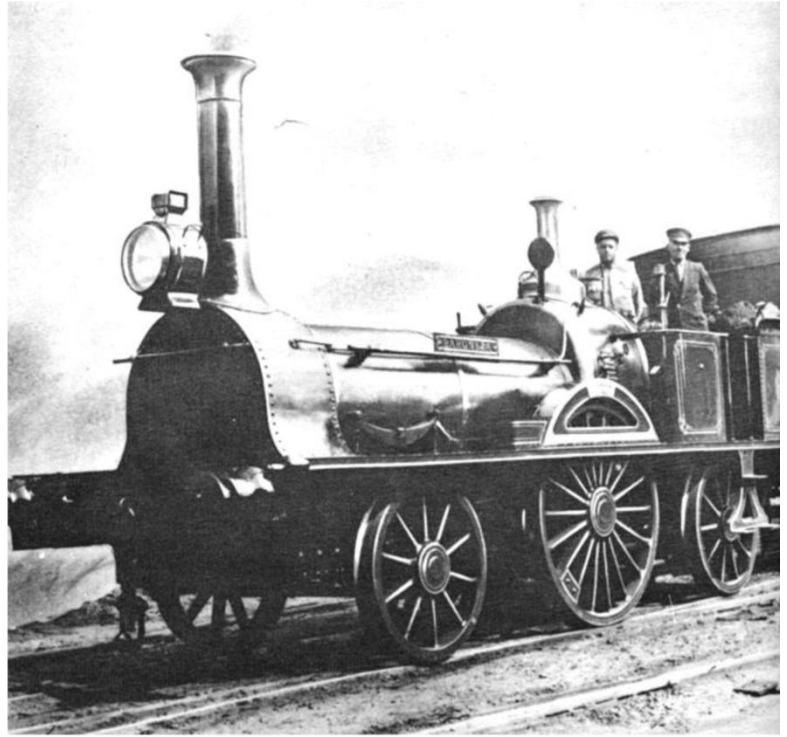
Quanto às teorias para a preservação do patrimônio, não há uma regra a ser seguida, porém LEMOS (2004, p. 73) coloca que o método “*que praticamente todos estão a seguir*” é o do Estilo Neutral, “*que seria um estilo descompromissado plasticamente na ornamentação com o outro ali existente, mas mantendo as mesmas relações de cheios e vazios e talvez a mesma modinatura.*”.

Além disso, as Cartas Patrimoniais, desenvolvidas em encontros nacionais e internacionais, mostram o desenvolvimento dos princípios que foram sendo admitidos para a preservação dos monumentos. Com base na Carta de Veneza, foi criado no Brasil, após outros países, o Compromisso de Brasília que, dentre outras recomendações, verifica que:

“É recomendável a “utilização preferencial para ‘Casas de Cultura’ ou repartições de atividades culturais, dos imóveis de valor histórico e artístico cuja proteção incumbe ao Poder Público”.” (LEMOS, 2004, p.94)

A interferência dos órgãos públicos deve ser realizada apenas em caráter excepcional. De acordo com o IEPHA MG (2012), são diversas as formas de proteção do patrimônio cultural, desde o inventário e cadastro até o tombamento, passando pelo estabelecimento de normas urbanísticas adequadas, consolidadas nos planos diretores e leis municipais de uso do solo e, até, por uma política tributária incentivadora da preservação da memória.

Como caráter excepcional, é importante destacar que o tombamento é um *“atributo que se dá ao bem escolhido e separado dos demais para que, nele, fique assegurada a garantia da perpetuação da memória. Tombar, enquanto for registrar, é também igual a guardar, preservar. O bem tombado não pode ser destruído e qualquer intervenção para que necessite passar deve ser analisada e autorizada.”* (LEMOS, 2004, p.85).



04
CAPÍTULO

4. INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

Dentro dos grupos dos bens classificados como Patrimônio Cultural as vilas operárias e ferroviárias podem ser colocadas num grupo mais recente de monumentos: o “Patrimônio Industrial”, que abrange aqueles bens produzidos após a Revolução Industrial. Esses bens têm grande ligação com as novas formas de produção da época, ou ainda a destinação a que eram construídos.

Para CHOAY (2001), essa herança se configura de duas maneiras. A primeira são os edifícios de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil, os quais são facilmente adaptáveis a múltiplos usos. A segunda abrange os terrenos baldios, docas e estaleiros abandonados, além das casas dos operários.

Em contrapartida, essas marcas anacrônicas, que são os terrenos baldios, os poços das minas desativadas e as respectivas áreas em que se depositavam os minérios, as escórias de altos-fornos, as docas e os estaleiros abandonados têm, antes de tudo, um *valor afetivo de memória para aqueles que, por muitas gerações, tinham neles seu território e horizonte* e que se esforçam para que não lhes sejam subtraídos. Para outros, elas *têm valor de documento sobre uma fase da civilização industrial*, documento em escala regional, que a memória fotográfica haverá de conservar, mas cuja preservação real parece ter se tornado ilusória por suas próprias dimensões, numa época de urbanização e de reorganização dos territórios. (CHOAY, 2001, p.220, grifo nosso) .

A construção dessas vilas tinha como objetivo que os operários tivessem moradias próximas ao trabalho, economizando no tempo gasto com deslocamento, já que as locomotivas necessitavam de ajustes e abastecimento rotineiros. Além disso, também tinham cunho de controle sobre os trabalhadores ferroviários.

Pode-se dizer que essa forma de instalação dos trabalhadores vem da cultura europeia, e pode-se exemplificar através das senzalas de grandes fazendas da época do Império, com fortes relações de domínio. Porém, além disso, os trabalhadores das vilas ferroviárias geralmente viam nos trilhos o grande desenvolvimento que estaria por vir, e relações afetivas foram se fixando no dia-a-dia desses operários. Em entrevista ao programa Globo Repórter do dia 06 de abril de 2012, um maquinista diz *“a ferrovia, como a gente costuma dizer, é uma*

doença... quando você gosta, você conhece... você pode sair do trem, mas o trem nunca mais sai de você."

Tomando como base a importância desse desenvolvimento da ferrovia para o desenvolvimento da urbanização do território brasileiro, esse capítulo será então dividido em três partes, seguindo a evolução histórica. A primeira descreve a relevância do crescimento das ferrovias em território nacional, enfatizando os fatos ocorridos no Estado do Paraná e em especial em sua capital, Curitiba. Em segundo momento destaca-se a Vila Ferroviária Capanema e quais foram as questões que influenciaram sua inserção. E por fim, como ela se configura nos dias de hoje.

4.1 A Malha Ferroviária e o Desenvolvimento do Núcleo Urbano

Em 1854 o Brasil começa a viver uma grande mudança, que trás para sua população esperança: o surgimento da ferrovia simbolizava progresso e modernidade.

As primeiras ferrovias foram construídas no Estado do Rio de Janeiro, patrocinadas por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, que tinha concessão dada pelo príncipe regente D. Pedro II. Permitiram encurtar distancias, facilitando a comunicação e dando agilidade aos transportes.

O mercado internacional de produtos agrícolas como o café e a borracha, contribuiu para que o panorama econômico brasileiro atraísse investimentos em melhorias para o escoamento da produção. Assim, as ferrovias aumentavam com o objetivo de articulação dos principais centros urbanos, mas também para escoar a produção agrícola até o porto mais próximo.

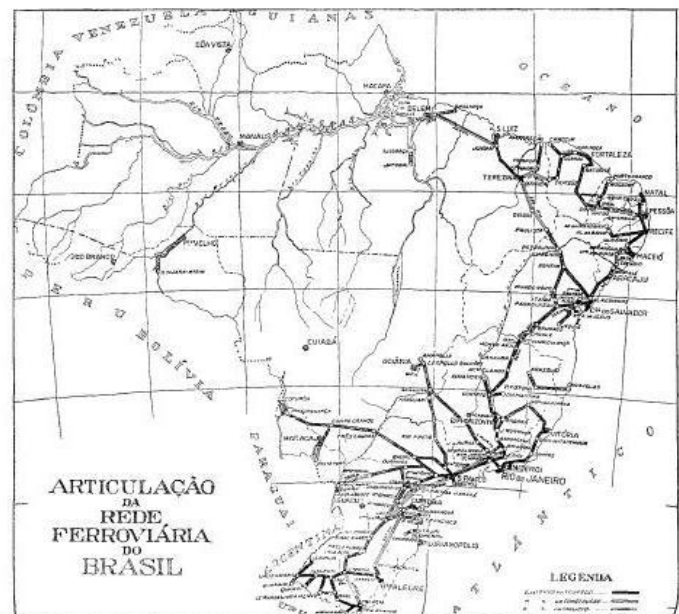


Figura 5 – Articulação da Rede Ferroviária do Brasil
FONTE: SILVA, 1954

Pode-se atribuir a esse desenvolvimento agrícola a formação da malha ferroviária brasileira que se mostra desarticulada, com o mínimo de planejamento. Sempre partindo dos principais portos e se ramificando em direção às zonas produtoras do interior dos estados.

A participação da ferrovia no processo de urbanização brasileiro está na formação de novas cidades provenientes das linhas de penetração para o interior, que surgiram em função das atividades econômicas pelas quais a ferrovia foi implantada e/ou por função logística do funcionamento da própria rede ferroviária. Também a ferrovia auxiliou no desenvolvimento material e social de pequenas e médias cidades que, definitivamente, substituíram o modelo rural ao urbanizarem-se. (MONASTIRSKY, 2006)

Na Proclamação da República, em 1889, cerca de dez mil quilômetros de ferrovias já existiam em território brasileiro. Apesar disso, foi no início do século XX que se deu o grande crescimento das ferrovias, levando desenvolvimento econômico e social para o interior brasileiro. A rede ferroviária atinge na década de 1910 o maior percentual de acréscimo: 31,9%, de acordo com KROETZ (1985). Já nas décadas seguintes o crescimento diminui.

Para melhor compreender essa evolução das ferrovias no Brasil, utiliza-se a classificação de SILVA (1954, p.2-8), separando em cinco períodos:

- 1º Período – 1854 a 1870
- 2º Período – 1871 a 1890
- 3º Período – 1891 a 1910
- 4º Período – 1911 a 1930
- 5º Período – 1931 a 1954

No primeiro período, a primeira Estrada de Ferro brasileira foi construída, chamada Estrada de Ferro de Petrópolis, inaugurada em 1854, que ficou conhecida como Estrada de Ferro Mauá. Dezesesseis anos depois, 744 quilômetros de trilhos já haviam sido construídos, distribuídos nas províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais. (SILVA, 1954)

O crescimento aumentou ainda mais no segundo período, principalmente entre 1881 e 1888. Novas linhas foram criadas e as anteriores expandidas, chegando aos Estados de Alagoas, Ceará, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraná, Santa Catarina e Espírito Santo. (Figura 6) Um plano para construir

uma grande rede ferroviária chegou a ser elaborado, mas crises impediram sua execução. (SETTI, 2008, p.20)

A extensão ferroviária no final do século XIX, segundo SILVA (1954), era de quase 15 mil quilômetros. Neste terceiro período as linhas férreas chegam ao Pará e Alagoas. Somente no ano de 1910, mais de dois mil quilômetros foram construídos. Foi nesse período que o Tratado de Petrópolis foi firmado entre Brasil e Bolívia para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Também no início do século XX, a ligação entre São Paulo e Rio Grande do Sul foi executada, conectando Rio de Janeiro a Curitiba, Porto Alegre e Montevidéu (SETTI, 2008, p.20).



Figura 6 - Estrada de Ferro no Brasil, 1871 a 1890
FONTE: SILVA, 1954

No quarto período definido por SILVA (1954, p.6), “os cinco anos desse período completam o ciclo de oito anos de mais intensa construção ferroviária na república (1908-1915)”. O nacionalismo e a relação de orgulho da população pela ferrovia era fruto desse grande crescimento. No Paraná, o movimento chamado Paratismo, que tentava constituir uma identidade regional para o Estado que havia sido recentemente se desmembrado da Província de São Paulo, também estaria intimamente ligado à implantação das ferrovias.

Segundo SETTI (2008, p.20), a quantidade de construções até os anos 50 foi bastante reduzida devido aos menores investimentos no sistema no período das duas grandes Guerras Mundiais. No último período classificado por SILVA (1954, p. 7-8), foi criado o Plano Geral de Viação Nacional, determinando que as linhas a construir a partir de então deveriam conectar trechos isolados de ferrovias já estabelecidas. (figura 7)



Figura 7 - Situação das Estradas de Ferro no Brasil em 1954
FONTE: SILVA, 1954

4.2 As Ferrovias no Paraná

Enquanto o Centro Sul do Brasil dependia, no século XIX, da produção e exportação de café, o Paraná dependia da erva-mate, que acompanhava também a extração de madeira. Ambos tinham necessidade de ser transportados para o litoral para a conquista dos mercados internacionais.

Quando o Paraná deixou de fazer parte da 5ª Comarca de São Paulo, em 1853, e foi criada a Província do Paraná, as suas principais vias de comunicação não eram muito eficientes para o transporte da produção do Estado, que vinha crescendo ano a ano.

Com a independência do Paraná, os políticos e técnicos se interessaram por essa necessidade de novas vias de comunicação, principalmente com o litoral, a fim de poder dar agilidade na exportação. A Estrada da Graciosa foi uma das vias construídas nesse momento, porém ainda não era compatível e suficiente com o desenvolvimento da Província de Curitiba. Em fins de janeiro e início do mês de fevereiro, começam a chegar ao Porto de Paranaguá os primeiros navios trazendo material para a construção da primeira ferrovia do Paraná.

A ferrovia possibilitou o escoamento da produção de erva-mate, madeira e café, trazendo prosperidade para Curitiba, e também para as pequenas cidades que surgiam próximas às estações.

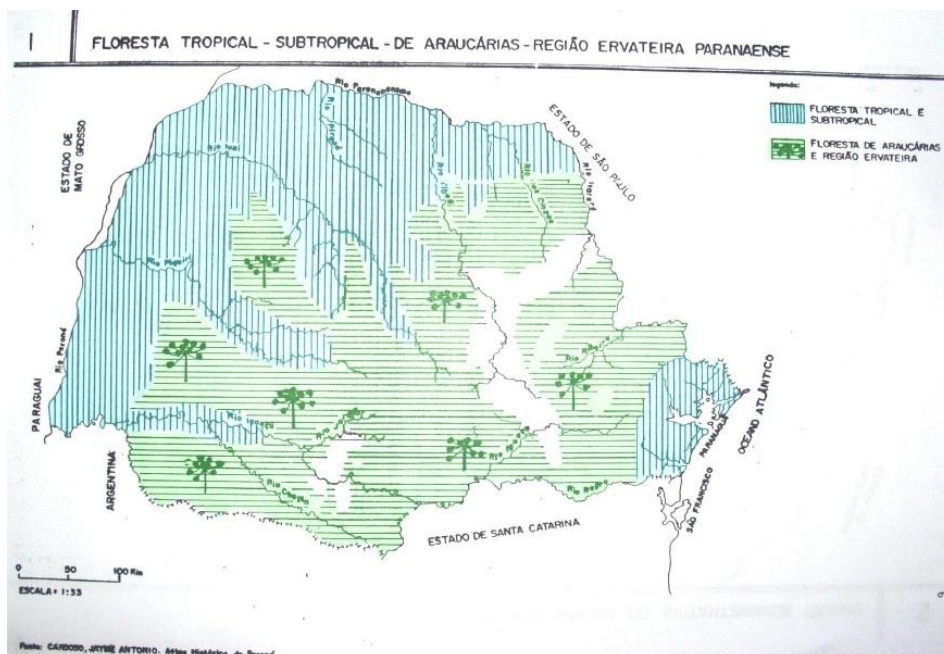


Figura 8 - Produção de erva-mate no início do século XX
 FONTE: KROETZ, 1985

No final do século XIX, as primeiras ligações ferroviárias no Paraná foram sendo construídas para atender fatores econômicos e sociais. Segundo KROETZL (ANO), as Companhias das estradas de ferro no Paraná surgiram na seguinte ordem cronológica:

1885 – Estrada de Ferro do Paraná, partindo de Curitiba, visando o porto de Paranaguá, para exportação da erva-mate e da madeira;

1905 – Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, objetivando a interligação entre o sul e o sudeste brasileiro, como medida de Segurança Nacional e pretendendo facilitar o escoamento da madeira e de produtos agro-pastoris;

1908 – Estrada de Ferro Norte do Paraná, com o fim de atingir a Colônia do Açungui e transportar produtos agrícolas e riquezas naturais, principalmente minerais;

1911 – Ramal Paranapanema, unindo a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande à Estrada de Ferro Sorocaba, em Ourinhos, atravessando o Norte pioneiro, partindo de Jaguariaíva;

1914 – Ramal de Serrinha-Nova Restinga da Estrada de Ferro do Paraná, que fazia parte do prolongamento de Curitiba a Ponta Grossa;

1918 – Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, por iniciativa da empresa Laranjeiras Mender & Cia, sem ligação com o Estado.

1924 – Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, por iniciativa de fazendeiros de café, posteriormente passando para a Paraná Plantations Co., ligando Ourinhos a Cambará;

1934 – Estrada de Ferro de Guarapuava, para o aproveitamento das riquezas do terceiro planalto, unindo o porto de Paranaguá, passando por Guarapuava até atingir a fronteira com o Paraguai.

A Estrada de Ferro do Paraná tinha sua linha principal partindo de Paranaguá e terminando em Ponta Grossa, perfazendo 306 quilômetros com ramais de Morretes a Antonina, Restinga Seca a Porto

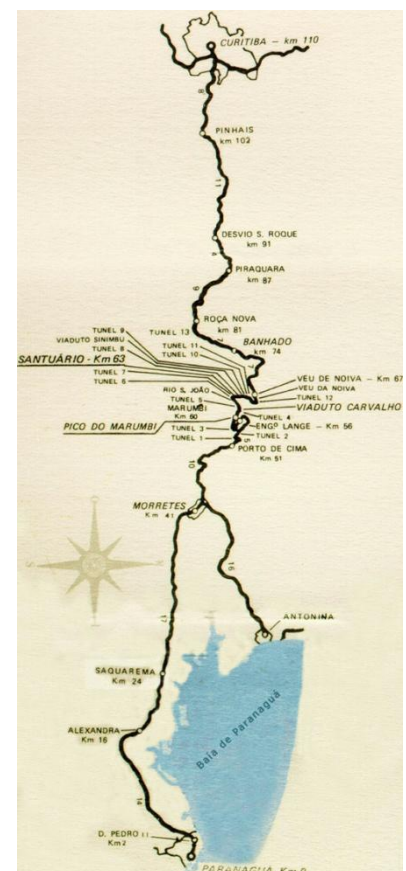


Figura 9 – Linha Curitiba-Paranaguá
 FONTE: Ferrovias do Brasil

Amazonas e de Serrinha a Rio Negro. A Rede foi se expandindo para outras cidades paranaenses (Figura 10), Em 1892, era possível também ir até Porto Alegre de trem, representando o grande desenvolvimento econômico que ocorria, mas a grande conquista para Curitiba foi em 1909 quando a foi inaugurada a ligação ferroviária com as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, através do Ramal Itararé. Sobre esta linha, Maria Robinson Wright coloca:

“A ferrovia paranaense, ligando o principal porto do Estado, Paranaguá, à capital, Curitiba, e às cidades do interior é uma obra-prima da engenharia, transpondo a *serra* sem o auxílio de cremalheiras ou cabos, mas através de suportes, túneis e inúmeras curvas. Existem dezessete túneis na estrada, no total, serra acima.

A Estrada de Ferro do Paraná foi construída por uma companhia francesa e abriu ao tráfego em 1883. Encontra-se agora sob administração suíça e está estendendo seus trilhos muito adentro no interior do Estado. Grande parte da erva mate do Paraná é embarcada por essa via para o porto marítimo de Paranaguá.” (WRIGHT, 1901, p. 207 *apud* KÜHL, 1998, p. 99)

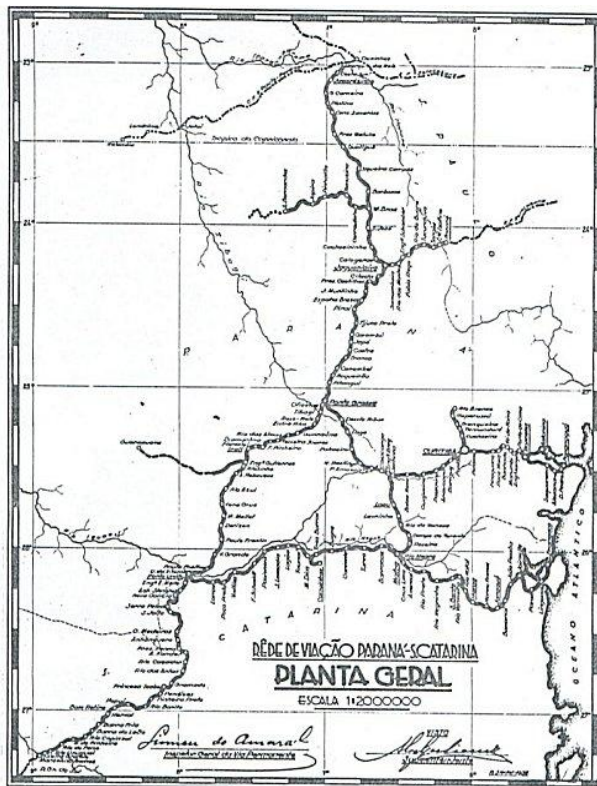


Figura 10 - Linhas da RVPSC em 1937
 FONTE: Ferrovias do Brasil

Primeiramente as estradas eram construídas e controladas por empresas particulares estrangeiras. CORDOVA (2010) destaca que entre 1930 e 1957 as ferrovias no Paraná passaram por um processo de encampações que colocou a administração das estradas das mãos do poder público. Em 1942, durante o governo de Getúlio Vargas, foi criada a Rede Viária Paraná-Santa Catarina (RVPSC). De acordo com VIEIRA (1954) a Rede desempenhou “*notável papel no sistema ferroviário nacional*”, pois fazia a ligação entre a viação do estado do Rio Grande do Sul com a Rede Paulista. Além disso, fazia “*parte integrante da via férrea internacional que nos leva ao Prata.*”

A RVPSC, em 1956, passou a pertencer a Rede Ferroviária Federal S. A., uma sociedade por ações, reunindo vinte e duas ferrovias e 158 mil funcionários de acordo com MONASTIRSKY (2006). Privatizada na década de 1990, o trecho que antes era pertencido pela RVPSC foi adquirido pela empresa Ferrovia Sul Atlântico, que hoje se chama América Latina Logística (ALL). Através de licitação, o serviço de transporte ferroviário de cargas foi concedido pelo período de 30 anos, firmando contrato de arrendamento dos bens chamados Operacionais. Os bens que não foram arrendados foram transferidos para a União após a extinção da RFFSA em 2007.

A empresa, nos 113 anos de existência, foi uma das principais construtoras de casas operárias. Há registros datados, a partir da década de trinta, de reivindicações dos funcionários para financiamentos e possibilidades de acesso a moradia. (BATISTA, 2007, p.90) A paisagem urbana do Paraná formava-se com as novas edificações em madeira, que em muitas das vezes, a própria rede ferroviária projetava e construía.

Segundo KROETZ (1985), por força das leis de concessões, previa-se a criação de núcleos povoadores ao longo dos trilhos das estradas de ferro, por parte das companhias ferroviárias.

De acordo com CORDOVA (2010), nesse período a atual Rua Barão do Rio Branco *“ganhou notoriedade ao ligar o núcleo do povoamento original da cidade com a Estação Ferroviária. As imediações da Praça Eufrásio Correia, de frente para a Estação, foram ocupadas por hotéis e estabelecimentos comerciais”* e *“Nas proximidades da Estação e das linhas, os ferroviários ergueram suas casas, dando origem aos bairros do Cajuru, Capanema e Cristo Rei.”*

Entre as décadas de 1960 e 1970, com a emergência do automóvel, as paisagens ferroviárias passaram por um período de crise, já que a constituição de um novo Plano Diretor para o município, para que a dinâmica urbana se tornasse acelerada. As paisagens ferroviárias passam a sofrer um processo de desterritorialização e diversas atividades ligadas ao transporte ferroviário foram perdendo vínculos.

“Prédios e estações foram desativados e substituídos por shopping centers, casas de ferroviários foram escondidas por arranha-céus e viadutos.” (CORDOVA, 2010, p. 19)

4.3 Histórico da Inserção da Vila Capanema

Até a década de 1930, os ferroviários já vinham se estabelecendo nas proximidades das linhas. Os funcionários de alto escalão procuravam terrenos próximos à antiga Estação, em especial, na Av. Silva Jardim. Os operários da Rede formavam pequenos núcleos de habitação em regiões mais afastadas do centro e que hoje ajudam a compor os bairros Capanema, Cajuru e Cristo Rei. Nos início do período getulista, as reivindicações das entidades de classe por moradias foram frequentes na revista *Correio dos Ferroviários*. (CORDOVA, 2010)

“Em 1935, o Sr. Alexandre Gutierrez, superintendente da RVPSC na época, demonstrou sua preocupação com a construção de casas para os funcionários, em especial para as turmas da Via Permanente, responsáveis pela manutenção da via férrea (RVPSC, 1935).” (CORDOVA, 2010, p.79)

A Vila Capanema começou a ser construída em 1937. Inicialmente era composta por 68 lotes, sendo que cinco eram ocupados por casas de alvenaria que serviam aos funcionários da administração e trabalhavam no Edifício Teixeira Soares.



Figura 11 - Vista panorâmica da Vila Capanema, data desconhecida
FONTE: Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR. Cadeira de Arquitetura Brasileira –
Professor Key Imaguire Jr.



Figura 12 - Vila Capanema, data desconhecida.
 FONTE: Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR. Cadeira de Arquitetura Brasileira –
 Professor Key Imaguire Jr.

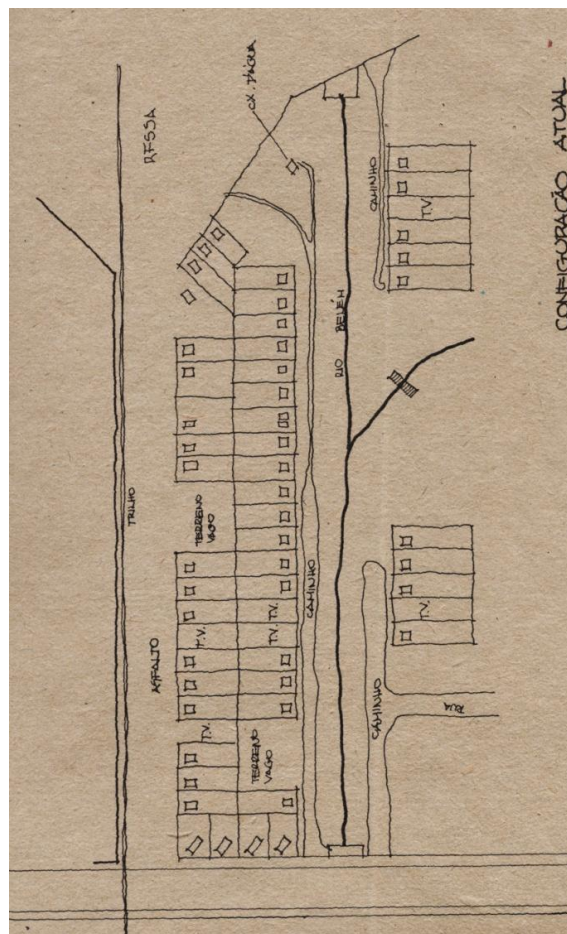


Figura 13 - Croqui da provável implantação da Vila Capanema.
 FONTE: Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFPR. Cadeira de Arquitetura Brasileira -
 Professor Key Imaguire Jr.

As plantas das residências seguem um padrão definido pela Rede Ferroviária, de acordo com a posição em que seus funcionários trabalhavam. As residências de alvenaria eram voltadas para trabalhadores de maior escalão. A seguir, pode-se analisar a simplicidade das casas de madeira construídas pela RFFSA para seus funcionários, sendo primeira mais elaborada que a segunda.

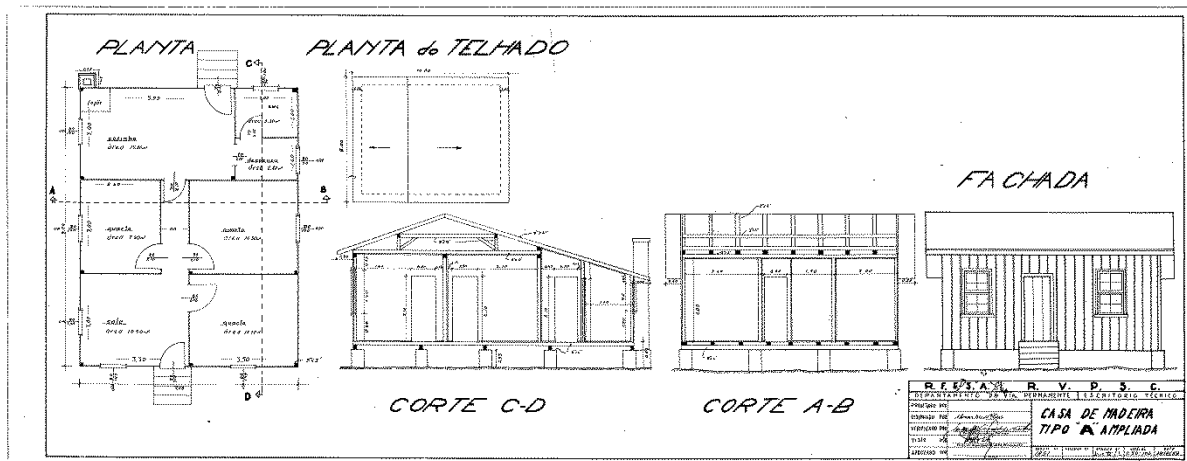
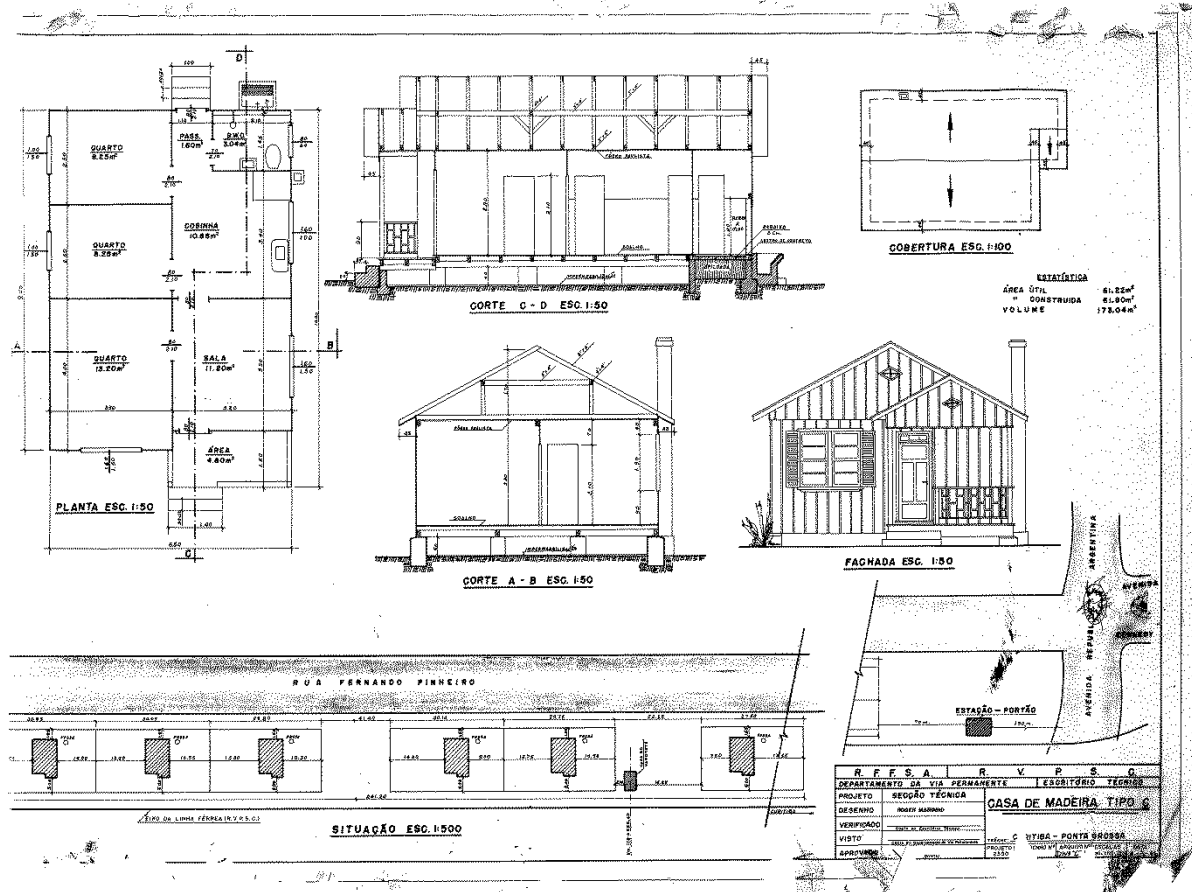
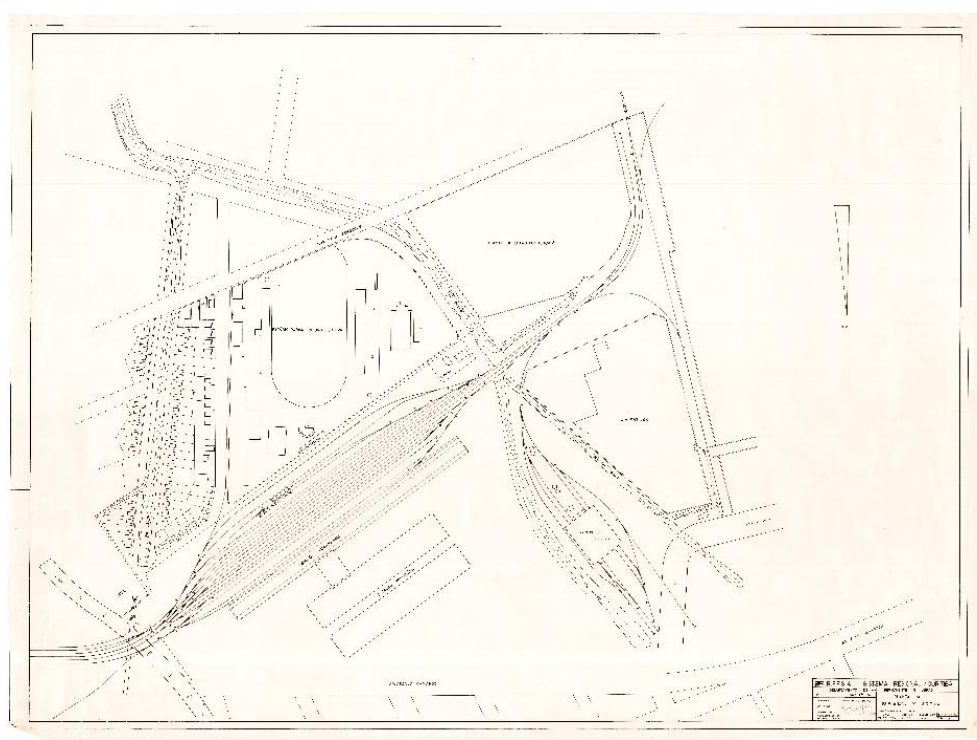


Figura 14 – Projetos de Residências construídas pela RFFSA
 FONTE: BATISTA, Fábio Domingos

Atualmente, com a utilização do Estádio Durival de Britto e Silva pelo Paraná Clube, os habitantes da Vila oferecem o espaço que se abriu com a demolição da maioria das casas como estacionamento em dias de jogos. De acordo com o Sr. Portela, morador da Vila Capanema, foi um acordo feito com a prefeitura para que os moradores cuidassem mais do local, já que hoje é um terreno da União.

Mecânico de carros (vagões de passageiros), Portela hoje cuida da Vila toda como se fosse sua, e conta diversas situações de precariedade, como a fragilidade do material empregado na ponte instalada sobre o Rio Juvevê e suas enchentes periódicas, ressaltando o descaso que existe com a área por parte do governo.

Essas informações são bastante relevantes quando contrastadas com o silêncio que o local apresenta. Embora esteja a poucos metros do Viaduto Capanema, sua paisagem se distingue de seu entorno. Na figura 15, podem-se analisar as mudanças ocorridas durante o período de 1954 a 2009.



51

Figura 15 - Inventário de Reconhecimento do Patrimônio Material Ferroviário da extinta RFFSA
FONTE: ProAmbientes



Figura 16 - Vista aérea da Vila Capanema, de 1954 a 2009
FONTE: IPPUC



5. ANÁLISE DE CORRELATOS

Na produção arquitetônica é importante que se busque referências de projetos já realizados, com o objetivo de ter um melhor entendimento dos espaços necessários e relações que se deve buscar com o partido arquitetônico. Neste sentido, alguns correlatos foram estudados neste capítulo, a fim de buscar uma melhor solução para o tema proposto para projeto TFG.

Sempre se discutiu conceito de boa arquitetura e até meados do século XVIII o equilíbrio entre os três componentes da tríade vitruviana era considerado ideal. Hoje, essa tríade ainda serve de base para os arquitetos e também para o ensino da arquitetura, mas uma preocupação mais contemporânea será adicionada nos critérios de análise de nossos correlatos: o contexto urbano.

As condições de análise dos correlatos serão, portanto, as seguintes:

- Contexto histórico, urbano e social: serão avaliadas as relações do edifício com o entorno e sociedade.
- Aspectos funcionais (*utilitas*): serão avaliadas as articulações de espaços, suas funções, relacionadas às relações humanas propiciadas.
- Aspectos construtivos (*firmitas*): abrange a solução estrutural para o projeto e os recursos técnicos utilizados.
- Aspectos plásticos e formais (*venustas*): avaliam-se as soluções formais e o efeito estético proporcionado pelos elementos arquitetônicos.

Para selecionar os objetos de estudo deste capítulo, buscou-se casos que se aproximassem do objetivo proposto para o projeto de TFG. Deveriam, portanto, serem exemplos de espaços que abrigassem atividades de cultura e lazer, e/ou de vilas ou complexos ferroviários que se mantiveram até os dias de hoje, com intervenções que os valorizaram de alguma forma.

Como estudo de caso internacional foi escolhido o SESC Pompéia, em São Paulo, que embora seja um exemplo brasileiro, é uma referência internacional pela sua qualidade arquitetônica. No caso nacional, destaca-se a Vila Ferroviária de Paranapiacaba construída na década de 1860, também no Estado de São Paulo e pertencente à cidade de Santo André.

Por fim, o exemplo regional é o recente projeto de reciclagem do complexo ferroviário de Ibiporã, PR. Os estudos foram analisados com base em textos, fotografias e desenhos, e após o levantamento de dados, os três correlatos são comparados.

5.1 SESC Pompéia, SP

O SESC Pompéia é uma importante referência tanto na questão de equipamentos de cultura e lazer como um exemplo de intervenção em um antigo edifício, que neste caso trata-se de uma antiga fábrica de tambores. Localizado no oeste da cidade de São Paulo, no bairro fabril Pompéia, o projeto foi realizado pela arquiteta ítalo-brasileira Lina Bo Bardi.

EDIFÍCIO HISTÓRICO	
ENDEREÇO	Rua Clélia, 93, Perdizes, São Paulo, SP, Brasil
AUTORIA	Desconhecida
DATA DO PROJETO	Desconhecida
DATA DA CONSTRUÇÃO	1938
ÁREA DO TERRENO	16.500,00m ²
ÁREA CONSTRUÍDA	12.000,00m ²
USO ORIGINAL	Fábrica de tambores

Tabela 4 - Ficha Técnica do Edifício Histórico

FONTE: elaborado pela autora.

O bairro em que se localiza o SESC Pompéia é caracterizado pela presença de casa geminadas, galpões e prédios industriais que começaram a surgir no século XX, representando um importante representante da industrialização de São Paulo. Hoje, o bairro já conta com ruas movimentadas devido à expansão do centro da cidade.

Construído para a família alemã Mauser, no final da década de 1930, era um dos poucos exemplares que ainda marcavam o período de expansão industrial capitalista do século XX. Em 1939 foi vendida para a Fábrica Nacional de Embalagens (IBESA) e abrigou primeiramente a fábrica de tambores e depois uma linha de montagem de geladeiras. Entre 1963 e 1963 o prédio principal sofreu transformações, além disso, foram construídos outros dois galpões menores. Em

1967, a indústria ali instalada encerra suas atividades e, em 1971 o SESC adquire o terreno para abrigar suas atividades de cultura e lazer, que foram sendo realizadas através de instalações improvisadas a partir de 1973.

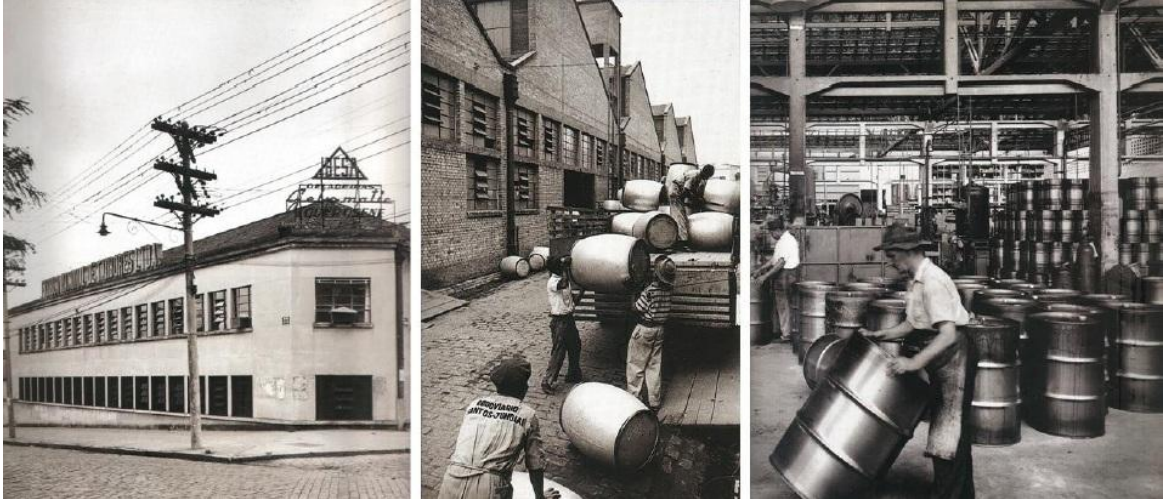


Figura 17 - A antiga fábrica de tambores.
 FONTE: VAINER e FERRAZ, 1996, p.14, 17 E 23.

A necessidade de uma adaptação do local veio pelo uso que já vinha dando certo e também pelo interesse em preservar a fábrica como documento histórico. O contexto na época de execução do projeto do SESC Pompéia era o de uma região desfavorecida com relação ao lazer e que, os habitantes do bairro eram trabalhadores de classe média baixa. Essas duas características levaram a um cenário que abrigaria muito bem a implantação de um centro de cultura e lazer, estando diretamente relacionado com o tempo livre resultante da jornada de trabalho, foco importante para o próprio SESC. O projeto, como já dito anteriormente, trata-se de uma restauração e recuperação de uma antiga fábrica de tambores, complementada pela inserção de novos edifícios com o objetivo de abrigar um centro cultural e esportivo do SESC.



Figura 18 - Vista aérea do conjunto: antes e depois da intervenção.
 FONTE: VAINER e FERRAZ, 1996, p.220.

Lina Bo Bardi é convidada a apresentar sua proposta em 1976, tendo como colaboradores os arquitetos André Veiner e Marcelo Ferraz. Em 1977 o projeto é aprovado e o SESC interrompe o funcionamento, que estava ocorrendo provisoriamente, para dar início às obras.

“Entrando pela primeira vez na então abandonada Fábrica de Tambores Pompéia, em 76, o que me despertou curiosidade, em vista de uma eventual recuperação para transformas o local num centro de lazer, foram aqueles galpões distribuídos racionalmente conforme os projetos ingleses do começo da industrialização europeia (...). Todavia, o que me encantou foi a elegante e precursora estrutura de concreto. Lembrando cordialmente o pioneiro Hennebique, pensei logo no dever de conservar a obra.” (FERRAZ, 1996, p.220)

Segundo Lina Bo Bardi, o desenho da arquitetura do SESC Pompéia partiu do desejo de construir outra realidade, sendo necessárias não muitas intervenções para alcançar esse grande objetivo. Analisando o conjunto, fica evidente que a arquiteta buscou ao máximo a simplicidade e a humildade para oferecer à comunidade uma pequena “*alegria numa triste cidade*”.

SESC POMPÉIA	
AUTORIA	Arquiteta Lina Bo Bardi
DATA DO PROJETO	1977
DATA DA CONSTRUÇÃO	1977 – 1986
CONTRATANTE	SESC
ÁREA CONSTRUÍDA	23.500 m ²
USO ATUAL	Centro de Lazer e Cultura do SESC
PROGRAMA	Atividades gerais, teatro, biblioteca, ateliês e restaurante.

Tabela 5 - Ficha Técnica SESC Pompéia
 FONTE: elaborado pela autora.

Em 1982 a primeira parte do projeto foi concluída, com a inauguração da fábrica reciclada. Em 1986 foram finalizados os novos edifícios que abrigariam a área esportiva.

Na fase de concepção do projeto não havia nenhuma restrição à demolição dos antigos galpões, sendo a decisão de mantê-los exclusivamente da arquitetura que reconheceu ali a autenticidade do conjunto fabril como um testemunho da história de São Paulo. O projeto baseado na “Carta de Veneza” manteve as características principais do edifício e todas as intervenções distinguem-se claramente do existente, evidenciando que foram realizadas em momentos diferentes.

O acesso dá-se pela “rua-corredor” no interior do lote que faz a ligação entre os edifícios e as diversas atividades desenvolvidas em cada um deles. Ao final do percurso chega-se ao *solarium*, também chamado de “praia”, que, por sua vez, leva aos novos edifícios.



Figura 20 - Rua interna

FONTE: Acervo Caroline de A. Cavalcante



Figura 19 - "Praia"

FONTE: VAINER e FERRAZ, 1996, p. 101.

Grandes espaços sob a cobertura de estrutura de madeira e telhas de barro e vidro foram liberados para abrigar a administração, o restaurante, a choperia, os ateliês de artes, o espaço de exposições, a biblioteca, o mezanino de concreto aparente, utilizado como sala de leitura e jogos e o galpão do teatro, que foi o que sofreu a intervenção mais contundente.

Um corredor coberto por telhas de vidro serve como *foyer* para o teatro. Um bloco de concreto aparente, com dois corredores laterais num nível mais elevado, formam os camarotes do teatro, e o modo como Lina dispõe o palco e a plateia foge dos modelos mais usuais. O palco é locado no centro do teatro e poltronas de madeira compõem as plateias, uma de frente para a outra, formando uma ágora,

onde a plateia pode interagir entre si e com os artistas.

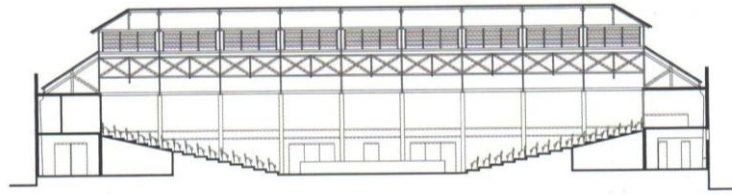


Figura 21 - Corte esquemático do Teatro
FONTE: OLIVEIRA, 2006, p.243

Um espelho d'água, que Lina batizou de "Rio São Francisco" e uma lareira, estão na grande área de estar do galpão de exposições. Um labirinto dentro do galpão, com paredes em meia altura, feitas de blocos de concreto aparente, abrigam os ateliês e oficinas de marcenaria, cerâmica, gravura, serigrafia, gráfica, fotografia, pintura e tear manual.



Figura 22 – Ateliês
FONTE: Acervo Caroline de A. Cavalcante

Três torres compõem o conjunto de edifícios do centro poliesportivo. Uma abriga a piscina e as quadras esportivas, outra abriga atendimento ao público, salas de atividades físicas, vestiários, banheiros e sala de informática, a terceira é a caixa d'água, que faz alusão a antiga chaminé que existia ali.



Figura 23 - "Buracos de cavernas"
FONTE: Acervo Nelson Kon

A primeira torre possui cinco pavimentos com pé-direito duplo; suas aberturas em forma irregular, segundo Lina, são "buracos de cavernas". "Tenho pelo ar-condicionado o mesmo horror que tenho pelos carpetes. Assim, surgiram os 'buracos' pré-históricos das cavernas, sem vidros, sem nada. Os 'buracos' permitem uma ventilação cruzada permanente". (SESC, 1996, p.02). As cores utilizadas em cada pavimento remetem a uma estação do ano, "assim quem for jogar basquete, por exemplo, em vez de dizer que irá a quadra 1, dirá vou até a primavera". (OLIVEIRA, 2006, p.214)

Já a segunda torre, com onze pavimentos, abriga toda a circulação vertical, com dois elevadores, uma escada helicoidal interna, chamada de “gaiola” pela Arquiteta, e uma escada de segurança externa.

Todo feito em concreto aparente, as duas torres são atadas pelas passarelas assimétricas que se tornaram um dos elementos mais singulares do conjunto. Feitas a princípio para resolver um problema, pois na área destinada à construção do edifício havia um córrego, uma área *non edificandi*, mostra a genialidade de Lina em busca de soluções inteligentes e criativas. Entre as duas torres, sobre o córrego, um *deck* de madeira é o que Lina chama de “praia”, estes dois elementos, as passarelas e o *deck*, ligam e separam ao mesmo tempo.

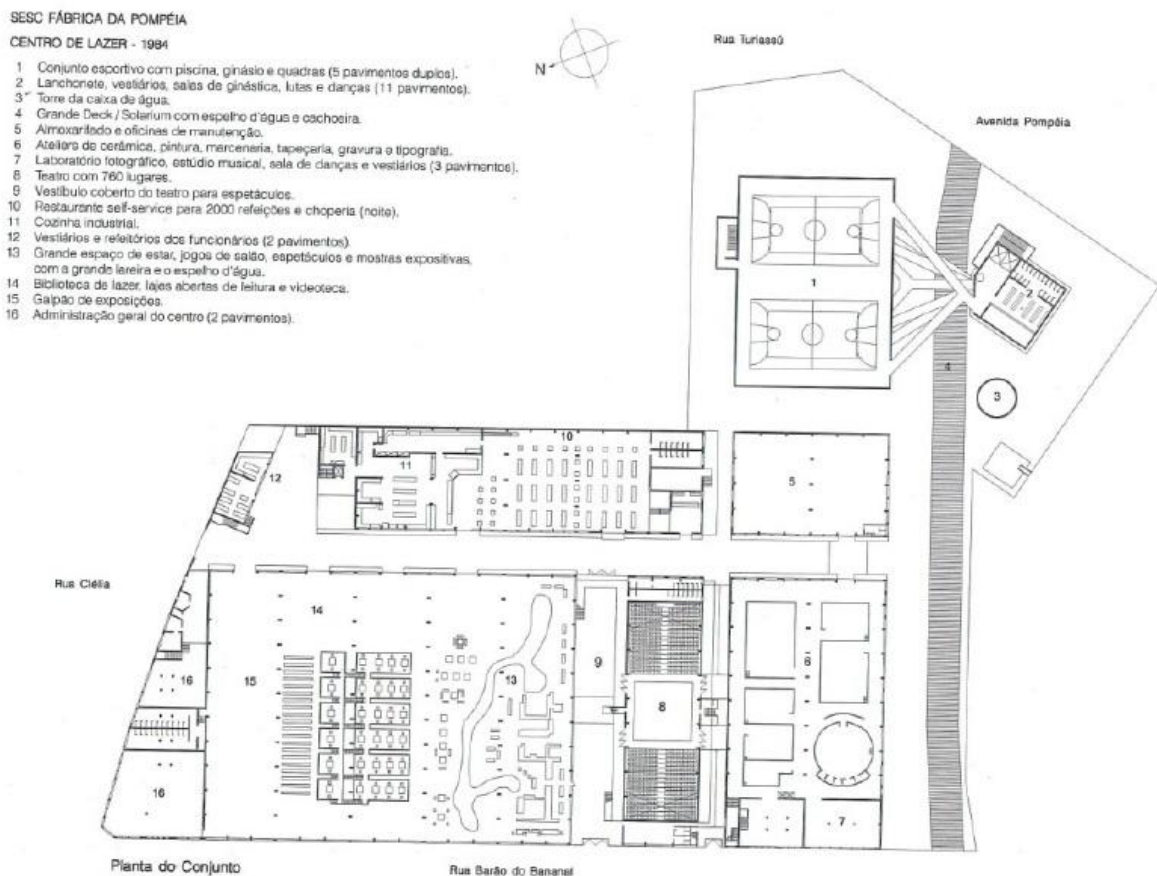


Figura 24- Planta do conjunto arquitetônico.
FONTE: VAINER e FERRAZ, 1996, p. 60.

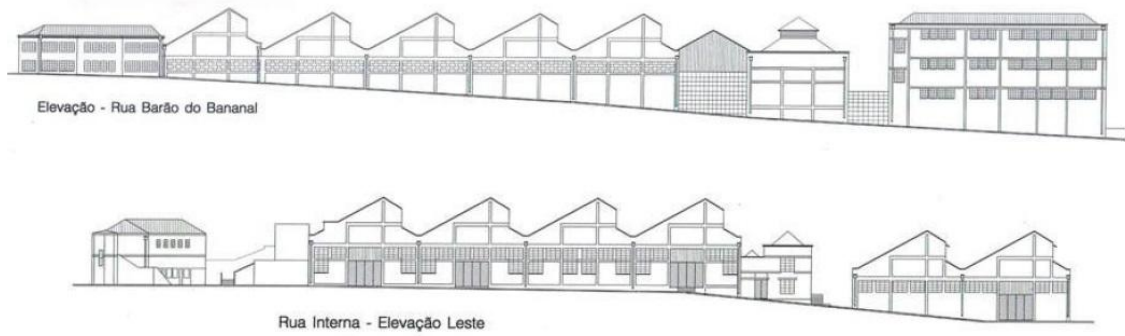


Figura 25 - Elevações.
 FONTE: VAINER e FERRAZ, 1996, p.61.

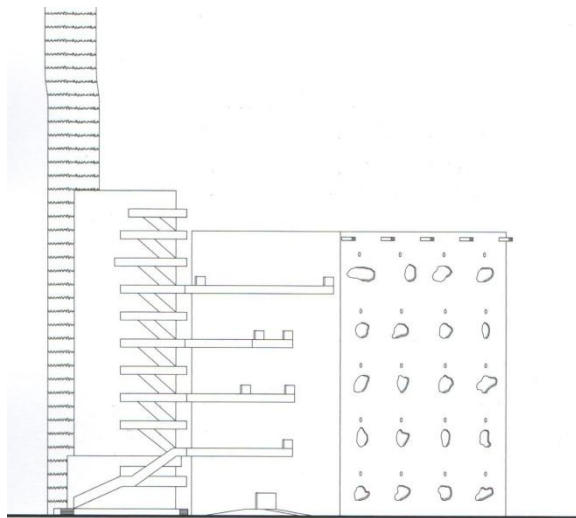


Figura 26 - Elevação bloco esportivo
 FONTE: OLIVEIRA, 2006, p.242

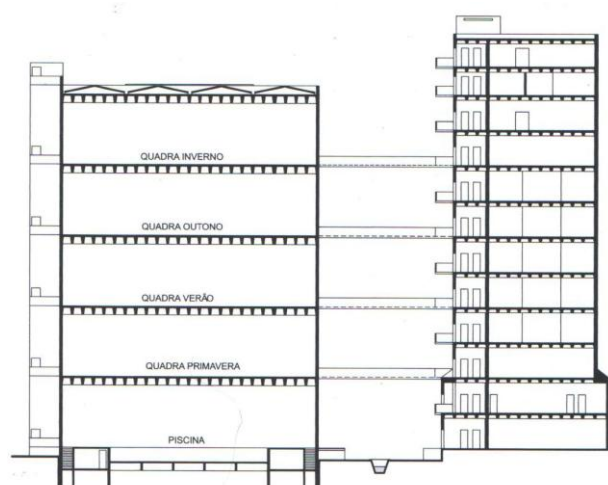


Figura 27 - Corte bloco esportivo
 FONTE: OLIVEIRA, 2006, p.242

5.2 Vila Ferroviária de Paranapiacaba, SP

A Vila de Paranapiacaba foi construída pela Companhia Inglesa São Paulo Railway, para abrigar os funcionários que operavam na linha que ligava Jundiaí ao Porto de Santos, utilizada principalmente para escoar a produção de café. Hoje, a vila e seu entorno possuem grande importância histórica, cultural e ambiental. A arquitetura é um registro do período de influência da cultura inglesa sobre o território brasileiro.

Em 1835, os primeiros estudos para a implantação da ferrovia na região de Paranapiacaba tiveram início, mas apenas em 1850 realmente começaram a ser executados através do investimento do Barão de Mauá e parceiros ingleses. A Vila era inicialmente apenas um acampamento de operários, mas após a inauguração da ferrovia se fez necessário que alguns desses trabalhadores se fixassem no local para a manutenção de todo o sistema.

A primeira estação construída levava o mesmo nome do lugarejo na época – Estação Alto da Serra – e por ser o último ponto antes da descida da serra, a vila passou a ganhar importância. Neste momento, o interior do Estado de São Paulo ia se consolidando com o aumento do comércio e da produção agrícola. Isso alavancou a expansão do núcleo urbano de Paranapiacaba, já que a estrada de ferro que passava pela vila ligava as áreas produtoras do interior do estado, ao porto de Santos, como bem coloca PASSARELLI:

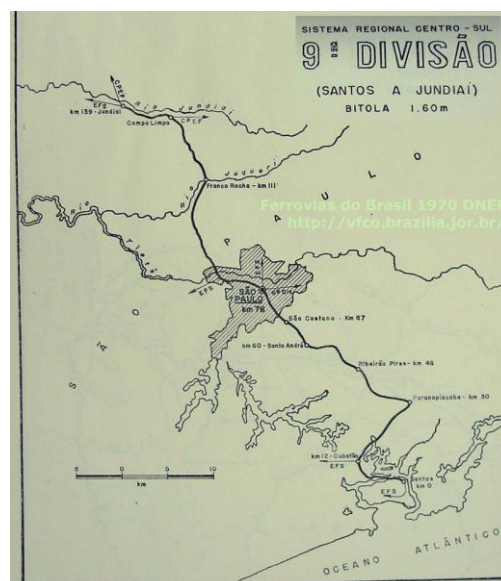


Figura 28 - Mapa da Linha Férrea Santos-Jundiaí
 FONTE: Centro-Oeste –
 Ferreomodelismo, trens e ferrovias do
 Brasil

“A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí pôs fim ao isolamento do planalto paulista, rompendo as dificuldades de transpor a grande inclinação da Serra do Mar, facilitando o transporte de mercadorias e o contato cultural e comercial com a Europa por meio do Porto de Santos. Com o trem de ferro os paulistas ficaram mais próximos da Europa e puderam respirar os ares do futurismo e do modernismo e se tornaram vanguarda econômica e cultural do Brasil.” (PASSARELLI, 2003)

A implantação da Vila Ferroviária de Paranapiacaba foi realizada em momentos distintos, conformando diversos núcleos, sendo eles: Varanda Velha ou Vila Velha, Parte Alta ou Morro e Vila Nova ou vila Martin Smith. Esses núcleos podem ser divididos por período, sendo o primeiro entre 1869 e 1899, que corresponde ao período de construção da linha férrea no sistema funicular; o segundo segue de 1900 a 1946, com a duplicação da via férrea em toda a sua extensão até o fim da concessão inglesa. (CRUZ, 2007)

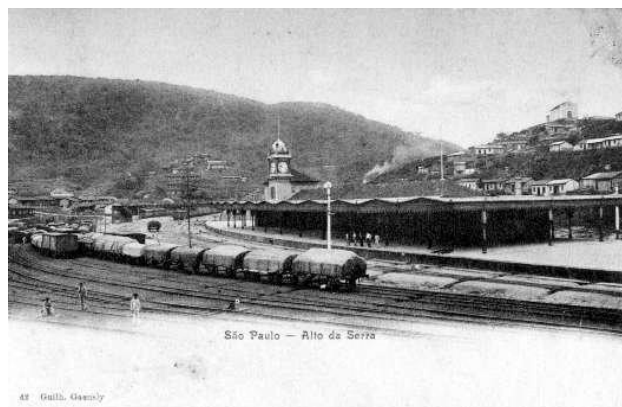


Figura 29 - Cartão postal da Estação, início do século XX

FONTE: Estações Ferroviárias

Vila Ferroviária de Paranapiacaba	
DATA DA CONSTRUÇÃO ORIGINAL	De 1869 a 1946
PROPRIETÁRIO ORIGINAL	Companhia Inglesa São Paulo Railway
DATA DA REVITALIZAÇÃO	2002 em diante.
CONTRATANTE	Prefeitura de Santo André
USO ATUAL	Moradia
PROGRAMA	Moradias e turismo.

Tabela 6 - Ficha técnica - Vila Ferroviária de Paranapiacaba

FONTE: organizado pela autora

As primeiras residências foram sendo construídas de forma desordenada, porém, aquelas do segundo período foram construídas com tipologias padronizadas, hierarquizando a partir dos cargos e funções dos funcionários da ferrovia. Além disso, foi desenvolvido um programa social e de lazer na infraestrutura urbana criada com plano de ocupação e condições sanitárias adequadas. (CRUZ, 2007)

Essas relações de hierarquização são frequentemente encontradas nas Vilas Ferroviárias, inclusive na Vila Capanema, objeto de intervenção deste trabalho. Como já dito anteriormente, o entorno dessas vilas sempre possuem relação estreita com as vias férreas, e isso acontece também neste caso, como mostra o mapa.



Figura 30 - Mapa da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, acervo Prefeitura Municipal de Santo André
 FONTE: Estações Ferroviárias

A parte chamada Vila Velha corresponde ao setor mais antigo, e sua implantação é bastante irregular. É nessa área que se localiza a Rua Direita, considerada a primeira da vila e que ainda hoje constitui como um eixo estrutural da vila. Embora não se identifique hierarquização de vias e edificações, nessa rua foram estabelecidos comércios e também prestação de serviço, como pensões e moradias geminadas.



Figura 32 - Alojamento para Solteiros
 FONTE: CRUZ, 2007



Figura 31 - Moradias Geminadas
 FONTE: CRUZ, 2007

Ao final da Rua Direita há uma passarela que dá acesso à Parte Alta, transpondo o pátio ferroviário. Esse núcleo foi ocupado por comerciantes de origem portuguesa e isso fez com que a implantação das residências, construídas no alinhamento dos lotes, sejam muito semelhantes com outras vilas existentes no Brasil na época. (FINGER, 2008)

Na Vila Martin Smith residiam profissionais de diversas hierarquias, inclusive o engenheiro-chefe responsável por todo o complexo. Por sua localização em local relativamente plano, o traçado de urbanização foi feito de forma ortogonal e hierarquizado.



Figura 33 - Vila Martin Smith
FONTE: FINGER, 2008

Uma característica marcante na implantação da Vila Martin Smith é a presença de jardins em frente às residências, conformado pelos hábitos dos ingleses residentes nessa área. Anna Finger destaca:

“Independente da classe, todas as edificações obedeciam a princípios comuns, como serem implantadas no centro dos terrenos, afastadas do alinhamento frontal do lote, cujo isolamento era feito por meio de uma cerca. Esta conformação permitia a presença de jardim à frente, e em alguns casos também de uma varanda, que tinham a função tanto ornamental quanto de resguardas a privacidade do interior dos edifícios, uma vez que afastava as janelas da rua e dos olhares curiosos.”(FINGER, 2008, p. 102)

Quanto às tipologias presentes nesse setor da Vila de Paranapiacaba, foram classificados pela Subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense as seguintes tipologias, mapeadas da seguinte forma:

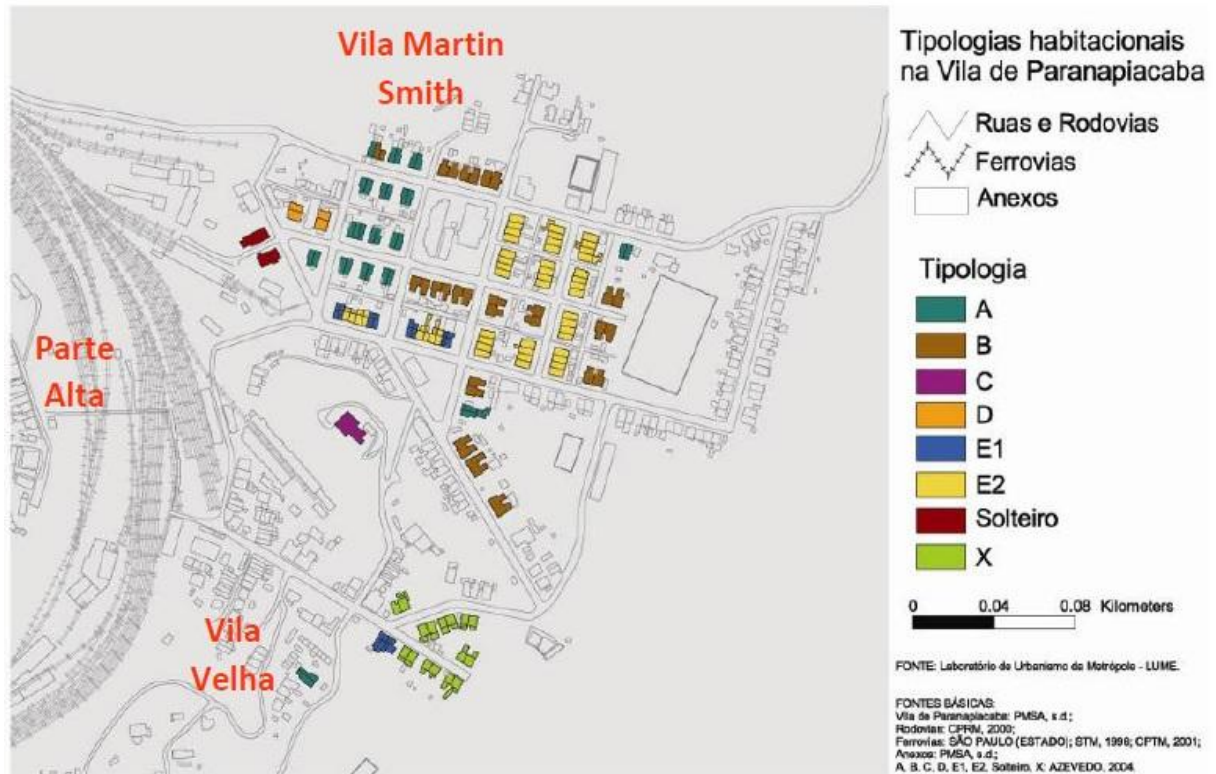


Figura 34 - Tipologias habitacionais na Vila de Paranapiacaba
 FONTE: PMSA, In: CRUZ, 2007

A forma de planejamento que mais se destaca na Vila de Paranapiacaba é a adoção de ruas principais e secundárias e vielas sanitárias, formando quarteirões com as moradias próximas umas das outras, facilitando a visualização e fiscalização. Essa organização de quadras se fazia necessário para que os superiores pudessem localizar facilmente determinado funcionário ao primeiro chamado, pois o engenheiro-chefe possuía residência em posição privilegiada no alto de uma colina.

Com relação aos três setores da vila, é importante destacar ainda que:

“As vilas Martin Smith, Velha e a Parte Alta se assemelham entre si no material empregado nas suas construções, predominantemente a madeira, na mão de obra imigrante para a construção e consolidação dos três núcleos, tendo como fator principal e agregador a ferrovia.” (CRUZ, 2007, p.100-111)

Pode-se afirmar que a Vila de Paranapiacaba se distingue de outras vilas ferroviárias, que geralmente são implantadas próximas das ferroviárias, mas ao longo do tempo o desenvolvimento da cidade acaba “sufocando” a imagem da vila. Em Paranapiacaba a vila foi implantada num sítio isolado e afastado das principais

idades da época. Hoje a vila ainda permanece afastada, tendo seu acesso somente por uma estrada vicinal, o que colaborou para que a Vila permanecesse praticamente intacta até o término da concessão inglesa em 1946.

A Vila cresceu pouco durante o século XX, tendo uma população aproximada de 2000 habitantes. Foram realizadas poucas mudanças em sua conformação, porém ocorreram algumas perdas de seu patrimônio, seja de edifícios, equipamentos ou maquinários da ferrovia. (CRUZ, 2007)

“Atualmente ainda existem preservados no local: as casas de máquinas dos sistemas funiculares (Figura 80), o pátio ferroviário, o antigo relógio da estação (Figura 81), oficinas, depósitos de locomotivas e virador; os três setores habitacionais: a Vila Velha, a Vila Martin Smith e a Parte Alta ou Vila dos Aposentados.” (FINGER, 2008, p.116)

De acordo com ALAMINO (2011, p.10) “*A Vila de Paranapiacaba já no fim da década de 1990 estava numa situação de moradias ocupadas de formas irregulares, com pequenos comércios que começam a modificar a arquitetura dos patrimônios históricos (...)*”. Mas ressalta-se que a vila de Paranapiacaba foi tombada pelas três instâncias de governo, inicialmente pela estadual (Condephaat – 1987), seguida da federal (Iphan – 2002) e municipal (Condephaaapasa – 2003).

Em 2002, a Prefeitura Municipal de Santo André comprou as duas vilas da parte baixa, mudando assim a conformação de funções e atividades. A partir desse ano a Prefeitura passou a traçar algumas políticas públicas para o resgate histórico e cultural da Vila de Paranapiacaba.

Quase toda a ligação dos moradores da vila com o trabalho ferroviário se acabou, e assim o viés turístico se desenvolveu muito, sendo que em 2003 foi registrada a visita de 95.958 turistas, e em 2006 aumentou para 221.360 pessoas.

Por um lado, hoje a vila se mostra como uma cidade-dormitório, porém a atividade turística colabora em muitos sentidos para a preservação de seu patrimônio através de alguns programas realizados pela Subprefeitura de Paranapiacaba com os próprios moradores da Vila.

Hoje, Paranapiacaba se mostra com uma política de gestão que pretende transformar o local em um polo turístico, mas que muitas vezes ainda há a ausência da população local que deveria ser a primeira beneficiada pelas mudanças em vigência. (ALAMINO, 2011)

5.3 Complexo Ferroviário de Ibiporã, PR

Grande parte do progresso do Norte do Paraná deve-se ao transporte ferroviário. A Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária do Paraná Plantation Syndicate Limited, colocava no traçado da estrada de ferro marcos a cada 15 quilômetros aproximadamente, onde deveriam surgir povoados e cidades. Muitos desses marcos viraram cidades. A cidade de Ibiporã, com divisa com Londrina, é um exemplo disso.

No dia 15 de julho de 1936 foi oficialmente inaugurada a Estação Ferroviária de Ibiporã na Linha Ourinhos-Cianorte, explorada pela Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná.

Após a inauguração da Estação Ferroviária de Ibiporã, em 1936, construída em madeira, a cidade foi cuidadosamente planejada pelos Irmãos Beltrão, inclusive dividida em quatro glebas. O fluxo de colonos que chegavam de trem à procura de lotes na zona rural aumentou consideravelmente.



Figura 35 - Primeira Estação Ferroviária de Ibiporã
FONTE: Ferrovias do Paraná



Figura 36 - Estação Ferroviária de Ibiporã
FONTE: Prefeitura de Ibiporã

Na década de 1950 a antiga estação de madeira foi substituída por uma construção de alvenaria de tijolo com telhado em duas águas. Nesta construção, a antiga plataforma de embarque e desembarque merece destaque, além da estrutura em madeira para a sustentação da cobertura.

Além da antiga ferroviária fazem parte do conjunto mais 3 casas localizadas no pátio da estação, cada uma com uma tipologia diferente, utilizadas originalmente por funcionários da RFFSA. A seguir, a descrição do Inventário de Varredura realizado em 2008:

“A primeira em alvenaria de tijolos com aberturas em esquadrias metálicas; telhado com estrutura de madeira em duas águas coberto por telhas francesas. Sua fachada principal é ornamentada com duas rosetas, uma no frontão no corpo principal da edificação e outra no frontão do volume que forma a varanda; o vão da varanda é na forma de um arco pleno e recebe uma moldura em toda sua volta.

A segunda também em alvenaria de tijolos com aberturas em esquadrias de madeira; telhado com estrutura de madeira em duas águas coberto por telhas francesas. Em suas paredes externas originalmente com tijolos aparentes estão pintadas.

A terceira foi construída em madeira com telhado com estrutura de madeira em duas águas coberto por telhas francesas.” (IPHAN, Inventário de Varredura 04)



Figura 37 - Residência 01
FONTE: Paulo Ritter de Oliveira, 2008



Figura 38 – Detalhe, Residência 01
FONTE: Paulo Ritter de Oliveira, 2008



Figura 40 - Residência 02
FONTE: Paulo Ritter de Oliveira, 2008



Figura 39 - Residência 03
FONTE: Paulo Ritter de Oliveira, 2008

Complexo Ferroviário de Ibiporã	
DATA DA CONSTRUÇÃO ORIGINAL	Meados da década de 1930
PROPRIETÁRIO ORIGINAL	Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná
DATA DA REVITALIZAÇÃO	2010 - 2012
CONTRATANTE	Prefeitura de Ibiporã
USO ATUAL	Centro Socioeducacional Turístico e Cultural
PROGRAMA	Museu do Café, cafeteria, Centro de Produção de artesanato, gastronomia, costuras e telecentro; Anfiteatro; Secretarias Municipais de Educação e Assistência Social; CRAS.

Tabela 7 - Ficha Técnica, Complexo Ferroviário de Ibiporã
FONTE: elaborado pela autora

Na década de 1990 a RFFSA. foi privatizada, através do Plano Nacional de Desestatização. Em todo o Paraná, muitas estações ferroviárias passaram a ser desativadas. A de Ibiporã é um dos exemplos dessas estações que, como ficaram sem manutenção adequada, algumas ficaram em estado lastimável de ruína e abandono.

Os imóveis foram transferidos pela Rede Ferroviária à Prefeitura, que com o objetivo de valorizar todo o complexo, iniciou em 2010 várias obras de restauração e também construção de novos edifícios. O espaço se completa com a reurbanização já concluída da Praça Eugênio Sperandio, que fica do outro lado da BR-369 (a Avenida Mário de Menezes). A seguir, serão relatadas as obras que transformaram o complexo no Centro Socioeducacional Turístico e Cultural de Ibiporã.

- O prédio da estação foi todo restaurado e mantido tal como foi construído originalmente, pois trata-se de construção tombada pela Secretaria Estadual de Cultura e que faz parte do patrimônio do IPHAN. Dentro dele funciona hoje o *Museu do Café*, um espaço para exposição de objetos históricos, cafeteria e espaço para venda de souvenirs.
- Nas três casas históricas que ficam ao lado da estação funciona um *Centro de Produção* para o público da Terceira Idade, atendido no Centro de Convivência dos Idosos (CCI). No local, há oficinas de bordado, cursos de artesanato, centro de culinária, etc.
- Nas duas casas situadas abaixo da linha férrea ficaram a administração de todo o complexo e a Sede da Secretaria de Assistência Social que, funcionando ao lado do CCI, centralizará no local todos os seus projetos e programas.
- No terreno do outro lado da estação foi construído um prédio de 500 m², que conta com auditório de 200 lugares e será a futura *sede da* Secretaria Municipal de Educação.
- Todas essas construções, por motivo de segurança, foram isoladas da linha férrea, por onde ainda trafegam diariamente os trens de carga da ALL, através da instalação de um *alambrado de 2,5m de altura* ao longo da linha férrea.
- Além disso, no terreno abaixo, onde funciona o CCI, a Prefeitura construiu uma piscina térmica e uma academia ao ar livre (ATI) para a Terceira Idade. E o prédio do CCI será pintado e terá melhorias na sua cobertura.



Figura 41 - Ferroviária restaurada
FONTE: bibliotecacidadeaibipora



Figura 42 - Residência 01 restaurada
FONTE: bibliotecacidadeai bipora



Figura 43 - Obras do Complexo
FONTE: bibliotecacidadeai bipora



Figura 44 - Café do Museu
FONTE: bibliotecacidadeai bipora



Figura 45 - Secretaria de Assistência Social e Centro Tecnológico
FONTE: bibliotecacidadeaibipora

Embora seja o projeto de menor tamanho, esse estudo correlato é o que mais se aproxima dos objetivos deste trabalho. Hoje a área se tornou um pequeno complexo cultural que dá nova vida aos edifícios históricos que foram tão importantes no desenvolvimento da cidade de Ibiporã. Essas pequenas obras de restauro na ferroviária e outros edifícios da Rede trouxeram novos usuários para a área, que antes era local de moradores de rua.

A revitalização do espaço abandonado desde os anos 1970 surgiu como uma grande prova de valorização e resgate do Patrimônio Histórico e Cultural do município. Prova de que atitudes como essa, sejam da iniciativa pública ou privada podem fazer a diferença na vida de muitos habitantes.

5.4 Considerações

Para um estudo mais específico, com a intenção de analisar potencialidades e falhas dos estudos correlatos que já foram expostos, são realizados a seguir alguns quadros comparativos, facilitando assim o desenvolvimento do projeto do Centro de Cultura e Lazer proposto. Fatores como contexto urbano e apropriação da comunidade serão analisados, além dos aspectos essenciais da arquitetura, como aspectos plásticos e funcionais.

Como primeiro quesito de análise, serão comparados acessos e entorno imediato dos três correlatos. Comparando as características de cada exemplo, pode-se dizer que o estudo do entorno e a definição de acessos são muito importantes para que o projeto se torne bem localizado e utilizado por um grande público de forma fácil e rápida.

ACESSOS E ENTORNO		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Região não central;	Longe da cidade	Região Central
Transporte Coletivo (ônibus);	Transporte Coletivo (trem e ônibus)	Transporte Coletivo (ônibus)
Sem estacionamento	Estacionamento - ruas	Estacionamento - ruas
Residencial e Industrial	Residencial	Residencial

Tabela 8 - Análise de acessos e entorno imediato
FONTE: elaborado pela autora

A apropriação da comunidade se mostra importante na arquitetura, já que esta pode estimular ou afastar a participação popular. É importante lembrar que a identidade local é muito relevante no projeto para que se consiga a livre apropriação dos espaços. Nos correlatos estudados essa preocupação se mostra bastante importante.

APROPRIAÇÃO DA COMUNIDADE		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Participação ativa	Participação ativa	Participação ativa
Local convidativo	Incentivos públicos	Incentivos públicos
Espaços de encontro	Espaços turísticos	Espaços de encontro
Identidade Local	Pouca Identidade Local	Identidade Local

Tabela 9 - Análise de apropriação da comunidade
FONTE: elaborado pela autora

Quanto à funcionalidade e flexibilidade dos estudos correlatos, pode-se dizer que a possibilidade de adaptações e futuras mudanças na configuração e uso dos espaços são determinantes para possibilitar variações de atividades culturais ou de lazer. Pode-se afirmar que, principalmente no SESC Pompéia essa preocupação se mostrou forte na realização do projeto.

FUNCIONALIDADE E FLEXIBILIDADE		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Planta Livre da antiga fábrica	Setorização pré-existente	Setorização a partir de diversos edifícios
Ateliês e Quadras Esportivas "universais"	Moradias e Turismo	Complexo Cultural e Secretarias Municipais
Permite adaptações	Permite poucas adaptações	Permite adaptações

Tabela 10 - Análise de aspectos funcionais
 FONTE: elaborado pela autora

A decisão dos aspectos técnicos e construtivos é sempre muito importante quando se trata de intervenções em edificações históricas. Nos objetos de análise percebe-se que isso foi levado em consideração sem agredir a massa do patrimônio existente.

ASPECTOS TÉCNICOS E CONSTRUTIVOS		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Poucas alterações na antiga fábrica	Mantém a configuração original	Poucas alterações no original
Edifícios Novos não são invasivos	Poucos edifícios novos	Edifícios Novos não são invasivos
Preocupação com conforto ambiental		

Tabela 11 - Análise de aspectos técnicos e construtivos
 FONTE: elaborado pela autora

Por fim, os aspectos plásticos foram analisados fazendo relação com as características dos antigos edifícios. A questão da expressividade na arquitetura dos exemplos estudados foi realizada através da absorção da bagagem cultural trazida pela população e transmitida pelo próprio edifício.

EXPRESSIVIDADE DOS ASPECTOS PLÁSTICOS		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Detalhes que evocam o imaginário popular brasileiro	Preservação da memória através da manutenção da vila	Presença de elementos antigos; preservação da memória popular

Tabela 12 - Análise de aspectos plásticos
 FONTE: elaborado pela autora



06
CAPÍTULO

6. INTERVENÇÃO

A proposta de um Centro de Cultura e Lazer partiu da análise da realidade e do desejo de propor uma solução ao problema encontrado. A seguir, portanto, serão relatados alguns quesitos que deverão ser seguidos na elaboração do projeto, correlacionando questões de legislação, inserção no sítio escolhido, além de delimitar o programa de necessidades desejado.

6.1 Legislação

Por se tratar de um antigo terreno da RFFSA, os lotes que formam o sítio escolhido são de propriedade da União de acordo com a Lei nº 11.483/2007 art. 2º, onde cerca de 52 mil unidades cadastrais foram transferidos para a União. A fim de assegurar o cumprimento da função socioambiental de todo o patrimônio ferroviário da extinta Rede foi criado o **Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local**. Tal programa tem como objetivo apoiar ações locais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental, mediante regularização, cessão ou compartilhamento da gestão dos respectivos imóveis.

Esse programa destina-se aos Municípios e entidades privadas sem fins lucrativos interessados na utilização dos imóveis da União oriundos da extinta RFFSA, para fins de implantação de programas, projetos e ações locais. Para a adesão neste Programa são necessários:

- Disponibilidade do imóvel não-operacional;
- Possuir projeto para construção, reforma, restauração e/ou utilização do imóvel;
- Indicar origem e disponibilidade de recursos financeiros para a implantação dos projetos de (re)aproveitamento do imóvel;
- Declarar interesse e disponibilidade de recursos para promoção da proteção e manutenção do bem até a efetivação da sua destinação;

- Ofertar contrapartida associada a ações de regularização jurídico-patrimonial e recuperação ambiental, bem como de envolvimento e sensibilização da sociedade na discussão e definição da destinação desse patrimônio.

Conhecido esse programa, pode-se afirmar que o projeto de um Centro de Cultura e Lazer seria perfeitamente viável na Vila Ferroviária Capanema, podendo assim trazer desenvolvimento social, urbano e ambiental, importante tanto aos habitantes da própria vila como à população de toda Curitiba.

Além disso, deve-se atentar também ao zoneamento da área. Realizada consulta na Guia Amarela (anexo) dos lotes em questão, tem-se os seguintes parâmetros de construção mais importantes:

- Zona Residencial 4 – Incentivo Rebouças
- Coeficiente de Aproveitamento: 2
- Taxa de Ocupação: 50%
- Taxa de Permeabilidade: 25%
- Permite aquisição de potencial construtivo. Neste caso, mudam-se os parâmetros permitidos.
- Faixa de Preservação Permanente: 30m

Utilizando esses parâmetros, foram calculadas as áreas que poderão ser utilizadas, que podem ser analisadas a seguir:

Quadro de Áreas (m ²)	
Área total do Terreno	18677,55
Área de atingimento do Rio	6432,38
Área de recuos	2027
Taxa de Ocupação 50%	9338,77
Coeficiente de Aproveitamento 2	37355,1
Área útil do terreno	14957,62

Figura 46 - Quadro de áreas de acordo com os parâmetros construtivos
FONTE: elaborado pela autora



Figura 47 - Mapa de áreas
FONTE: elaborado pela autora

6.2 Análise da Realidade

Para mostrar a verdadeira realidade na qual a proposta do TFG se insere, é interessante analisar o entorno, seus fluxos e de que forma podem ser realizados os acessos, seja através de transporte público, privado ou a pé. Além disso, os equipamentos urbanos já instalados também podem vir a influenciar nas necessidades do futuro projeto. Para um melhor entendimento desse contexto, pode-se analisar o mapa a seguir.

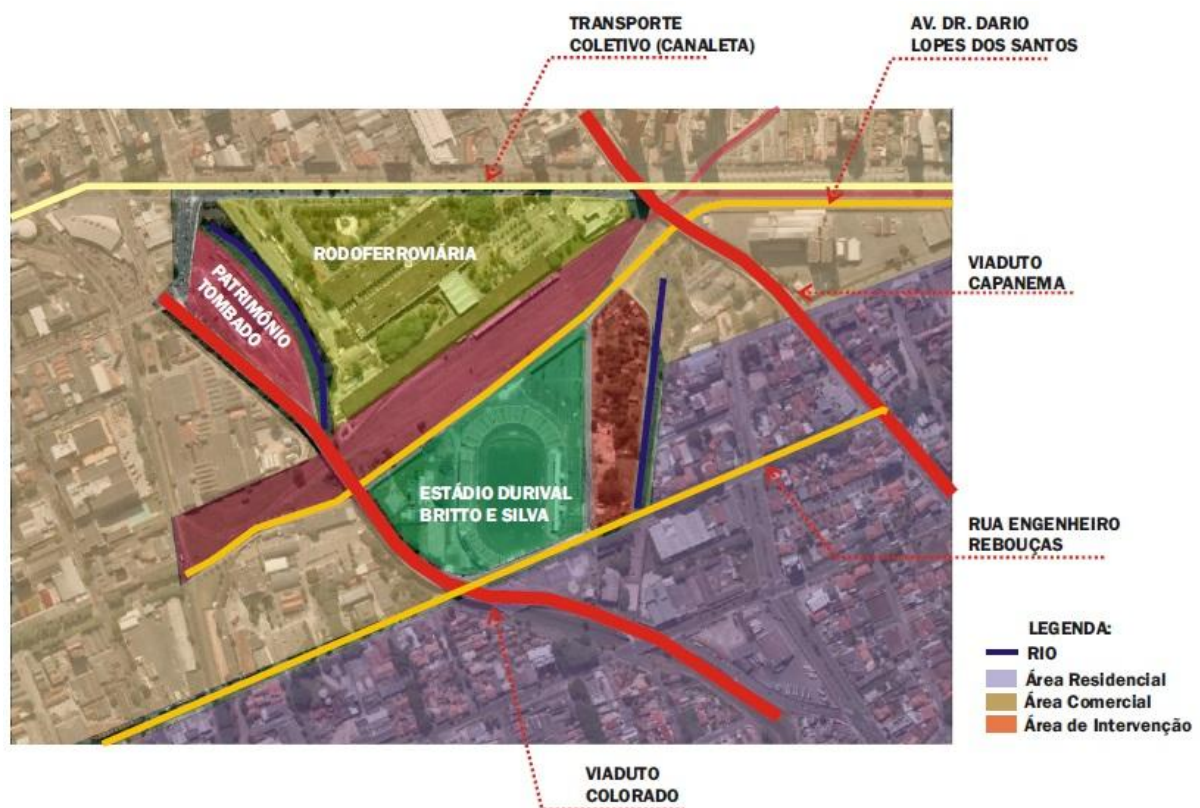


Figura 48 - Mapa síntese do entorno imediato
 FONTE: elaborado pela autora

A pequena distância entre a rodoviária e a Vila Ferroviária faz com que o local se torne apto para abrigar a construção de um Centro de Cultura e Lazer, visto que, a visitação do público de outras cidades se torna mais fácil. A chamada Linha Turismo, que roda a cidade pelos principais pontos de visitação, possui parada no atual Museu Ferroviário, também muito próximo da Rodoviária. Além disso, o transporte público nessa região é bastante abrangente, no sentido de que diversas linhas trafegam pela Rua Engenheiro Rebouças, possuindo um ponto de ônibus em

frente às casas de alvenaria que compõem a Vila Ferroviária Capanema, além da via exclusiva de biarticulados que também possui estações próximas à vila.

Considerando a quantidade de fluxo de veículos que trafegam no entorno imediato da vila ferroviária, pode-se afirmar que a Rua Engenheiro Rebouças é a que mais possui movimento, ao contrário da Rua Dr. Dario Lopes dos Santos, que pelo seu porte poderia haver um maior fluxo de veículos.

A presença de edifícios comerciais e industriais na região, juntamente com o Estádio Durival Britto e Silva tornam a área um vazio urbano. A quadra toda passa completamente despercebida por aqueles que trafegam próximos dali. Isso pode ser explicado pela região ser uma antiga área alagadiça, e por esse motivo foi escolhida para receber grandes lotes, como a Estação Ferroviária, um estádio de futebol, uma subestação elétrica e grandes indústrias.

Dentro da vila tem-se o único trecho do Rio Juvevê que não foi canalizado em Curitiba, porém não é bem cuidado, encontrando-se sujo e com odores desagradáveis. Outro fato que prejudica a área é a presença dos viadutos Capanema e Colorado: mendicantes, indigentes e dependentes químicos tomam posse de algumas áreas próximas e retraem a atenção tanto da



Figura 49 - Rio Juvevê
FONTE: acervo da autora

população residente em seu entorno como dos governantes, que acabam não dando a devida atenção para o local. Além disso, existem qualidades muito importantes para a cidade, como destaca CORDOVA:

Embora esteja há alguns metros do Viaduto Capanema, o local apresenta uma paisagem completamente diferente da região do entorno. Pouco se ouve do barulho dos carros e outros ruídos da cidade. Quase não se vê prédios. O local é bastante arborizado, inclusive com algumas árvores frutíferas. É um pequeno recanto verde em plena região central de Curitiba. (CORDOVA, 2010, p.82)

As residências que ainda se mantêm no local encontram-se em diferentes estados de conservação, sendo que algumas estão em tamanha degradação que não se tem interesse em preservá-las. Conforme análise realizada pelo IPPUC, apenas 7 casas de madeira ainda possuem características de interesse de preservação, além das 4 casas de alvenaria, como mostra o gráfico da página seguinte.

Visto isso, a inserção de um complexo cultural seria uma forma de atrair atenção para o local. Com novas atividades para a população, novos projetos podem ser realizados de forma a melhorar ainda mais a área.



LEGENDA

MAD/PRES: CASA DE MADEIRA A PRESERVAR
ALV/PRES: CASA DE ALVENARIA DE TIJOLOS A PRESERVAR
X: DEMOLIDA
S/V: SEM VALOR



12

11

13



3

2

1

4



8



7



6



5



5

IMÓVEIS DA EXTINTA RFFSA

FOTOS: IPHAN 03/03/2009

6.3 Diretrizes Projetuais

Algumas diretrizes básicas para um centro de cultura e lazer são apontadas por REQUIXA (1977) e expostas a seguir. A partir delas, serão abordados alguns aspectos voltados ao contexto específico do projeto proposto.

- a) Implantar o equipamento em local de fácil acesso, priorizando a ligação com o transporte coletivo já atuante;
- b) Relacionar o prédio com o entorno, criando vínculos e eixos de ligação com os espaços próximos;
- c) Adaptar o edifício aos condicionantes físicos (cima, ventos, incidência solar, entre outros), de modo que se tenha o máximo da eficiência energética;
- d) Propor um equipamento funcional, além de economia na construção e na manutenção do mesmo;
- e) Dimensionar os espaços conforme a demanda e as necessidades da população;
- f) Propor espaços flexíveis e passíveis de transformação, a fim de que se possam ser adaptados conforme as diferentes necessidades e mudanças na programação, tendo em vista a amplitude e variedade do repertório cultural que um centro desse tipo oferece;
- g) Criar áreas comuns a fim de que haja intercâmbio de ideias e convívio social;
- h) Propiciar áreas abertas em face do crescimento das cidades e da constante redução do espaço ao ar livre.
- i) Incluir pequenas áreas verdes para propiciar o contato do homem com a natureza;
- j) Os espaços externos devem possuir iluminação artificial para que as atividades noturnas possam ser praticadas;
- k) Conjuguar eficiência e estética, dando às cores e materiais a possibilidade de distinguir determinados espaços e atividades;
- l) Expressar a cultura local através de aspectos plásticos na arquitetura;
- m) Projetar um espaço dotado de acessibilidade, de modo que deficientes possam frequentar o recinto sem maiores dificuldades;

- n) Conceber espaços de acordo com premissas técnicas que os mesmo requerem, atentando para fatores como a acústica em auditórios, climatização de salas de exposições, visibilidade em cinemas, entre outros.

Relacionando esses quesitos com os objetivos do projeto e também com os correlatos já estudados, serão listadas a seguir algumas diretrizes aplicadas ao terreno escolhido:

- Estacionamento próprio, sendo que o acesso se dá a partir da Rua Dr. Dario Lopes dos Santos, levando em consideração que nesta via o fluxo vem da região central, e que assim, valoriza-se ainda mais a visão histórica ferroviária. O acesso de pedestres pode ser realizado também pela Rua Engenheiro Rebouças, visto que o transporte coletivo possui paradas em diversos pontos do entorno, como já foi abordado.
- Estabelecimento de conexões com o entorno imediato, propondo ligações diretas ou indiretas, através do uso ou de espaços abertos.
- Valorizar a cultura e identidade local, oferecendo atividades e espaços que correspondam com a realidade existente, aos interesses da comunidade. Para isso, o foco para os espaços de lazer será predominantemente esportivo, e a questão cultural já inserida pela história da Vila.
- Propor espaços de convívio, de troca de experiências, podendo ser flexíveis de acordo com a necessidade da programação realizada.
- Manutenção de grande parte das áreas verdes existentes, valorizando o pequeno trecho do Rio Juvevê. A área já possui um grande potencial neste quesito que deve ser valorizado. A seguir, tais diretrizes são explicadas graficamente.
- Preservação das residências ferroviárias como forma de levar ao público a história da cidade.



Figura 50 - Diretrizes projetuais
FONTE: elaborado pela autora

6.4 Programa de Necessidades

Para a elaboração do Programa de Necessidades do Centro de Cultura e Lazer foram comparados os espaços inseridos nos exemplos estudados anteriormente.

PROGRAMA DE NECESSIDADES		
SESC POMPÉIA	PARANAPIACABA	IBIPORÃ
Biblioteca	Moradia	Museu do Café
Sala de Exposição	Serviços de apoio ao turista	Cafeteria
Espaço de convivência	Restaurantes	Centro de Artesanato
Sala de Projeção	Artesanatos de moradores	Gastronomia
Restaurante		Costuras e Telecentro
Chopperia		Anfiteatro
Café		Secretarias Municipais
Teatro		CRAS
Laboratório fotográfico		
Quadras esportivas		
Oficina		
Lanchonete		
Vestiários		
Salas de Luta		
Salas de Dança		
Atelier de Cerâmica		
Gravura		
Tipografia		
Desenho		
Marcenaria		
Tapeçaria		

Tabela 13 - Análise de Programas de Necessidades
 FONTE: elaborado pela autora

É muito claro que o porte dos três estudos de caso são bastante distintos, além de serem estruturas diferentes. Cada um possui características que se destacam e que podem ser utilizadas de forma a embasar o Projeto na Vila Capanema.

No caso do SESC Pompéia, o principal quesito a se considerar são os espaços inseridos na antiga fábrica e o modo como isso é realizado. Quanto às Vilas

Ferrovárias, podemos dizer que a valorização das residências é o ponto focal, além do modo como foi realizado a intervenção no exemplo de Ibiporã.

Visto isso, o programa previsto para o Centro de Cultura e Lazer que será realizado como TFG se configura com a junção de algumas funções que se mostraram importantes nos estudos de caso e que podem ser inseridas no contexto encontrado na Vila Ferroviária, além de outros usos que se mostram interessantes de adotar para a melhoria da região.

O Programa a seguir foi elaborado para atender todas as idades, abrangendo diversas modalidades de lazer, de caráter cultural e esportivo.

PROGRAMA DE NECESSIDADES	
Setor Social	
	m²
Hall / Área de Convivência	200
Café	50
Informações / Recepção	30
Souvenires	20
Vestiários / Sanitários	40
	Total
	340
Setor Administrativo	
	m²
Direção	15
Tesouraria	10
Coordenação	20
Secretaria	10
Sala de Reuniões	12
Sala de Orientadores	20
Vestiários para funcionários	15
Apoio Geral	80
	Total
	182
Setor de Cultura e Lazer	
	m²
06 Salas para cursos	520
Salas de Ginástica e Expressão Corporal	510
Salas de Exposições	600
Biblioteca	200
Auditório 250 lugares	1000
Quadras poliesportivas	1925
	Total
	4755
Estimativa Geral	
	m²
Área Parcial	5277
Área de Circulação (20%)	1055
Área Total	6332
Vagas de Estacionamento (1 para cada 30m ²)	210

É necessário que algumas dessas áreas possuam definições mais detalhadas, em especial o Setor de Cultura e Lazer, melhor especificado a seguir:

Salas para Cursos	m²
Salas (módulos de 50m ²)	400
Depósito de materiais	30
Sanitários	30
Total	460

Salas de Ginástica e Expressão Corporal	m²
Academia	250
Sala de Avaliação Física (com sanitário)	20
Salas de Dança e outras atividades	180
Vestiário	60
Total	510

Salas de Exposições	m²
Exposições Permanentes	100
Exposições Temporárias	250
Acervo	100
Curadoria	30
Diretor	20
Copa	10
Depósito	50
Sanitários	40
Total	600

Biblioteca	m²
Acervo	130
Leitura	45
Sanitários	25
Total	200

Auditório	m²
Plateia	250
Palco	200
Foyer	200
Apoio / Camarins	200
Café	50
Sanitários	100
Total	1000

Quadras Poliesportivas	m²
2 Quadras Poliesportivas (20m X 40m)	1600
Depósito de materiais	25
Vestiários	100
Arquibancada	200
Total	1925

7. CONCLUSÃO

Através da realização de pesquisa histórica e também da conceituação de elementos importantes, chega-se a diversas linhas de atuação, analisadas de forma a estabelecer uma linha de trabalho para o desenvolvimento de um Centro de Cultura e Lazer.

Ao conceituar Cultura e Lazer, percebe-se a importância que os momentos de lazer tomam para a conformação da cultura de um povo. Muitas das características culturais são expostas nessas atividades, fato este que torna tão importante a valorização de espaços voltados a este fim. Com este propósito, de se preservar a cultura, através dos valores e costumes, é que se propõe ao objeto de intervenção, uma antiga vila ferroviária, a inserção de um Centro de Cultura e Lazer.

A cultura se faz presente no local pela própria história da vila, e o lazer esportivo, de certa forma, se impõe através da presença do já existente Estádio Durival de Britto e Silva. Essas características são, claramente, as principais diretrizes do projeto: preservar os valores trazidos pelas ferrovias, dando ao local um novo uso voltado ao lazer, principalmente o esportivo.

Através dos capítulos “Patrimônio Cultural” e “Interpretação da Realidade” são abordados diversos fatores os quais dão importância à preservação da Vila Ferroviária Capanema. Visto isso, faz-se necessário estabelecer qual será a postura adotada na proposta de TFG.

As residências que se encontram na Vila ainda hoje são, claramente, um verdadeiro museu a céu aberto e que merecem a devida atenção. Algumas são ainda utilizadas como residências e por isso, propõe-se conservá-las da melhor forma possível, mantendo seu uso. Quanto à inserção do Centro de Cultura e Lazer, serão seguidas as proposições classificadas como estilo neutral, analisando também as recomendações da *Carta de Veneza* e *Compromisso de Brasília*.

O projeto que segue após esta pesquisa tem o objetivo principal de levar qualidade a uma parte da cidade que está esquecida, mesmo com sua imensa carga cultural. Através do programa estabelecido busca-se, através de uma nova inserção, evidenciar as qualidades já existentes do local.

8. BIBLIOGRAFIA

BATISTA, Fábio Domingos. **A casa de madeira: um saber popular**. Curitiba: Instituto Arquibrasil, 2011.

BOITO, Camillo. **Os restauradores**. Cotia: Ateliê, 2002.

BRAGA, Márcia (Org.). **Conservação e Restauo: Arquitetura Brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Rio, 2003.

BRANDI, Cesare. **Teoria da Restauração**. Cotia (sp): Ateliê, 2004.

CAMARGO, Luiz O. Lima. **O que é lazer**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. Unesp, 2006.

CORDOVA, Dayana Zdebsky de, **Pelos Trilhos: Paisagens Ferroviárias de Curitiba**. Fundação Cultural de Curitiba. Curitiba: 2010.

CURITIBA. Decreto 1033 de 25 de outubro 2001. Estabelece o Setor Especial de Preservação da Paisagem Ferroviária de Curitiba e dá outras providências.

DITTMAR, Adriana C. **Paisagem e Morfologia de Vazios Urbanos**. Mestrado PUC Curitiba, 2006.

DUMAZEDIER, Joffre. **Sociologia empírica do Lazer**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e Cultura Popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

FERRAZ, M. C. (org) **Lina Bo Bardi**. São Paulo. Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 1993

IPHAN – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

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

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**. Ateliê editorial, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **A restauração de monumentos históricos na França após a Revolução Francesa e durante o século XIX: um período crucial para o amadurecimento teórico**. In: _____ Revista CPC, São Paulo, n.3, p. 110-144, nov. 2006/abr.2007.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: Um conceito antropológico**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

LE DUC, Eugène Emmanuel Viollet. **Restauração**. Cotia: Ateliê, 2000.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

LYRA, Cyro Corrêa O. **Espirais do tempo: bens tombados do Paraná**. Curitiba: Secretaria do Estado da Cultura, 2006.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e Humanização**. Campinas: Editora Papirus, 1995.

MEDEIROS, Ethel Bauzer. **O Lazer no Planejamento Urbano**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1971.

PASSARELLI, Sílvia Helena. **O diálogo entre o trem e a cidade**. São Paulo, FAU, Dissertação de Mestrado, 1977.

REQUIXA, Renato. **O Lazer no Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.

ROLNIK, R. **O lazer humaniza o espaço urbano**. In: SESC SP. (Org.) **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000.

SETTI, J. B. **Ferrovias do Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

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

SILVA, Geraldo Gomes. **Arquitetura do ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1987.

SOUZA, José Luiz dos. **O que é cultura**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

TASCHNER, GISELA B. Lazer, cultura e consumo. In: **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 40, n.4, out-dez 2000.

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

WILHEIN, Jorge. **Lazer e Urbanismo**: União Internacional de Arquitetura. Curitiba: Instituto de Arquitetos do Brasil, departamento do Paraná, 1972.

9. WEBGRAFIA

Associação Brasileira de Proteção a Ferrovia de São Paulo. Disponível em: <http://www.abpfsp.com.br/museu_ferroviano_paranapiacaba.htm> Acesso em 18/07/2012

Biblioteca Pública Cidadã de Ibiporã. Disponível em: <bibliotecacidadeibipora.blogspot.com> Acesso em set. 2012

Blog Educação Adventista. Disponível em: <blog.educacaoadventista.org.br> Acesso mai. 2012

Centro-Oeste – Ferreomodelismo, trens e ferrovias do Brasil. Disponível em: <vfco.brazilia.jor.br> Acesso em set. 2012

Curitiba PR – Guia Geográfico Turismo, Paraná. Disponível em: <<http://www.curitiba-parana.net>> Acesso em abr. 2012

Estações Ferroviárias. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em mai. 2012

Ferrovias do Brasil. Disponível em: <ferroviasdobrasil.blogspot.com.br> Acesso em mai. 2012

FONAC, Curitiba. Disponível em: <<http://fonac.curitiba.pr.gov.br>> Acesso em abr. 2012

Fundação Cultural de Curitiba. Disponível em: <<http://www.fundacaoculturaldecuitiba.com.br>> Acesso em jun.2012

InfoEscola. Disponível em: <www.infoescola.com> Acesso em abr. 2012

Portal Tudo Ibiporã. Disponível em: <www.tudoibipora.com.br> Acesso em 18/07/2012

Rota do Café. Disponível em: <<http://rotadocafeparana.blogspot.com.br>> Acesso em 18/07/2012

Viajamos.com. Disponível em: <www.viajamos.com.br> Acesso em abr. 2012