



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

# LESTE A OESTE

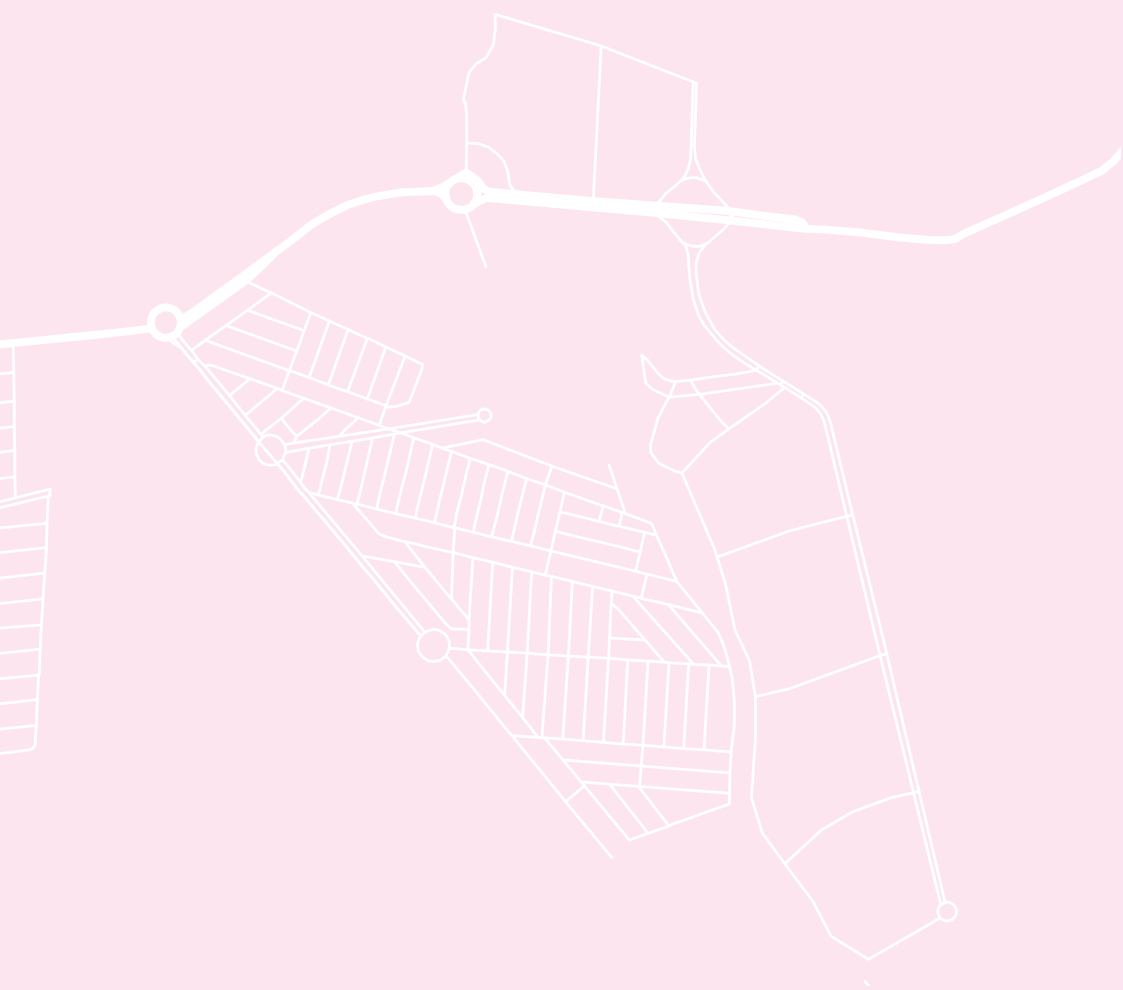
DO VAZIO AO LUGAR: DESVENDANDO A MEMÓRIA  
E REDESCOBRINDO A CIDADE. LONDRINA-PARANÁ

Leonardo Antunes Paloco | **Trabalho Final de Graduação** | 2020





Orientadora: Prof. Dr. Eloísa Ramos Ribeiro Rodrigues | Universidade Estadual de Londrina  
Centro de Tecnologia e Urbanismo - CTU | Departamento de Arquitetura e Urbanismo



*“Londrina é uma cidade de muitas memórias cotidianas, que no seu conjunto formam seu maior patrimônio: a sua História”.*

*Vanda de Moraes*





LEONARDO ANTUNES PALOCO

**LESTE A OESTE, DO VAZIO AO LUGAR: DESVENDANDO A MEMÓRIA E REDESCOBRINDO A  
CIDADE - LONDRINA, PARANÁ.**

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Departamento  
de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Estadual de  
Londrina.

Orientadora: Prof. Dr. Eloísa Ramos Ribeiro Rodrigues

Londrina  
2020



LEONARDO ANTUNES PALOCO

**LESTE A OESTE, DO VAZIO AO LUGAR: DESVENDANDO A MEMÓRIA E REDESCOBRINDO A  
CIDADE - LONDRINA, PARANÁ.**

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Estadual de Londrina.

Orientadora: Prof. Dr. Eloísa Ramos Ribeiro Rodrigues.

Londrina, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA:

---

Prof. Dr. componente da banca.  
Universidade Estadual de Londrina - UEL.

---

Prof. Dr. componente da banca.  
Universidade Estadual de Londrina - UEL.

---

Prof. Dr. componente da banca.  
Universidade Estadual de Londrina - UEL.



## **OBRIGADO!**

Sobre este trabalho, carrego uma vasta lista de agradecimentos, tão vasta quanto esta singela dedicatória possa expressar. Composta por pessoas, lugares, experiências, momentos, trocas e memórias.

Primeiramente pela parceria na criação e desenvolvimento desta pesquisa, pela competência, sensibilidade e humanidade com que sempre a fez, agradeço imensamente à minha orientadora Eloísa. Elô, a você toda minha admiração.

Pelo incentivo e total dedicação em minha formação como cidadão e arquiteto, pelo cuidado e preocupação e por possibilitar minha trajetória até o presente momento, agradeço a meus pais e minha família. Em especial a minha irmã Simone pela paciência e disponibilidade em me acompanhar em tantas e cansativas caminhadas pela cidade. A minha família todo meu amor.

Pelos incontáveis momentos de afeto, apoio, alegria e dificuldades nestes vários anos de aulas, trabalhos, noites em claro, festas, torneios e jogos, agradeço a meus muitos amigos, certamente a presença de amizades como as que me rodeiam foi essencial para a construção e sobretudo suporte de minha jornada. Em especial agradeço a meu querido amigo Kevin, por dispor de seu talento e tempo em me ajudar nesta tarefa, a minhas queridas amigas "unidas" pelo apoio e presença constante em todos os momentos e também a meu companheiro Leonardo, por sempre me aconselhar, acalmar, ouvir e apoiar. A todos vocês meus amados amigos toda minha gratidão.

E por fim agradeço a Londrina, cidade que amo! E cada um de seus cantinhos, cobertos por fios de memórias afetivas prontas para serem desenroladas. A "você", minha querida cidade, toda esta história!



PALOCO, Leonardo Antunes. **Leste a Oeste, do Vazio ao Lugar. Desvendando a memória e redescobrimdo a cidade - Londrina, PR.** 2020. 205 páginas. Trabalho Final de Graduação Interdisciplinar (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2020.

## **RESUMO**

Em 1982 a ferrovia deixou de existir no centro de Londrina, tornando-se em parte avenida leste oeste e em parte fragmento da memória. Este fato histórico marcou o início de um processo progressivo de desaparecimento e desvalorização de um importante capítulo da memória londrinense - a Londrina da linha do trem - fortemente atrelado ao plano de ocupação ferroviário responsável não apenas pela formação de Londrina, mas de toda região norte do Paraná, identificado no presente trabalho como categoria de itinerário cultural.

O propósito do trabalho é elaborar o projeto de um roteiro histórico cultural que identifique, valorize e integre o conjunto de vestígios históricos à memória da antiga linha ferroviária de Londrina de forma a promover a educação patrimonial a respeito do tema fortalecendo a memória e dando significado a este importante eixo histórico.

A estrutura do trabalho consiste em: revisão de literatura, identificação do objeto de estudo, levantamento de campo e interpretação do objeto de estudo e por fim proposição de projeto.

Além da identificação do eixo e conjunto de permanências a serem preservados, foram desenvolvidas cinco trilhas interpretativas componentes do roteiro, a serem experienciadas em duas escalas, a do pedestre e do ciclista, através da delimitação de “paradas” com a presença de uma infraestrutura que apresente o conteúdo de base ao roteiro de forma física e virtual ao usuário. Apesar da proposta de um roteiro de execução acessível a curto prazo, apresenta-se também o projeto de infraestruturas e diretrizes a serem executadas a longo prazo, assim como a proposta de ampliação desta iniciativa para as demais cidades componentes do mesmo itinerário cultural.

**Palavras chave:** ferrovia; eixo leste oeste; roteiro histórico cultural.





## PRÓLOGO

Vivenciando a cidade, percebo o quão mutante essa grande criação humana é, e como está em constante transformação. Edifícios que estavam em um local em pouco tempo já não estão, assim como outros, surgem tão rápido, quanto nossas vidas corridas possam acompanhar.

Neste processo de renovação urbana, a cidade vai sendo construída, ou melhor, reconstruída em diversas camadas, que abrigam conjuntamente diversos períodos da história, assim como seus estimados significados e valores culturais. E exatamente nessa delicada sobreposição que acabamos por descuido ou puro desinteresse enterrando aos poucos importantes partes da nossa história.

A demolição de edifícios antigos, a construção de novos ou a modificação do espaço público, muitas vezes sem preocupação com seu entorno ou com o que um dia ali existiu, tem ditado a imagem das nossas cidades e é nesta movimentação entre os agentes transformadores do espaço urbano que me pergunto o quanto a cidade tem mudado para melhor.

O eixo Leste Oeste, antiga linha ferroviária, área escolhida para intervenção que, como Londrinense, tenho acompanhado intimamente ao decorrer dos anos, se enquadra fortemente no contexto apresentado - onde o vazio do leito ferroviário permanece como marca do tempo e da memória da antiga Londrina do café e dos trilhos do trem, que se esvai um pouco mais a cada dia.

Avaliar o projeto futuro do eixo é entendê-lo como a queima de um “album de família”, de milhares de famílias que contribuíram para a construção de Londrina como ela é. Assim falar de preservação não é falar sobre o passado, mas sim sobre o futuro, sendo esta, uma questão quase utópica no contexto de um país com tamanha desvalorização à preservação. Não preservamos o meio ambiente, tradições, a memória escrita, visual ou gravada. Não preservamos nossa cultura! O que pode ser ponto central da discussão, a construção cultural de valorização ao “progresso”.

Logo este trabalho antes de tudo é para mim. As reflexões, críticas e pensamentos, são antes de qualquer coisa voltados ao meu crescimento e amadurecimento, como arquiteto e urbanista, cidadão e londrinense, contrário a esta postura de menosprezo, de um ponto tão significativo de Londrina, assim como, de todos seus cidadãos.



## LISTA DE ABREVIATURAS

AID = Área de influência direta.

All = Área de influência indireta.

CIIC = Comitê científico internacional dos itinerários culturais.

CISMEPAR = Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paranapanema.

CTNP = Companhia de Terras Norte do Paraná.

CTU = Centro de Tecnologia e Urbanismo.

EFCP = Estrada de ferro central do Paraná.

ICOMOS = Conselho internacional de monumentos e sítios.

IPPUL = Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina.

L-O = Leste-Oeste.

PAI = Pronto Atendimento Intermunicipal.

PUC = Pontifícia Universidade Católica.

PDL = Plano diretor de Londrina.

PDPML = Plano Diretor Participativo Municipal de Londrina.

PDPPC = Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Cultural.

SIGLON = Sistema de Informação Geográfica de Londrina.

TCC = Trabalho de conclusão de curso.

UEL = Universidade Estadual de Londrina.

UPA = Unidade de Pronto Atendimento.

UTFPR = Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

VGD = Estádio Vitorino Gonçalves Dias.

ZEI = Zonas especiais industriais.

## SUMÁRIO

1

21 : INTRODUÇÃO

2

25 : MEMÓRIA

25 : Ferrovia e colonização

39 : Do lugar ao vazio

3

PERMANÊNCIA : 47

Preservação : 47

Participação : 58

## **LUGAR LESTE - OESTE**

**127**

Pioneiros	134
Marco Zero	150
Centro Histórico	158
Shangri-lá	170
Cilo Industrial	182

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

**202**

## **63 VAZIO LESTE - OESTE**

66	Delimitação do objeto de estudo
74	Permanências
94	Circulação
110	Ocupação
124	Síntese

**4**

**5**

**6**

**7**

## **201 CONSIDERAÇÕES FINAIS**



## 1. INTRODUÇÃO

Em 1982 a ferrovia deixou de existir no centro de Londrina, tornando-se em parte avenida leste oeste e em parte fragmento da memória. Este fato histórico marcou o início de um processo progressivo de desaparecimento e desvalorização de um importante capítulo da memória londrinense - a Londrina da linha do trem - fortemente atrelado a seus anos pioneiros de formação e a seus anos de ouro e desenvolvimento.

O plano de ocupação ferroviário possuiu um papel primordial na formação da região norte do Paraná e de Londrina, delimitando por meio da linha férrea a fundação de uma série de cidades, interligadas não apenas fisicamente pelos trilhos, mas também pela via de comunicação e movimentação interativa entre as pessoas, bens, ideias, conhecimentos e valores que ela representava.

Esta relação histórica cultural da linha ferroviária associada a fecundação e ao desenvolvimento de toda uma região a caracteriza como categoria patrimonial de itinerário cultural, onde cada cidade tivera sua fundação e consolidação atrelada a presença deste itinerário.

A cidade de Londrina como integrante deste itinerário, teve esse significado fragmentado com a retirada da linha férrea de seu eixo original, acarretando a progressiva fragmentação desta parcela da memória da cidade.



Desta forma o presente trabalho tem como justificativa central a valorização e o resgate da memória da cidade relacionada a ferrovia, além do incentivo a discussão da salvaguarda do patrimônio histórico cultural londrinense.

O propósito do trabalho é elaborar o projeto de um roteiro histórico cultural que identifique, valorize e integre o conjunto de vestígios históricos à memória da antiga linha ferroviária de Londrina de forma a promover a educação patrimonial a respeito do tema fortalecendo a memória e dando significado a este importante eixo histórico.

Também objetiva-se subsidiar, por meio da pesquisa histórica, políticas de salvaguarda para o conjunto de vestígios relativos a antiga ferrovia, como integrantes do patrimônio histórico cultural londrinense.

Além disto, outra intenção é a concepção de um projeto viável e de interesse municipal, não necessitando de grandes recursos e infraestrutura para ser executado e que se enquadre como uma contribuição ao município, tendo em vista a inscrição do trabalho no concurso realizado pela prefeitura de Londrina, “TCC em ação: ideias inovadoras e soluções impactantes” na categoria “esporte, cultura e lazer”.

A estrutura do trabalho consiste em uma revisão de literatura, a identificação do objeto de estudo, levantamento de campo e interpretação do objeto de estudo e por fim a proposição de projeto.

Desta forma o trabalho divide-se em quatro partes principais, orde-

nadas da seguinte maneira: os dois primeiros capítulos como pontos de suporte teórico para o desenvolvimento do trabalho, abordando respectivamente, a história da criação e desenvolvimento de Londrina atrelados a estrada de ferro, e a compreensão de políticas de preservação do patrimônio histórico cultural com destaque a carta dos itinerários culturais do ICOMOS e ao Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural Londrinense, estes, de modo a criar suporte teórico para o desenvolvimento do trabalho.

O capítulo seguinte destina-se a identificação do objeto de estudo, com a delimitação exata do trecho onde a ferrovia originalmente passava e a demarcação dos pontos de conexão do antigo eixo ferroviário com o atual. Tendo como sequência um levantamento de campo com objetivo de identificar os vestígios e as camadas de permanência históricos da antiga via férrea, além da compreensão do vazio deixado pela retirada dos trilhos e a dinâmica deste espaço com o entorno e a cidade.

Por fim o último capítulo é destinado a apresentação do projeto do roteiro histórico cultural, com a delimitação dos pontos de visitação e trilhas interpretativas, assim como da proposta de infraestrutura básica para seu funcionamento e plano de zoneamento de preservação.





[Figura 01]

Trabalhadores colhendo café - Colônia Lorena, déc. de 50.  
Acervo: Edson S. Ogassawara.

< <http://londrinafotomemoria.blogspot.com/2014/10/do-cafe-zal-ao-perobaluma-historia-ser.html> >

## 2. MEMÓRIA

---

Como contextualização para o seguinte trabalho, será brevemente narrada a colonização norte paranaense por meio da ferrovia São Paulo - Paraná, com enfoque no surgimento de Londrina e do eixo Leste-Oeste em meio a este plano de ocupação ferroviário diretamente responsável pelo surgimento e desenvolvimento da região, assim como, as transformações ocorridas no espaço urbano, detalhadas ao decorrer do trabalho.

### FERROVIA E COLONIZAÇÃO

A colonização da região norte do Paraná, instituiu uma das experiências mais significativas executadas no Brasil no século XX referente a um plano de ocupação e povoamento, e onde houvesse um projeto de colonização, haveriam também de existir trilhos e vagões (Yamaki, 2003. Mussili, Abramo, 2004).

Assim, um projeto fora iniciado para a execução de uma série de linhas ferroviárias que cortariam o estado conectando-o a São Paulo, onde este processo já ocorrera. O plano de viação [Fig.02], datado de 1920, indicava uma linha “tronco” que ligava o litoral ao rio Paraná e cinco linhas principais que seguiam os rios mais importantes do estado (Yamaki, 2017). Este mapa do Plano Geral de Viação Férrea (Lei 1939/1920) retrata as diversas concessões de picadões e ferrovias no mapa do Paraná de 1912.

Um melhor conhecimento de rotas e seu potencial visando a colonização resultaram nos “Schemas de Viação” [Fig.03] (Yamaki, 2017). Este mapa apresenta as linhas férreas em concessão, com estudos aprovados, em construção e em tráfego, dando continuação aos projetos anteriormente apresentados: Mappa do Estado do Paraná (1912) e Mapa do Plano Geral de Viação Ferrea (1920).



Destaque para as linhas: Estrada de Ferro Ponta Grossa Tibagi (1911), Estrada de Ferro de concessão A. Ribeiro (1920) e a Estrada de Ferro Central do Paraná (1922), que cruzam o norte do Paraná, desse modo viabilizando empreendimentos na região.

O Mappa de Viação [Fig.04] foi publicado em 31 de dezembro de 1925, e é um instrumento essencial para a compreensão da colonização das terras do norte, por indicar a concessão de terras devolutas às margens do Paranapanema e a EFCP - Estrada de Ferro Central do Paraná (Yamaki, 2017). A linha EFCP, foi transferida e ajustada pela CTNP - Companhia de Terras Norte do Paraná. A partir da descrição da Linha Tronco e Quatro ramais, podemos observar que, a EFCP ajustada, contemplava as terras da CTNP e as terras novas a leste (Yamaki, 2017).

Parte da história pouco divulgada é a concessão de terras devolutas e também da EFCP à Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio SP no ano de 1922 (Yamaki, 2017), que os possuiu até 1925, ano em que foi assinada a escritura de compra e venda de 350.000 alqueires de terra e da EFCP à Companhia de Terra Norte do Paraná (Cia Marcondes, Decreto 813/1922).

Sobre as intenções da CTNP, Yamaki descreve:

“O plano inicial de desenvolvimento da companhia estava baseado na ideia de um ramal da estrada de ferro sorocabana, que partindo de Regente Feijó ou Presidente Prudente, chegasse através de um traçado mais conveniente ao rio Paranapanema, na altura da foz do rio Pirapó, daí prosseguindo em direção ao sul até o centro do empreendimento. A sede seria na região de Maringá, segundo projeto original” (Yamaki, 2003).

Linha Tronco Principal : : Linha P

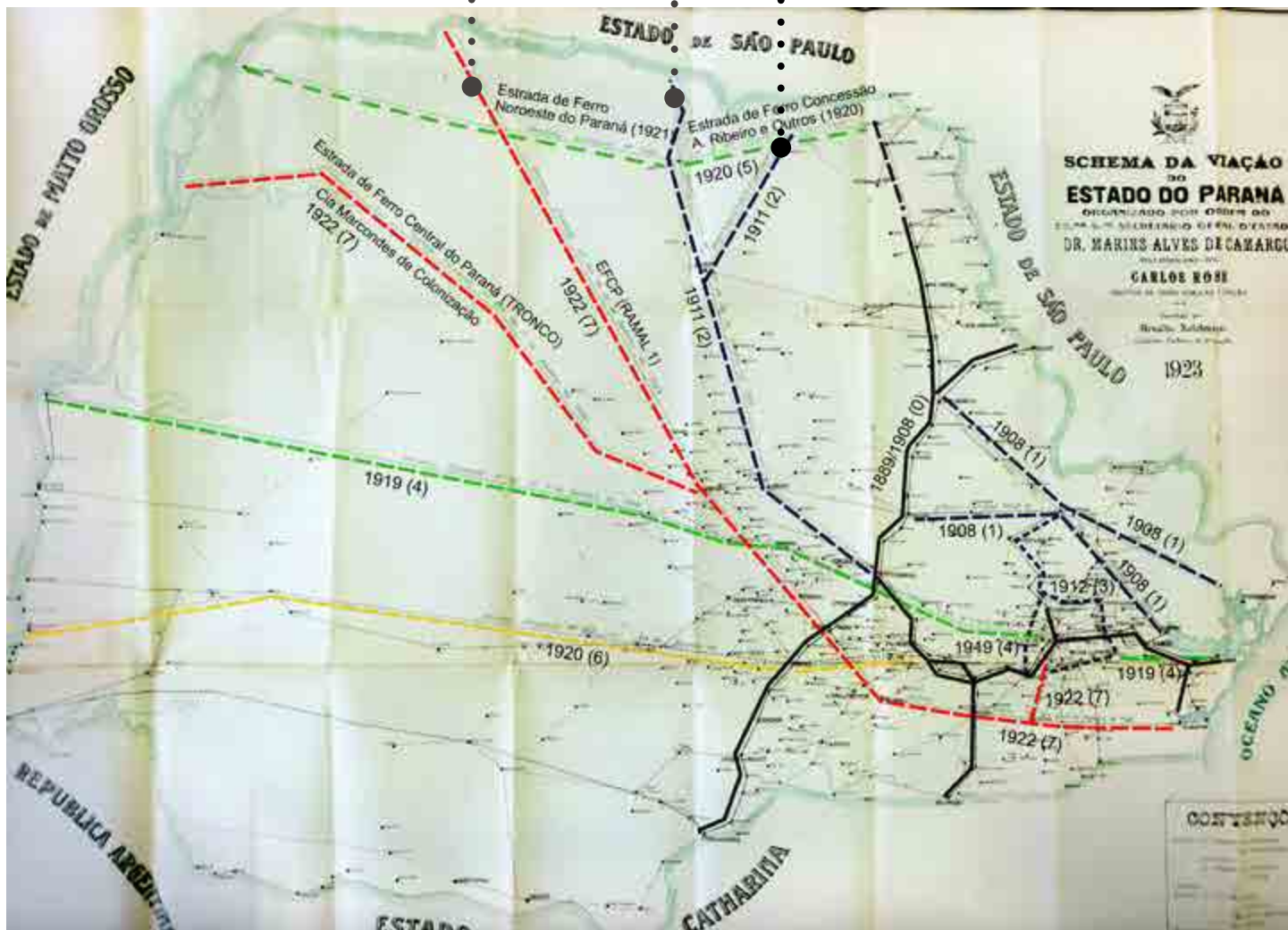


Plano Geral de Viação Férrea PR. 1920. (T)

Principal B Estrada de Ferro Central do Paraná : Estrada de Ferro Ponta Grossa Tibagi : Estrada de Ferro de concessão A. Ribeiro.



[Figura 02]



[Figura 03]

Terras do Norte, 2017. Alterado pelo autor). "Schema da Viação PR". 1923. (Terras do Norte, 2017. Alterado pelo autor)



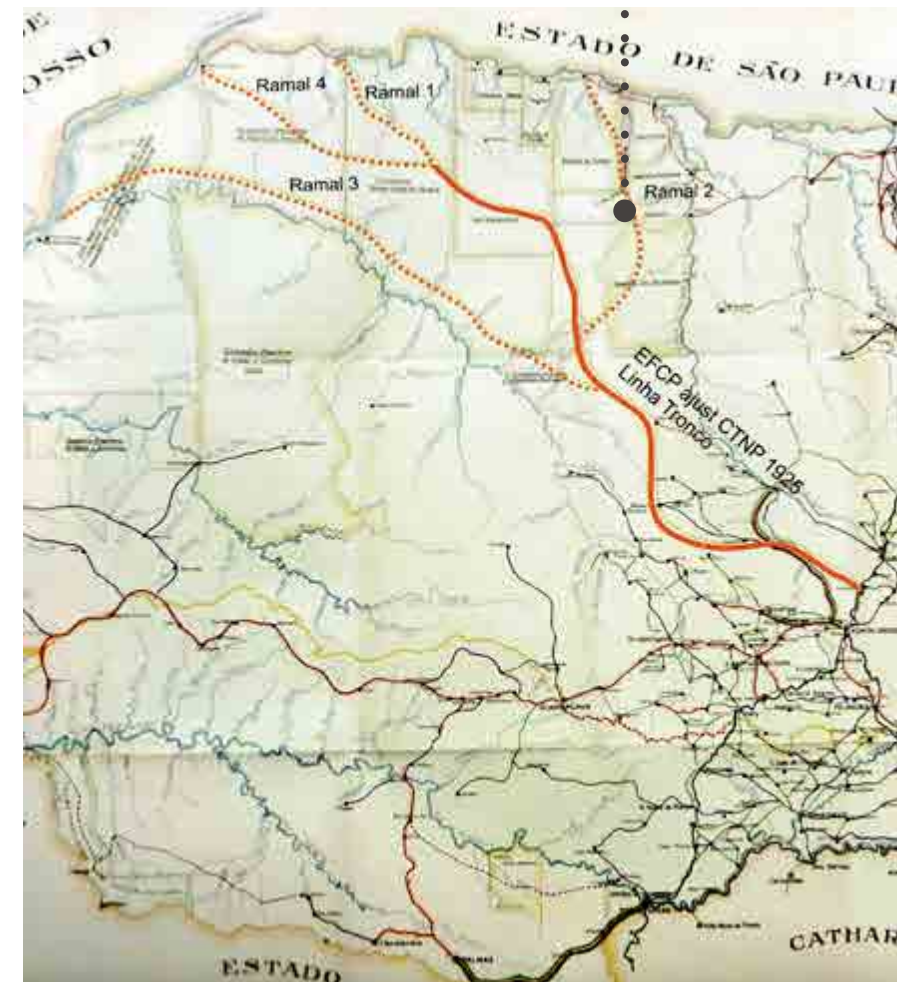
Modificados os planos, a companhia adquiriu a ferrovia São Paulo - Paraná, que ligava Ourinhos a Cambará [Fig.05], numa extensão de 29 quilômetros e resolveu prolongá-la (Yamaki, 2003). Com interesse de divulgar aos imigrantes facilidade de acesso ao empreendimento, em 1930 é publicado o “Mappa de Situação das Terras de Propriedade da Cia. de Terras Norte do Paraná” mostrando as quatro ferrovias de ingresso ao local (Yamaki, 2017). O ramal 2 da EFCP ajustado, foi o eixo por onde foi iniciada a colonização das terras da CTNP.

### Heimtal e Londrina foram implantadas nesse eixo!

O eixo Norte-Sul, uma estrada de automóveis, era o ramal 2 da estrada de ferro central, o eixo Leste-Oeste, por sua vez, era o projeto ferroviário São Paulo - Paraná, onde, no cruzamento de seus eixos, foi implantada Londrina [Fig.06] (Yamaki, 2017).

O caminho percorrido sentido leste-oeste fora o projeto ferroviário São Paulo - Paraná (Yamaki, 2017), que entrava na cidade pela estrada dos Pioneiros [Fig.07] junto também ao acesso viário e percorria o espigão sentido oeste até o cruzamento com o quadrilátero central, área conhecida como projeto original de Londrina, onde realizara uma curva separando-se do eixo viário, tangenciando o plano inicial pelo lado norte. Depois continuara através do espigão sentido Nova Dantzig.

Ramal 2 :

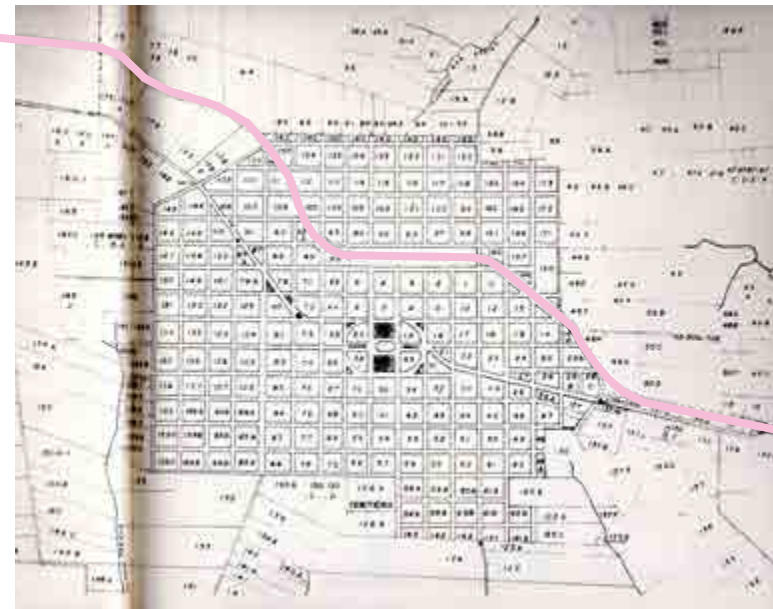


[Figura 06]

“Mappa Parcial da região Cafeeira”. 1933 com indicação da EFCP ajustada. 1925. (Terras do norte, 2017)

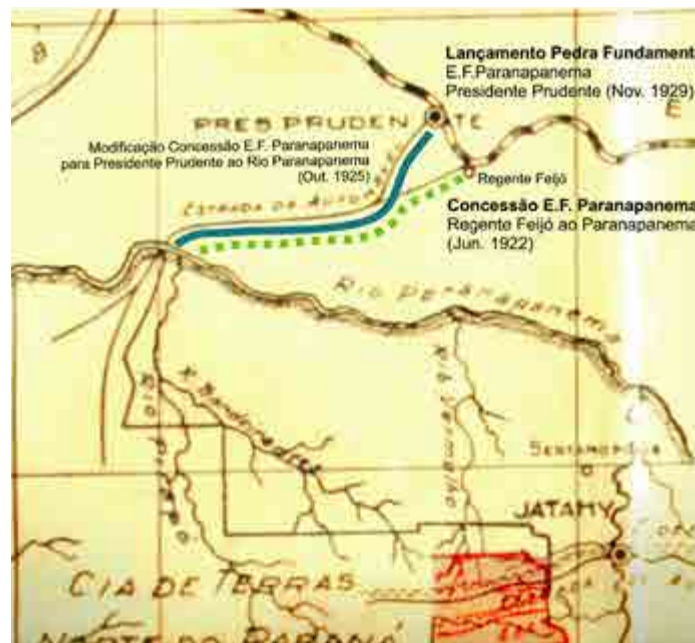
[Figura 04]

“Mappa de Viação PR”. 1925. (Terras do Norte, 2017. Alterado pelo autor)



[Figura 07]

Londrina - sem título / sem data  
(Terras do Norte, 2017. Alterado pelo autor)



[Figura 05]

Estrada de Ferro Paranapanema SP. 1925 - 29  
(Terras do Norte, 2017)



Em 1935 o trem já apitava na cidade de Londrina, em sua recém inaugurada estação ferroviária [Fig.08] (Mussili/ Abramo, 2004).



[Figura 08]

Inauguração da ponte do rio Tibagi. Jatahy, 1935.  
< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

[Figura 09]

Locomotiva sobre a ponte do rio Tibagi.  
Acervo: José Juliani. 1955  
< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >  
Alterado pelo autor.



[Figura 10]

Estação Ferroviária em 1936.

Foto de José Juliani. Acervo de Carlos Neves Lopes.  
< <http://londrinafotomemoria.blogspot.com/2014/10/do-cafezal-ao-perobaluma-historia-ser.html> > Alterado pelo autor.



**A ferrovia é um elemento linear que marcou profundamente a estruturação da cidade.**

“Na parte da baixada o colono geralmente constrói sua casa, planta um pomar e uma horta, cerca um pasto, enfim, produz o necessário à subsistência. Nos trechos mais elevados, menos atingidos pelo frio, estende o seu cafezal, que constitui a sua fonte principal. Todas as cidades fundadas na área colonizada pela companhia obedecem a um plano urbanístico previamente estabelecido” (Yamaki, 2006).

O café fora um fator decisivo para o desenvolvimento da região, que fizera Londrina crescer e rapidamente, em 1940, tinha 30.278 habitantes, em 1950 - 71.412 habitantes, em 1960 -134.821 habitantes e em 1964 -151.439 habitantes [Fig.11 e 12] (PDL, 1968).

Neste contexto, em aproximadamente 25 anos Londrina quintuplicou de tamanho e com o acelerado desenvolvimento provido pela produção cafeeira, na década de 60 foi considerada capital mundial do café (Yamaki, 2008), visto a prosperidade na produção. Logo a presença da ferrovia marcara não só a economia mas a história da cidade uma vez que tivera um papel primordial em momentos de ampla importância, a contar da colonização da cidade com o ingresso de colonos, em seu crescimento, com o transporte de moradores e recursos ou auge da produção, como elemento essencial para escoamento do café.

Contudo em 1968 os registros presentes no Plano Diretor

da cidade relatam uma importante alteração de sua economia, onde atividades agropecuárias e sobretudo ligadas a produção cafeeira perdiam importância no quadro geral de atividades. Ainda neste documento, acompanhando o declive da relevância do café, a ferrovia fora citada como uma das “deficiências do centro urbano”, com previsão de transposição para fora do eixo comercial da cidade (PDL, 1968).

O auge da valorização do café em 1950, gerou um grande aumento no plantio que durou até meados de 1960, causando uma defasagem entre demanda e oferta da commodity, o que levou a diminuição acentuada do valor do café e um excesso de sacas perdidas em depósitos (Cancian, 1981; Kohlhepp, 2014. Apud Oliveira, 2017). Com incentivo do governo federal, tendo em vista o controle da produção cafeeira e variação de commodities produzidas, foi criado em 1962 o Programa de Redução da Quantidade de Cafeeiros. O programa de erradicação tinha três objetivos principais: erradicar os pés de café antieconômicos; liberar o uso do solo antes destinado à cafeicultura para a introdução de outros cultivos, principalmente soja, trigo, milho e algodão; e modernizar as plantações cafeeiras, fato que acontecera em Londrina entre os anos 1970 e 1980 (Stolcke, 1986. Apud Oliveira, 2017).

Na região de Londrina, até o ano de 1966 foram erradicados cerca de 47 milhões de pés de café, quase 40% do que havia antes, correspondendo a uma área de mais de 60 mil hectares de terra. Ao mesmo tempo, houve um aumento das lavouras



[Figura 11]

Londrina. 1934. Hans Kopp. Acervo José Juliani  
< <https://historiadevlondrina.blogspotcom/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

[Figura 12]

Centro de Londrina. 1934. Acervo José Juliani  
< <https://historiadelondrina.blogspotcom/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

de outros cultivos, sendo que em 1960 havia em torno de 95 mil hectares destas lavouras e, em 1970, mais de 182 mil hectares, evidenciando o aumento de aproximadamente 86 mil hectares plantados de lavouras, como soja, milho, trigo, algodão e pastagens para pecuária (Carvalho, 1991. Apud Oliveira, 2017).

Além da interferência governamental, em 1963 foi sancionado o Estatuto do Trabalhador Rural, que conferia mais direitos aos trabalhadores e se opunha ao sistema de colonato vigente nas relações entre fundiários e funcionários do campo. Mas apenas em 1967 houve um maior controle e fiscalização dos contratos de trabalho, período em que ocorreu uma intensificação das demissões dos trabalhadores rurais, paralelo à mudança de cultivos nas lavouras, onde menos trabalhadores seriam necessários nas plantações de ciclos anuais (Kohlhepp, 2014, p. 152. Apud Oliveira, 2017). Também neste período citado, acontece a automação e modernização da agricultura no norte do Paraná, acarretando o êxodo rural dos trabalhadores para cidades, uma das mais almejadas foi Londrina (Oliveira, 2017).





[Figura 13]

Agricultores da Colônia Lorena. Década de 50.

Acervo de Ordalina Modenuth.

< <http://londrinafotomemoria.blogspot.com/2014/10/do-cafezal-ao-perobaluma-historia-ser.html> >

[Figura 14]

Colônia Lorena. Década de 50.

Acervo de Shigheaki Ogassawara.

< <https://historiadevlondrina.blogspotcom/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

[Figura 15]

Trem chegando em Londrina. Década de 50.

< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

Alterado pelo autor.

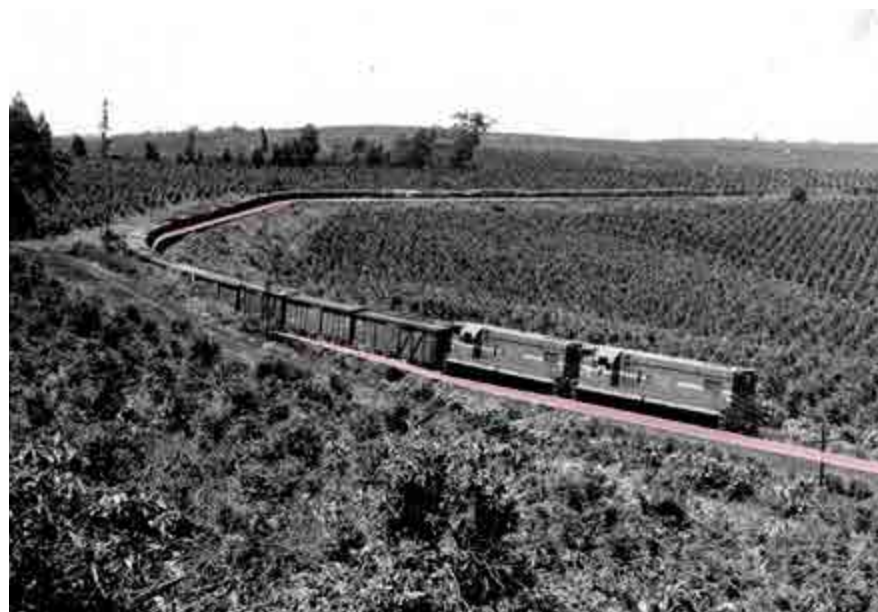


[Figura 16]

Trem de carga em meio aos cafezais.

< <http://londrinahistorica.blogspot.com/2011/05/viajando-de-trem-pelo-nordeste-do-parana.html> >

Alterado pelo autor.





[Figura 17]

Foto aérea centro de Londrina.

< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/09/fotos-antigas-de-londrina-de-1930-1980.html> >

Alterado pelo autor.

[Figura 18]

Foto aérea centro de Londrina.

< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/09/fotos-antigas-de-londrina-de-1930-1980.html> >

Alterado pelo autor.

[Figura 19]

Foto aérea centro de Londrina. Década de 50.

< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/09/fotos-antigas-de-londrina-de-1930-1980.html> >

Alterado pelo autor.



Todavia, muitos fatores ambientais também influenciaram na diminuição da produção cafeeira do norte do Paraná, a monocultura do café ao longo dos anos causou o empobrecimento de nutrientes do solo e sua degradação (Serra, 2001. Apud Oliveira, 2017), assim como as geadas noticiadas até a atualidade, foram grandes responsáveis pela crise na produção cafeeira na região.

Em 1975 ocorreu uma grande geada, que ficara marcada na história londrinense - a “geada negra” [Fig.20] - responsável pela destruição de lavouras inteiras, porém que apesar de ter sido vista como responsável pelo fim da cafeicultura na região, geadas que ocorreram nos anos anteriores também teriam sido fortes motivos quando se trata das transformações que ocorreram na cafeicultura (Oliveira, 2017) tendo sido a “geada negra” apenas uma “solução” política para marcar o encerramento da produção do grão (Folha de Londrina, 20 jul. 1975).

As principais foram as geadas de 1963, 1967 e 1969, que abalaram a superprodução cafeeira. O aumento dos preços também é relacionado a essas geadas, pois a quebra na produção teria refletido na valorização do produto [Fig.21] (Cancian, 198; Carvalho, 1991. Apud Oliveira, 2017).



Anos	Milhões de sacas beneficiadas		
	Safra/ano da geada	Safra/ano seguinte	Quebra (%)
1953 (negra)	3,2	1,3	58
1955 (negra)	6,3	2,2	65
1957 (branca)	...	...	
1959 (branca)	...	...	
1962 (branca)	18,0	9,2	49
1963 (branca)	9,2	7,1	22
1966 (branca)	10,9	8,3	24
1969 (branca)	12,3	1,6	87
1972 (branca)	9,7	4,1	58
1975 (negra)	11,7	-	100

[Figura 21]

Tabela das principais geadas das dec, de 50 a 70.  
(Oliveira, 2017) Alterado pelo autor.



[Figura 20] Folha de Londrina, 18 de julho de 1975.

< <https://historiadelondrina.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >

Alterado pelo autor.





[Figura 22]

Londrina, início da década de 50

< <http://londrinahistorica.blogspot.com/2011/05/os-trilhos-que-trouxeram-o-progesso.html> >

## DO LUGAR AO VAZIO

Londrina cresceu apresentando a produção cafeeira como atividade comercial principal responsável por seu desenvolvimento, esta fortemente atrelada a presença da ferrovia.

O dinheiro associado ao sonho visionário de seus empreendedores, desde o início, moldou a preocupação de construir uma cidade moderna, compatível com a classe rica que nela crescia, apontando para uma estética urbana sofisticada, que acompanhasse os grandes centros do Brasil.

Apesar da síncope, Londrina se transformava, evidenciando preocupações crescentes com a paisagem (Mussili, Abramo, 2004). Os princípios estéticos e higienistas adotados, previam a exclusão de construções de madeira e o incentivo às “casas de material” em uma região do centro histórico da cidade (Mussili, Abramo, 2004).

Por Londrina ser considerada jovem, não houve preocupação do poder público em preservar o patrimônio arquitetônico erguido nos anos de ouro do café, provavelmente porque a modernidade sempre pareceu mais apetitosa para a cidade que tinha pressa.

Assim Londrina foi sendo reconstruída várias vezes nestes oitenta e sete anos, sendo considerada em cada época, sinônimo de dinamismo e desenvolvimento (Mussili, Abramo, 2004).

Com o crescimento da cidade, bairros surgiram ao decorrer de uma grande extensão da linha férrea, ocupando até o início da década de 1970, quase toda área da ferrovia no perímetro urbano. Todavia com o desenvolvimento da indústria automobilística no mesmo período, a extinção de ferrovias e a sua retirada dos centros urbanos tornou-se uma intervenção modelo (Mussili, Abramo, 2004). Em 1966, as autoridades de Londrina começaram então a pensar na mudança dos trilhos, pensamento reforçado posteriormente pela crise na produção do café, principal monocultura vinculada a ferrovia na época e o incômodo que sua presença gerava. A passagem do trem pelo centro já era considerada um problema!



[Figura 23]

Vista aérea, centro de Londrina, década de 70.

< <https://historiade-londrina.blogspot.com/2013/07/fotos-antigas-de-londrina-decada-de.html> >  
Alterado pelo autor.

**“Em 6 de novembro de 1982, o trem passou pela última vez” (Mussili, Abramo, 2004).**

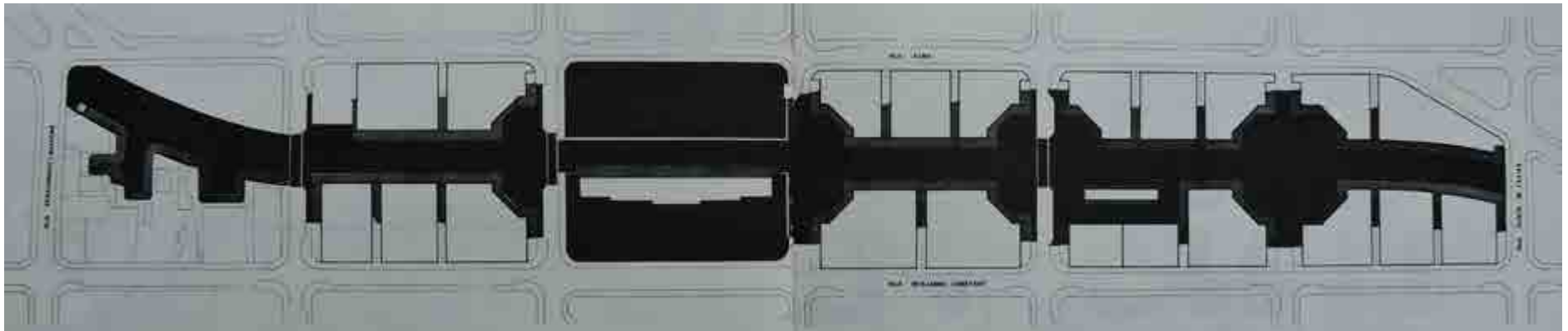


Após a remoção dos trilhos, em 1985 tem início a construção da Avenida Leste Oeste e o redesenho do antigo pátio ferroviário, intervindo em um trecho de aproximadamente cinco quilômetros do antigo eixo ferroviário, com objetivo de conectar duas importantes vias regionais da cidade (Yamaki, Filho, Kloumberg, 1986), neste contexto os arquitetos Humberto Yamaki, Bento Cordeiro Filho e Arved Kloumberg publicam uma proposta para este redesenho, com enfoque na preservação da memória relacionado a ferrovia [Fig.24].

O projeto previa a integração das quadras que compunham o antigo pátio ferroviário, conectando suas extremidades ao eixo da antiga linha férrea, proposto naquele momento como avenida Leste Oeste, de forma a criar continuidade e integração ao eixo por onde um dia correram

vagões [Fig.25] (Yamaki, Filho, Kloumberg, 1986).

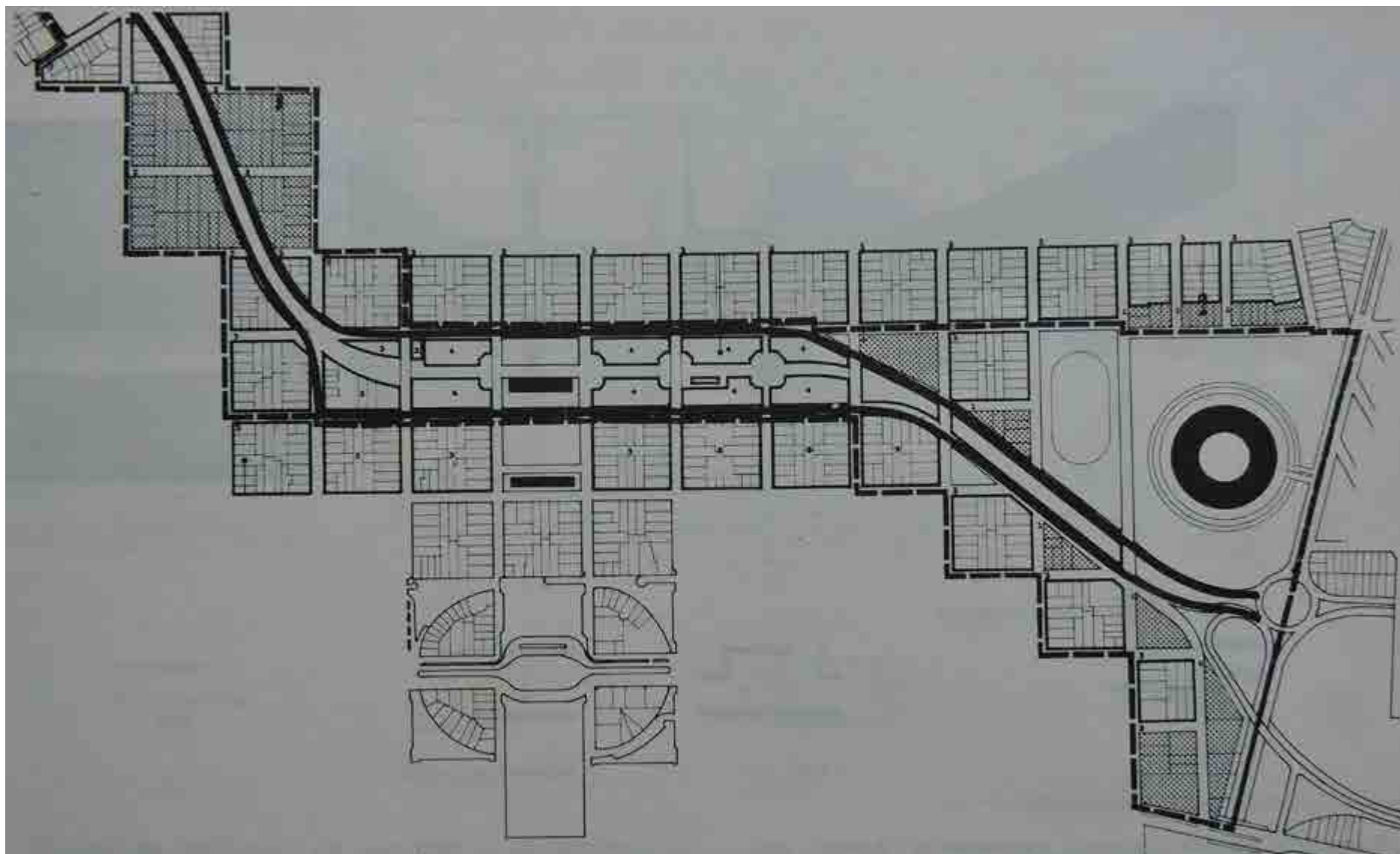
Também tivera grande relevância a preservação das vistas proporcionadas pelo espaço aberto, que em alguns pontos do eixo são de bastante amplitude à zona norte da cidade, uma vez que o eixo leste-oeste encontra-se em um espigão com o terreno em declive no sentido norte, além do significado simbólico de que na região norte de Londrina encontra-se o Heimtal, núcleo de colonização que antecederia a formação de Londrina (Yamaki, Filho, Kloumberg, 1986).



[Figura 24]

Proposta de redesenho para o pátio ferroviário.

(Yamaki, Filho, Kloumberg, 1986).



[Figura 25]

Proposta de redesenho para o pátio ferroviário.

(Yamaki, Filho, Kloumberg, 1986).

A proposta não fora executada, tão menos atendidas as preocupações quanto salvaguarda da memória da ferrovia como patrimônio histórico cultural. Assim com a remoção da ferrovia um dos aspectos primordiais do eixo se perdeu, a unidade de sua linearidade, visto que o eixo antes interligado pelos trilhos fora fragmentado em diversos segmentos desconexos. Este processo fez com que o eixo perdesse um importante papel de conexão entre a zona leste e o centro, tomando importância outras vias para esta ligação (Yamaki, 2008).

Desta forma, com o passar do tempo, os “vazios” restantes ao decorrer das vias que compunham o eixo foram se tornando mais que espaços físicos vazios, mas espaços vazios de significado, uma vez a memória atrelada a ferrovia fora fragmentada. O que faz necessária para compreensão da discussão o conceito de “genius loci”, ou “espírito do lugar”, que se refere justamente à essência, ao caráter do sítio. Desta maneira, como escreve Calliari:

“O estabelecimento de um sentido, portanto, transforma o espaço. O lugar é o espaço vivido. O significado é o que torna um espaço um lugar”. (Calliari, 2016).

Sendo assim para fazer com que os lugares se tornem parte importante ao indivíduo, vale retomar os conceitos de identidade do lugar (place identity) e ligação com o lugar (place attachment) de Proshansky (1996), que de acordo com Yamaki (2008) estão vitalmente vinculados as variáveis culturais de “genealogia”

- identificação histórica do lugar através da família - e “narrativa”
- histórias de moradores sobre a interação com o lugar, além do próprio conceito de caráter.

Como apresenta Yamaki (2008): “O caráter é importante por expressar as características positivas do lugar, do cotidiano e das atividades. Expressa também a identidade de partes da cidade, extraídas do contexto histórico e do lugar (McIndoe, 2000, apud Yamaki, 2008). O caráter é algo que torna o espaço único. É um conjunto de elementos reconhecíveis que torna um local diferente do outro, independente de ser bom ou ruim” (Landscape Character Assessment, 2007 apud Yamaki, 2008).

Em dezembro de 1984, a antiga estação ferroviária de Londrina passou a abrigar o museu histórico, garantindo sua preservação como simbólico centro de memória e de permanência da história da Londrina dos trilhos do trem.

Caminhar ao longo da linha férrea que cruzava Londrina de leste a oeste é redescobrir a existência de dezenas de grandes barracões esquecidos [Fig.26] (Mussili, Abramo, 2004).

“Aqui passava (barracões da saão) antigamente a linha do trem. O largo canteiro convida à caminhada, sempre observando a paisagem cênica ao norte” (Yamaki 2008),

Ainda sobre, destaca Yamaki:

“Pretendia-se criar uma nova linguagem espacial através da recuperação e preservação de referenciais urbanos e paisagens como o horizonte, a garantia de espaço pedestre, a criação de ‘espaços simbólicos’ e ‘lugares públicos’” (Yamaki, 2006, p.58). “Apesar de uma parte ter permanecido praticamente imutável durante décadas, estas paisagens são bastante sensíveis. Se não forem cuidadas, logo se transformarão à semelhança de uma outra via qualquer, ocupadas por barracões, ferros-velhos, motéis e muros de condomínios. Perderemos um importante patrimônio histórico, cultural e paisagístico”



[Figura 26]

Barracões desocupados da Sahão e cia.

(Caráter de Edificações Históricas. Yamaki, 2008)

Como mencionam Mussili e Abramo (2004): **“É preciso valorizar os vazios!”**





[Figura 27]

Londrina, início da década de 50

< <http://londrinahistorica.blogspot.com/2011/05/os-trilhos-que-trouxeram-o-progresso.html> >

### 3. PERMANÊNCIA

---

Neste capítulo serão abordados as políticas de preservação do patrimônio histórico cultural com destaque a carta dos itinerários culturais do ICOMOS e ao Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural Londrinense de forma a compreender o que Londrina já discutiu sobre esse assunto/como o vê, e o que existe de valor patrimonial relacionado ao antigo eixo ferroviário, assim como, o potencial de valorização que a preservação tem para com o eixo.

#### PRESERVAÇÃO

“Por isso, sanear o Vale dos Contos (Ouro Preto - MG) e criar um parque no interior do sítio histórico de uma cidade que não dispunha de uma grande área pública de lazer significa, indiscutivelmente, abrir um espaço de diálogo entre a preservação e as demais políticas urbanas e sociais” (Bonduki, 2010).

O eixo Leste-Oeste possui um valor simbólico e afetivo de muita importância para o contexto histórico-cultural de Londrina, não sendo este apenas de valor imaterial, mas também um conjunto de permanências como paisagens e edifícios históricos.

Tendo em vista o descaso e o desinteresse da população londrinense em preservar sua história, o Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Cultural, abre a discussão para qual seria a noção e intenção das pessoas em preservar a memória e cultura

do lugar onde vivem. Neste sentido, busca-se solucionar a questão: o que seria considerado patrimônio para os londrinenses?

O próprio Plano Diretor de Preservação do Patrimônio Cultural responde que, atender as noções de patrimônio do ponto de vista dos moradores pode tornar a cidade mais atrativa e o valor histórico cultural mais valorizado pela população.

Como presente nos seguintes artigos do PDPPC:

“Art.1 O Patrimônio Cultural construído e natural de Londrina, é integrado pelo Centro Histórico, bairros, caminhos, edificações, praças, parques, paisagens, saberes e outros elementos que, por sua importância para consolidar a identidade cultural, mereçam proteção do Município” (PDPPC, 1998). “Art 29. VI - a valorização, reconhecimento e preservação do patrimônio cultural londrinense. Parágrafo Único - Para efeito desta Lei, o patrimônio cultural é integrado pelos bens materiais e imateriais que constituem partes estruturadoras da identidade e memória coletiva londrinense, como edificações isoladas e/ou conjuntos, ruas, bairros, traçados urbanos, praças, paisagens, sítios arqueológicos, monumentos naturais, além de saberes e manifestações que, por sua importância para consolidar a identidade cultural, merecem a proteção do Município” (PDPPC, 1998).

Nesse contexto, o documento disponibiliza a comunidade londrinense uma listagem para discussão de tombamento e valor patri-

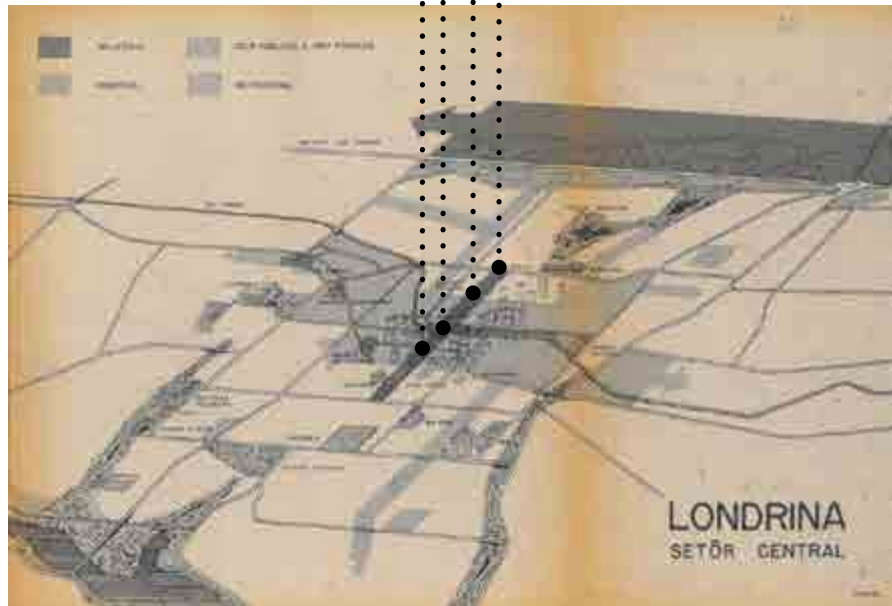
monial, onde vários elementos relacionados ao eixo L-O são citados, o que afirma o valor instituído pelo documento sobre o eixo, sendo eles:

- \* **Paisagem:** Paisagem que marquem o parcelamento da CTNP;
- \* **Acessos históricos:** Linha férrea;
- \* **Eixos históricos:** Celso Garcia Cid;
- \* **Setores ou manchas urbanas:** Centro Histórico, Vila Casoni, Shangri-lá, Vila Nova;
- \* **Fragmentos urbanos:** barracões Leste Oeste (antiga serraria e cerâmica Mortari);
- \* **Denominações históricas:** Leste Oeste, Estrada dos Pioneiros. O PDPPC(1998) também ressalta a importância que o centro de uma cidade possui, por suas funções diferentes das demais áreas urbanas e de demais centros de outras cidades, pela cultura e organização local, o que o fizera único.

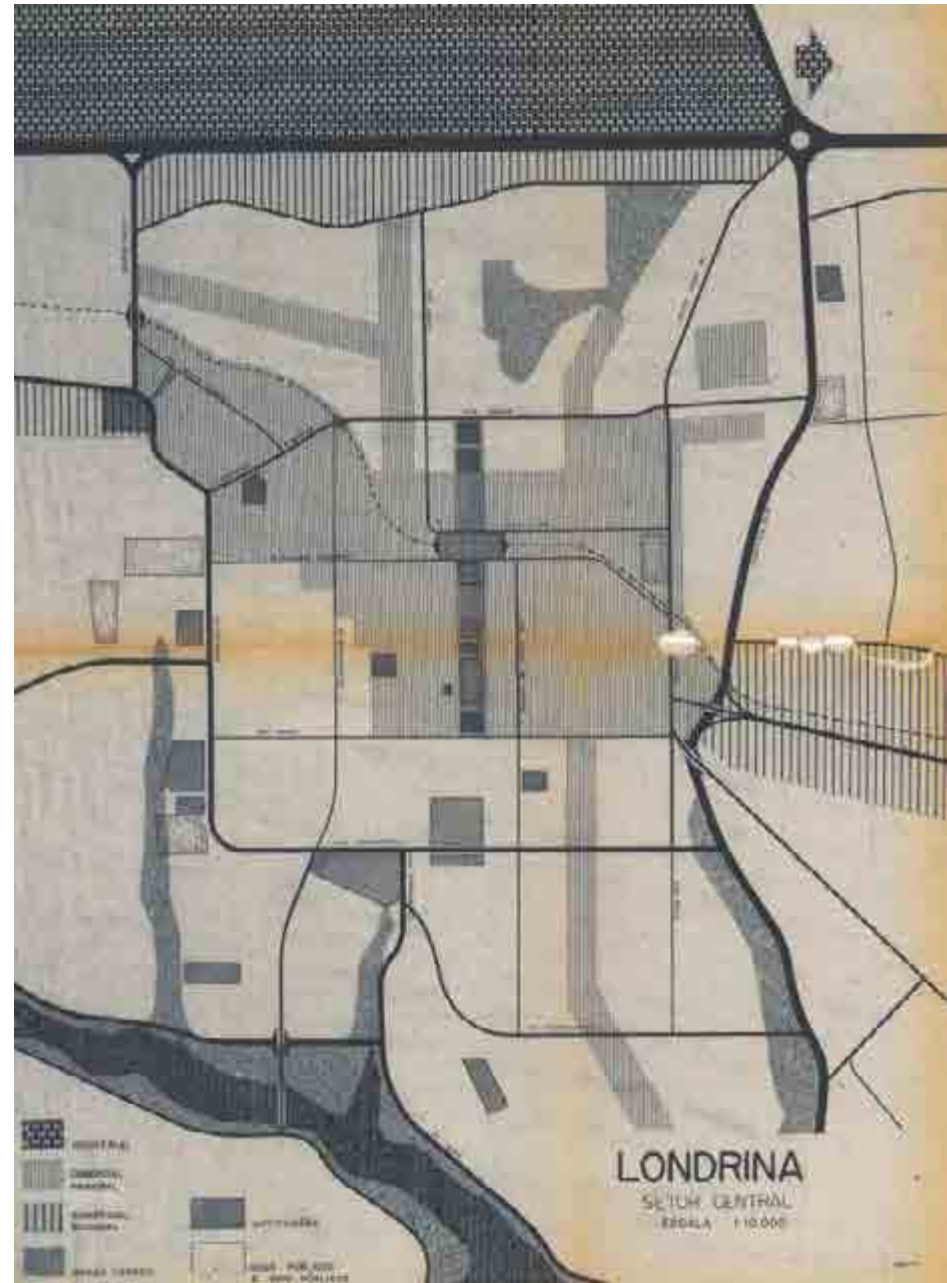
Para Londrina, a área central se desenvolveu junto a avenida Paraná; compreendendo ela um conjunto arquitetônico e paisagístico como elemento de caráter simbólico. Tal conjunto, fora definido como um eixo cívico-administrativo integrando os elementos tradicionais e históricos do centro: o bosque, a catedral, e as estações rodoviária e ferroviária [Fig.28 e 29] (PDL, 1968).

Este Plano Diretor, ainda da década de 60, apresenta como a cidade já pensava na estação e linha ferroviária 50 anos atrás. Com a proposta deste eixo cívico-administrativo, o plano propõe uma “solução” de caráter arquitetônico para o edifício da estação ferroviária [Fig.30], a fim de proporcionar maior transposição dos pedestres sobre a linha férrea, descritos da seguinte forma:

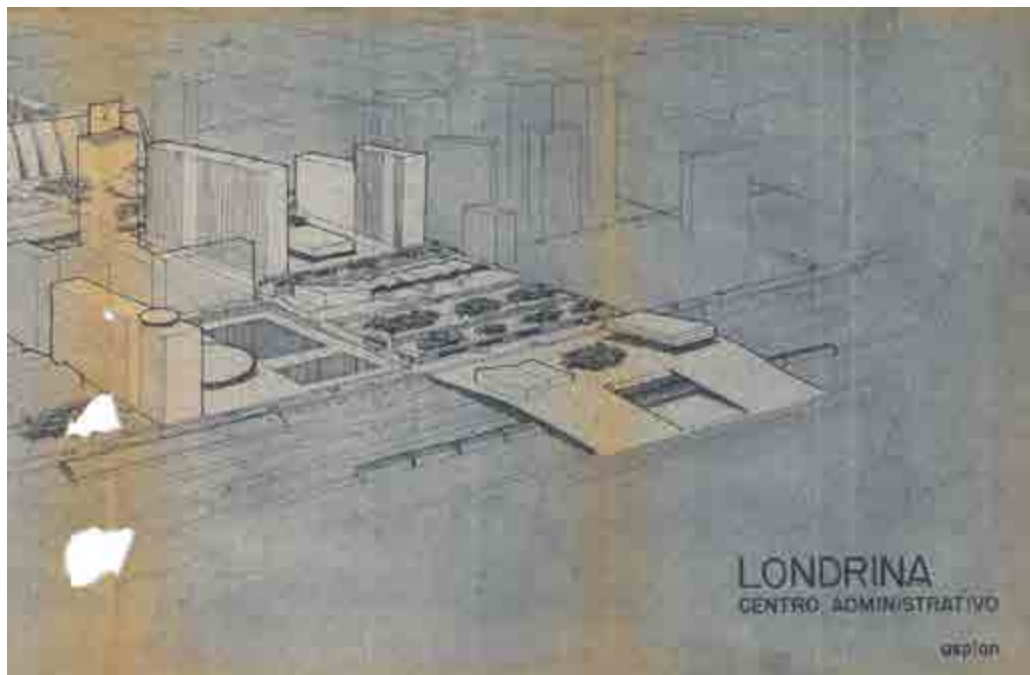
Catedral: : Estação rodoviária  
 Bosque: : Estação ferroviária



[Figura 28]  
 Perspectiva setor central.  
 (Plano Diretor de Londrina, 1968. Alterada pelo autor)



[Figura 29]  
 Mapa setor central - Londrina. (Plano Diretor de Londrina, 1968)



“Transposição da ferrovia por uma plataforma para passagem de pedestres, que poderá abrigar sob ela a estação ferroviária e sobre a mesma outras funções, inclusive administrativas. Criação de um Paço Municipal, como alternativas para sua localização encontram-se a plataforma sobre a via férrea e a quadra: a leste da praça da estação; utilizada atualmente para estacionamento”. (PDL, 1968)

[Figura 30]  
Mapa setor central - Londrina.  
(Plano Diretor de Londrina, 1968)

Ainda sobre a região central, alguns edifícios de décadas passadas dotados de história e interesse patrimonial permanecem até hoje, tornando a localidade fundamental como vínculo com o passado; fichados pela secretaria de patrimônio histórico como portador de valor patrimonial são listadas 32 edificações entre antigos barracões, galpões, marcenarias e outros, diretamente ligados ao período de funcionamento da ferrovia, entretanto nenhum destes edifícios possui tombamento.

Além dos edifícios de valor histórico, há também outras camadas de permanência de grande valia ao patrimônio histórico londrinense, como os primeiros bairros ocupados fora do quadrilátero central inicial, como Vila Casoni, Vila Recreio, Vila Nova e jardim Shangri-lá, localizados no entorno do eixo da antiga linha férrea, que também conservam muito da história da cidade.

Porém apenas a Vila Casoni possui valor reconhecido e assegurado, através da legislação de uso e ocupação do solo, com a instituição de uma zona especial (ZEI.2) na área correspondente à que possui maior preservação da paisa-

gem histórica do local. Como relata Yamaki (2003), “é preciso afirmar que a Vila Casoni foi um dos primeiros loteamentos implantados e possui até os dias atuais no imaginário do Londrinense a recordação da Londrina antiga e bucólica, das casas de madeira onde o tempo passa devagar” (Yamaki, 2008).

Contudo os demais bairros, com reconhecida importância, não possuem o mesmo instrumento de preservação, como o caso do jardim Shangri-lá, considerado um dos mais importantes patrimônios em Londrina (Yamaki, 2008), na saída oeste, com seu traçado sinuoso, que contrasta com a malha regular dominante no tecido urbano, que também fizera parte dos primeiros loteamentos registrados fora do quadrilátero central (Yamaki, 2003). Assegurar a preservação através do uso de áreas históricas no zoneamento, é de importância fundamental, por regular as diferentes formas de utilização do sítio, como por exemplo, o uso público, administrativo, atividades de recreação, lazer e turismo. (Delphim, 2005).

Apesar desta realidade de negligência com o patrimônio histórico, o Plano Diretor de 1998 demonstra que desde a década de 90 há preocupação com a preservação da paisagem urbana, onde, entre dez diretrizes para o desenvolvimento urbano, seis referem-se aos aspectos de garantia de espaços públicos e preocupação com a paisagem, sendo elas:

Equacionamento da relação da ocupação urbana com o sítio natural para a garantia da qualidade urbanística e ambiental; qualificação dos espaços urbanos e da paisagem; orientação da expansão urbana para o traçado de novos loteamentos; revitalização de áreas de interesse histórico, cultural e paisagístico; proteção e revitalização urbanística e paisagística dos fundos de vales; valorização do Lago Igapó como elemento de atratividade urbana (Vecchiatti, 2017).



Além do amparo presente na legislação municipal, no manual de orientações de implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas (Brasil, 2011 apud Medeiros, C; Afonso, S, 2017) fica claro: “a preservação do patrimônio cultural induz o desenvolvimento - necessário para superar cenários de degradação e subutilização e melhorar a qualidade urbana e social das cidades, que devem ser produtivas e resilientes” (Medeiros, C; Afonso, S, 2017).

O designer John Thackara, define resiliência como “[...] a capacidade de um sistema absorver perturbações e se reorganizar, enquanto submetido à mudança” (Baltazar, 2010 apud Medeiros, C; Afonso, S, 2017), uma expressão nova no campo da arquitetura e urbanismo, sendo utilizada apenas a partir de 2008, para explicar suas ideias quanto a capacidade de uma cidade de se manter viva e se adaptar às necessidades.

Herzog (2013) aponta que este pensamento quanto a resiliência urbana é necessária, ou seja, a cidade precisa preparar-se sobretudo através do planejamento urbano para persistir e absorver mudanças, mantendo suas funções e propósitos, medidas estas que devem estar alinhadas a preservação da história e cultura da cidade.

Desta maneira para que um monumento ou área de valor patrimonial seja protegido, se faz preciso avaliar de maneira muito sensível uma série de aspectos, como, materiais, conservação, desenho, localização e entorno, além do cuidado com alterações que descaracterizem ou deterioreem um bem histórico ou seu entorno (Delphim, 2005).

E na literatura são as cartas patrimoniais que determinam as condições essenciais que não se podem deixar de serem levadas em consideração em uma operação de preservação. A carta de Nairóbi, por exemplo, estabelece que preservação deve significar, identificação, proteção, conservação, restauração, renovação, manutenção e revitalização (Delphim, 2005).

A Declaração de Amsterdã, de 1975, promulgada pelo Conselho da Europa, reforça e amplia essa visão. Além de reafirmar que o patrimônio “compreende [...] também os conjuntos, bairros de cidades e aldeias que apresentam um interesse histórico ou cultural” (Bonduki, 2010).

Dentre estas condições de operação de preservação, Delphim (2005) discorre a respeito dos principais conceitos:

---

“Identificação é a ação ou conjunto de ações de reconhecimento e registro ordenado de um bem cultural ou de um conjunto de bens culturais” (Delphim, 2005).

“Proteção é criar condições para que um monumento, área ou sítio histórico perdure de forma íntegra e autêntica” (Delphim, 2005).

“Conservação inclui manutenção, consolidação, reparação, reforços. O objetivo principal da conservação é preservar a autenticidade e integridade do bem cultural” (Delphim, 2005).

“Restauração é a ação que tem como objetivo recuperar e reintegrar partes ou mesmo todos os elementos de um bem cultural móvel ou imóvel” (Delphim, 2005).

“Restituição é o conjunto de operações que visam a recuperar as condições originais do bem cultural e do espírito da época” (Delphim, 2005).

“Manutenção é ação ou conjunto de ações sistemáticas que visam manter um bem cultural em condições de uso e fruição” (Delphim, 2005).

“Revitalização designa a reutilização de um bem cultural imóvel. observando aquilo que lhe é essencial: abrigo de atividades humanas ou condicionador ambiental para o desenvolvimento dessas atividades” (Delphim, 2005).

Neste contexto conclui-se que: Preservação é a melhor forma de conservação do patrimônio arquitetônico! Entretanto esta ação não deve ser uma tarefa atribuída apenas a especialistas, o apoio e participação do público é essencial (Bonduki, 2010), e o entorno passou a ser visto como um bem cultural tão legítimo quanto a edificação com a qual estabelece uma relação indissociável. Devendo-se igualmente evitar ações ou modificações que possam deteriorar a qualidade ambiental do sítio e do entorno (Delphim, 2005).

Além dos conceitos já apresentados anteriormente outra importante categoria patrimonial, norteadora para a compreensão a cerca da relevância da ferrovia para Londrina e toda região norte do Paraná é a de Itinerário Cultural.

De acordo com a carta dos itinerários culturais, elaborada pelo comitê científico internacional dos itinerários culturais (CIIC) do ICOMOS (conselho internacional de monumentos e sítios), ratificada pela 16ª assembleia geral do ICOMOS (2008) itinerários culturais são definidos como:

“Um Itinerário Cultural é uma via de comunicação terrestre, aquática, mista ou outra, determinada materialmente, com uma dinâmica e funções históricas próprias, ao serviço dum objectivo concreto e determinado. O Itinerário Cultural deve também reunir as seguintes condições:

Ser o resultado e o reflexo de movimentos interactivos de pessoas e de trocas pluridimensionais contínuos e recíprocos dos bens, das ideias, dos conhecimentos e dos valores



sobre os períodos significativos entre povos, países, regiões ou continentes; ter gerado uma fecundação mútua, no espaço e no tempo, das culturas implicadas, que se manifeste tanto no seu património tangível como intangível; ter integrado, num sistema dinâmico, as relações históricas e os bens culturais associados à sua existência”. (Carta dos itinerários culturais, 2008).

A partir desta descrição identifica-se a ferrovia Sorocabana São Paulo-Paraná, especificamente o trecho projetdo Cambará - Jatay (originário de Londrina) [Fig.31] como um itinerário cultural, uma vez que esta via de trocas ultrapassara a dimensão física entre bens e pessoas e tornara-se um símbolo cultural de valor imaterial, determinante para a formação e desenvolvimento de toda a região norte do Paraná.

De acordo com a carta, os Itinerários Culturais podem ser classificados da seguinte forma:

Conforme a dimensão territorial: local, regional, nacional, continental ou intercontinental. Dimensão cultural: numa região específica ou ao longo de diversas regiões que partilharam ou que continuam a partilhar um processo de influências recíprocas na formação ou na evolução dos seus valores culturais. Pelo seu objetivo ou função: social, económico, político ou cultural. Pela sua duração temporal: aqueles que já não são utilizados, ou os que permanecem em atividade sob influências de trocas económicas, políticas ou culturais. Configuração estrutural: linear, circular, cruciforme, radial, ou em rede. Enquadramento natural: terrestre, aquático, misto ou de

uma outra natureza física.

A ferrovia em questão enquadra-se como itinerário cultural terrestre, linear e que se encontra em atividade, com influência regional e função relacionada a aspectos económicos, porém com condições diferentes das descritas anteriormente quando se refere a seu trecho original em Londrina, uma vez que ocorre sua transposição.

A respeito dos conteúdos intangíveis de um Itinerário cultural, são eles fundamentais para compreender o seu sentido e os seus valores patrimoniais. Portanto, os aspectos materiais devem sempre ser considerados com outros valores de natureza intangível (Carta dos itinerários culturais, 2008).

O documento apresenta ainda alguns critérios importantes que todo itinerário cultural deve responder, sendo o primeiro deles “autenticidade”, que: “Exprime o seu valor de forma verídica e credível, no seu meio natural e construído, tanto nos seus elementos definidores, como nos seus componentes distintivos de ordem material e imaterial”

Esses critérios devem ser aplicados para demonstrar a significação adquirida em relação ao sentido total do Itinerário ao longo da história, assim como verificar a autenticidade da sua configuração estrutural através dos vestígios materiais do seu traçado, mesmo se alguns trechos materiais do Itinerário Cultural não estejam claramente conservados. Nessas áreas são a documentação historiográfica e os elementos imateriais conservados que servem para demonstrar o significado.

O segundo critério se trata da “integridade”, que deve basear-se necessariamente num conjunto de evidências e elementos tangíveis e intangíveis que representem um testemunho suficientemente representativo do sentido global do Itinerário, permitindo uma representação completa das características e da importância dos processos históricos que o geraram, e transmitindo a totalidade dos valores do Itinerário.

É igualmente necessário observar se se mantém o testemunho das relações e das funções dinâmicas essenciais ao seu carácter distintivo, se o seu tecido físico e/ou as suas características significativas são conservadas em bom estado, e se o impacto dos processos de deterioração está controlado ou se o Itinerário sofre os eventuais efeitos negativos do desenvolvimento, do abandono e da negligência (Carta dos itinerários culturais, 2008).

Assim o conceito de Itinerários Culturais exige uma metodologia na sua investigação, valorização, preservação, conservação, uso e gestão. Dada a sua natureza e envergadura e o seu valor de conjunto, assim como as suas dimensões territoriais, a metodologia pressupõe um sistema de atividades ligadas entre elas. É fundamental começar pela identificação global do Itinerário e suas partes e pela realização de um inventário de bens que ele engloba, acompanhada de um relatório preliminar sobre o seu estado de conservação e proteção que possa servir para a elaboração posterior de plano estratégico de salvaguarda e conservação. Este plano deve

incluir necessariamente medidas direcionadas a promoção do conhecimento do Itinerário e a sensibilização da sociedade. Devem existir também mecanismos que garantam a coordenação das ações e dos instrumentos legais específicos para a proteção, o seu bom uso e a gestão de todos os elementos como partes substantivas do valor e o sentido global do Itinerário (Carta dos itinerários culturais, 2008).

Além do caminho Peabiru, utilizado pela civilização Inca para conectar os oceanos Atlântico e Pacífico através de uma via de aproximadamente 3000 quilômetros de extensão, citado pela carta dos itinerários culturais, há um outro exemplar de grande similaridade localizado no Brasil, trata-se da “Estrada Real”.

A Estrada Real [Fig.32] é um itinerário cultural regional com mais de 1630 quilômetros de extensão, que passa pelos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

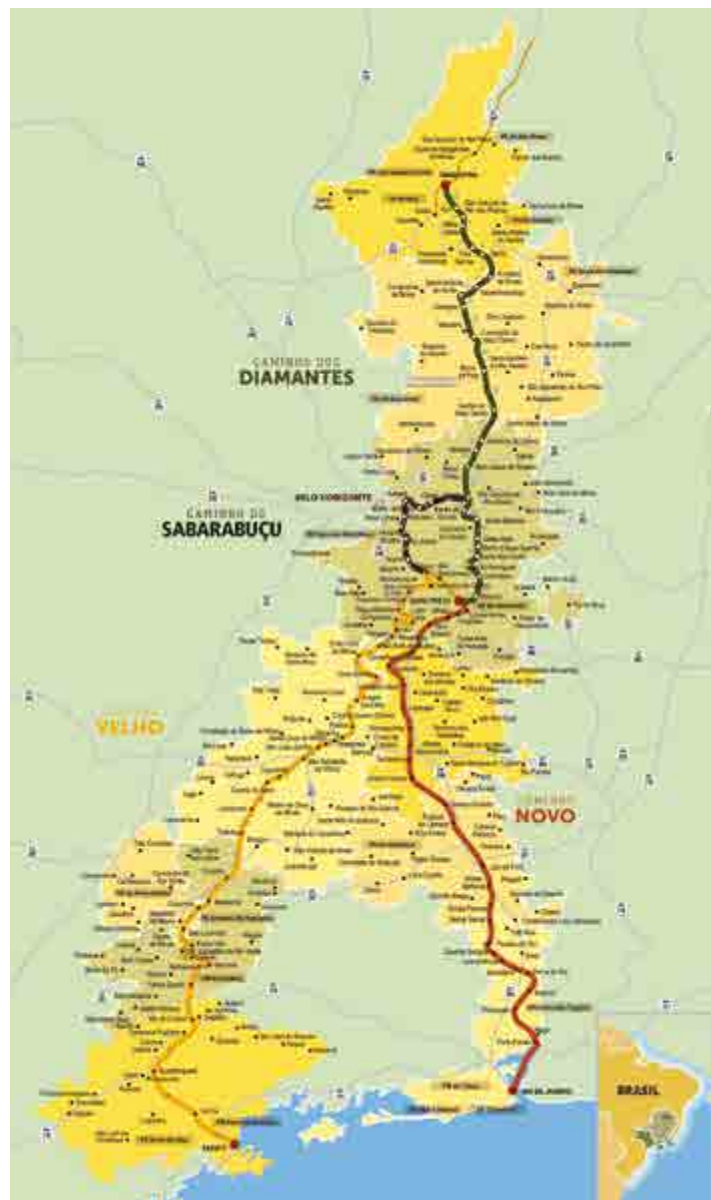
O itinerário cultural surge em meados do século 18, quando a Coroa Portuguesa oficializou os caminhos para o trânsito de ouro e diamantes de Minas Gerais até os portos do Rio de Janeiro. As trilhas que foram delegadas pela realeza para tal função ganharam o nome de Estrada Real, que hoje através de um roteiro histórico cultural resgata as tradições do percurso valorizando a identidade e a história da rota (Instituto Estrada Real).

O itinerário é composto por quatro rotas, sendo elas: Caminho Velho, Caminho Novo, Caminho dos Diamantes e Caminho Sabarabuçu [Fig.30].



[Figura 31] Ferrovia Sorocabana, São Paulo - Paraná. Trecho original Cambará - Jatay  
Elaborado pelo autor.





[Figura 32] Roteiro Estrada Real. <<http://www.institutoestrada-real.com.br/estrada-real/#mapa-estrada-real>>

O roteiro possui uma infraestrutura física de orientação aos usuários assim como conteúdo histórico sobre cada trecho disponível virtualmente. As rotas contêm descrições que evidenciam a memória da sequência de paisagens e conjuntos históricos, através de orientações e sugestões de como experimentar o percurso.

Este itinerário é um exemplo de rota que apresenta um conjunto de cidades, paisagens, edificações, costumes, tradições e história conectados pelo caminho, que juntos compoem o roteiro como unidade, criando significado para o trecho como todo e cada um dos seus segmentos.

Deste modo, o trabalho de preservação da história londrinense, através do cuidado e da valorização das camadas de permanência da memória, deve ser um exercício de conexão direta a várias outras ações urbanas e sociais, em diferentes escalas, que permitam a interação entre a cidade, pessoas e suas histórias. O seguinte trecho da obra - Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos, de Nabil Bonduki - utilizado na abertura deste capítulo, é um acervo manifesto da moral transmitida acerca do assunto em Londrina, e da necessidade de se desenvolver a preservação do patrimônio histórico e cultural de modo integrado e acessível.

“Por isso, sanear o Vale dos Contos (Ouro Preto - MG) e criar um parque no interior do sítio histórico de uma cidade que não dispunha de uma grande área pública de lazer significa, indiscutivelmente, abrir um espaço de diálogo entre a preservação e as demais políticas urbanas e sociais” (Bonduki, 2010).

## PARTICIPAÇÃO

Como apresentado anteriormente, esta abordagem, que se desenvolve tendo a memória como um dos fios condutores da complexa estrutura urbana, possibilita reconhecer um território de pertencimento através da partilha dos espaços comuns. Atentando-se aos legados do passado à luz do presente, apreende-se a noção de identidade ancorada no território reconhecido em sua espessura histórica, assegurando-se, assim, a possibilidade de se reconhecer como indivíduo atrelada à experiência de compartilhamento com os outros (Maziviero, Almeida, 2017).

O estímulo a mudança de percepção e sensibilidade dos usuários de uma localidade quanto a paisagem urbana, é uma maneira de reeducar o olhar a estes espaços, muitas vezes normalizados pelo cotidiano, fazendo aparente a cidade dentro da cidade, convidando a repensar o espaço público (Lima, 2015. Araujo, 2014 apud Pereira, 2018).

Desta maneira a participação do cidadão na transformação do espaço público, o eleva de um mero espectador a co-participantes, inclusive estimulando e instigando estes cidadãos a evoluir sua visão crítica quanto a cidade (Pereira, 2018). Assim esse envolvimento contribui não apenas para melhora do espaço público, como também para o desenvolvimento pessoal da população participante (Silva, 2005 apud Pereira 2018).

Um fator também muito caro a atualidade é o desta-

que do uso das redes sociais por estas iniciativas populares de integração. Elas permitem a divulgação desses tipos de trabalhos e assim, que repitam em outros espaços que enfrentam problemas semelhantes. Além disso, ações efêmeras ganham maior tempo de duração nas redes virtuais, para que além do registro, permita que outros indivíduos tenham conhecimento da obra (Pereira, 2018).

Segundo Castells (1999), a revolução tecnológica, centrada nas tecnologias da informação, está remodelando a sociedade e o espaço urbano. “É por meio do uso e apropriação de ferramentas da Internet e outras novas tecnologias de informação e comunicação que os coletivos se articulam e fazem política, ou seja, há uma articulação potente entre o chamado ciberespaço e o mundo real (físico- territorial) nas formas de atuação e de organização dos coletivos” (Levy, 1999 apud Maziviero, Almeida, 2017).

As demandas da cidade contemporânea não são mais as mesmas, as formas de fazer parte do espaço urbano ganharam novas possibilidades com as novas tecnologias (Calliari, 2016).

Entretanto, mesmo com o valor indiscutível do espaço urbano na vida da sociedade contemporânea frente a evolução tecnológica, o planejamento urbano não se modernizou no mesmo ritmo, o que resulta na incapacidade de criação de espaços que proporcionem bem-estar e felicidade, o que não ocorreu da mesma forma quanto a democratização da internet e equipamentos eletrônicos como *smartphones*, facilitando o acesso da população a ferramentas de

participação no planejamento do espaço público (Pacheco, 2017).

O desenvolvimento da tecnologia de miniaturização de processadores e sensores para implantação em quase tudo, de roupas e carros até equipamentos como lixeiras, faz baixar o preço destes equipamentos e criar um fluxo de dados constante, nos conectando a tudo e todos, todo o tempo. Como explica Pacheco (2017):

“Conforme artigo de Euan Mills, líder do programa Futuro do Planejamento, da Future Cities Catapult, ‘2,9 milhões de e-mails enviados por dia, 20 horas de vídeos subidos no *YouTube* por minuto, 50 milhões de tweets por dia, sem contar a infinidade de posts nas redes sociais, buscas no Google e compras na *Amazon* que são continuamente monitorados”.

Assim, estas inovações têm sido responsáveis pela nova forma como nos comunicamos, deslocamos e planejamos, aplicativos como *Airbnb* e *Uber* mudaram a maneira como ocupamos o espaço urbano. *Waze*, para conferir as condições do trânsito em tempo real, e *Citymapper*, integrando os meios de transporte como forma de traçar rotas inteligentes, são alguns entre diversos exemplos de como a era digital elevou a interatividade do habitante dos centros urbanos a um outro patamar de participação (Pacheco, 2017).

Neste novo contexto de projeto da cidade, diferentes áreas do conhecimento se unem na tentativa de desenvolver espaços provocativos e interativos, como requisito fundamental para al-

cançar um processo de planejamento mais estratégico, preciso e eficiente (Pacheco, 2017), segundo Moor & Rowland (2006, apud Daroda, 2012) “a estrutura flexível será consequentemente a chave para o futuro do projeto urbano. Ela possibilitará o desenvolvimento para responder à incerteza”.

“Nesse sentido, torna-se necessário que o espaço livre público incorpore novas roupagens, torne-se capaz de garantir a interação e facilitar as relações sociais, resgatando valores em uma cidade fragmentada e uma sociedade quase virtual. No contexto atual, os espaços livres públicos da cidade têm novas exigências e possivelmente novos espaços sejam criados e recriados permanentemente, buscando suprir as exigências e necessidades do usuário da cidade contemporânea [...] Trata-se, portanto, de um novo espaço urbano, uma nova cidade, espaços globais regidos pelo tempo real, imediato.” (Daroda, 2012).

A cidade contemporânea na atualidade pode ser definida com espaços físicos e virtuais, assim havendo não apenas a dimensão real, mas com a presença destes espaços híbridos, também a dimensão virtual (Beslay; Hakala, 2007 apud Daroda, 2012). Levar esta categoria de espaço em consideração é indispensável, uma vez que com a computação móvel, o aumento da capacidade de se mover dos serviços computacionais, ou seja, a onipresença da computação e a expansão que os usuários adquiriram, agora tem acesso a qualquer rua, independentemente de sua localização física (Daroda, 2012).



## REFLEXÕES PESSOAIS

Além das transformações físicas acarretadas pelo desmembramento do eixo, houveram também transformações imateriais, como a criação de referenciais espaciais que passaram a reforçar a visão do eixo em fragmentos e não como um todo.

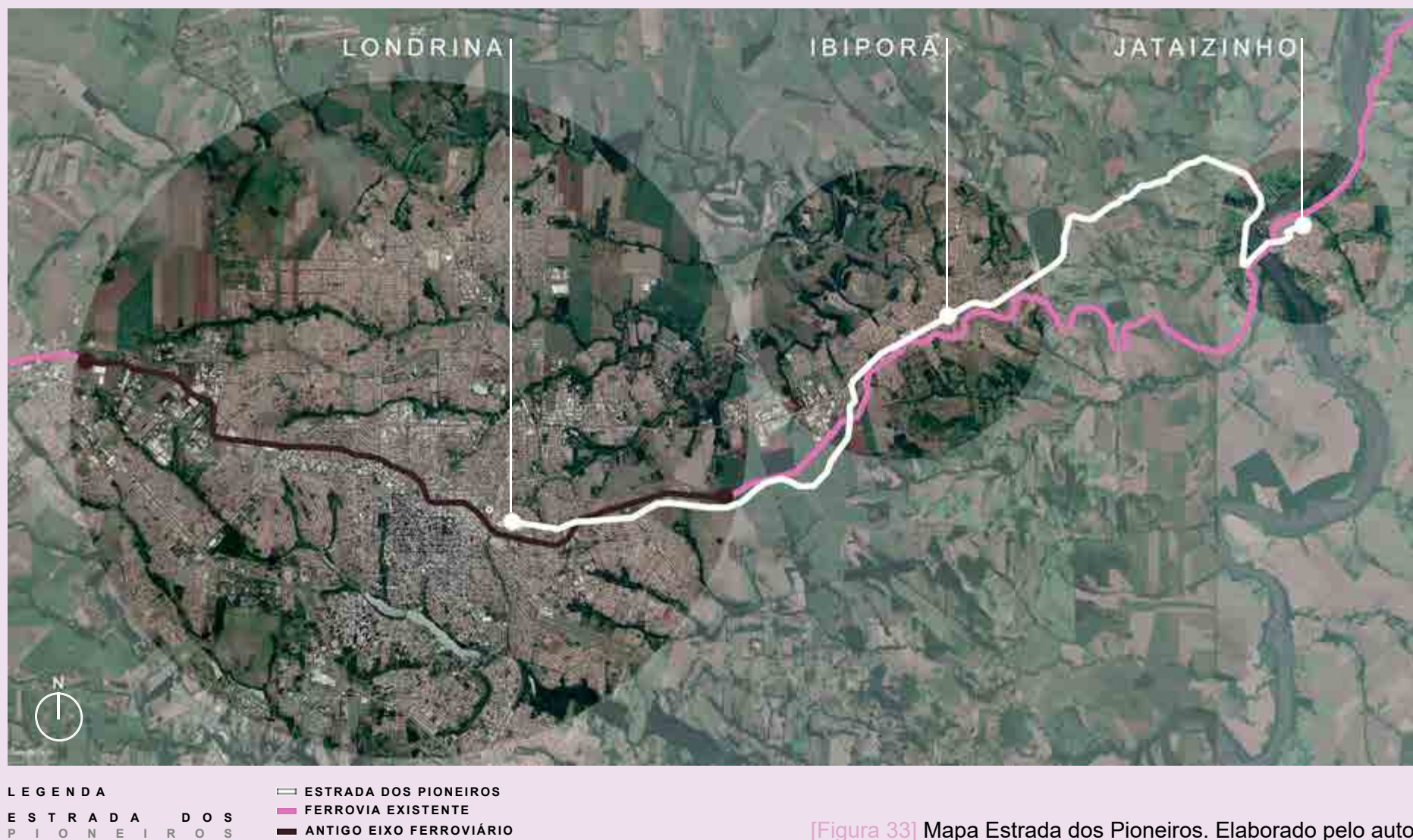
A consolidação do seguimento de avenidas presentes entre o Centro Histórico e o Jardim Shangri-lá, como importante via de deslocamento de automóveis, acabou por estabelecer a nomenclatura “Avenida Leste Oeste” como uma forte referência espacial a este trecho. Esta nominata “Avenida Leste Oeste” ou apenas “Leste Oeste” apesar de não nomear oficialmente nenhuma das vias componentes deste percurso, tornou-se parte do imaginário cultural Londrinense, estando presente no vocabulário cotidiano dos moradores assim como adotado pelos próprios órgãos de planejamento urbano como referência a este conjunto de vias.

A apropriação do termo “Leste Oeste” pelo Londrinense ao mesmo tempo que perpetuou a união entre espaço e história, por conectar os vazios característicos desta “avenida” ao passado da ferrovia, também atuou significativamente a fortalecer a fragmentação do eixo e de sua história, uma vez que os setores do eixo presentes a oeste e principalmente a leste deste trecho não estão incluídos nesta convenção, desta forma cria-se destaque e vínculo com a memória da ferrovia apenas para uma pequena parte do eixo.

Outra convenção importante a ser compreendida para entendimento da segmentação do eixo da antiga ferrovia é a “Estrada dos Pioneiros” - termo utilizado como referência a Avenida João Miguel Caram e a rua Carmelo Dutra - via usada como rota pelo grupo da expedição colonizadora em 1929, chefiada por George Craig Smith, da colônia militar de Jatay (atual Jataizinho) até as terras do patrimônio Três Bocas adquiridas pela CTNP, atual localização de Londrina.

Da mesma forma que a “Avenida Leste Oeste” a “Estrada dos Pioneiros” mesmo sem oficialmente nomear as vias a que se refere, passou a integrar o imaginário local como forma de referência espacial, histórica e cultural, integrando passado e presente. E a consolidação deste termo acaba também por agir a favor da visão fragmentada do eixo original, por unir a “Estrada dos Pioneiros” a história do eixo apenas em sua parcela leste, onde ambos eixos se conectam.

Assim, mesmo que interligado pelos canteiros centrais vazios, presentes em quase toda extensão urbana, possuindo em algumas partes trechos de grande afetividade local e resquícios das diretrizes de preservação instituídas pelo projeto de retirada dos trilhos, o eixo leste oeste tem caído no esquecimento com o passar das gerações que vivenciaram a existência deste marco da memória da cidade.



[Figura 33] Mapa Estrada dos Pioneiros. Elaborado pelo autor.



[Figura 34]  
Foto aérea, antigo eixo ferroviário, Londrina.  
(Acervo memória Paraná)

## 4. VAZIO LESTE OESTE

---

Com a expansão urbana de Londrina, o eixo L-O, passou a cortar a cidade de ponta a ponta cruzando bairros de diferentes realidades físicas, sociais e econômicas, através de um percurso linear de aproximadamente 13 km de extensão, hoje fragmentado em sete vias diferentes, além de trechos não integrantes do sistema viário [Fig.35].

Através deste cenário que se desenvolve o capítulo a seguir, com a formação de um diagnóstico da área de influência do eixo original da ferrovia, com enfoque na compreensão das camadas de vestígios permanentes relacionadas a linha férrea.

Primeiramente foi delimitado como objeto de estudo o trecho “perdido” exato da antiga ferrovia, em seguida foi considerado um raio de 500 metros a partir do eixo, distância pautada na literatura conforme menciona Gehl (2013), “a distância aceitável de caminhada é um conceito relativamente fluido”. A disposição a caminhar por trajetos maiores a pé depende da predisposição e limitações das pessoas.

Em um segundo plano, a topografia, a qualidade do percurso, da paisagem e as condições climáticas são alguns fatores que também podem relativizar a adoção de uma distância ideal para o deslocamento a pé. Porém, o que é argumentado por Gehl (2013) é que “boa parte das pessoas está disposta a percorrer cerca de 500 metros”. Logo foram delimitados todos os bairros afetados por este raio de 500 metros definido anteriormente.









## LEGENDA - BAIROS

- |                |                |                     |
|----------------|----------------|---------------------|
| ① CILO III     | ⑦ QUEBEC       | ⑬ FRATERNIDADE      |
| ② CILO II      | ⑧ SHANGRI-LÁ   | ⑭ BRASÍLIA          |
| ③ BANDEIRANTES | ⑨ VILA NOVA    | ⑮ INTERLAGOS        |
| ④ LEONOR       | ⑩ VILA RECREIO | ⑯ ANTARES           |
| ⑤ CHAMPAGNAT   | ⑪ VILA CASONI  | ⑰ CIDADE INDUSTRIAL |
| ⑥ PRESIDENTE   | ⑫ CENTRO       | ⑱ LON RITA          |
|                |                | ⑲ TAUÁ              |

## LEGENDA - FRAGMENTOS EIXO

- |   |  |
|---|--|
|  AV. CRUZEIRO DO SUL                   |  RUA NORMAN PROCHET             |
|  AV. LUIGI AMORESE                    |  AV. MARTINIANO DO VALLE FILHO |
|  AV. ABELIO BENATTI                  |  RUA CARMELO DUTRA            |
|  AV. ARCEBISPO DOM GERALDO FERNANDES |  AV. JOÃO MIGUEL CARAM        |
|  TRECHO SEM VIA                      |  TRECHO DE FERROVIA           |

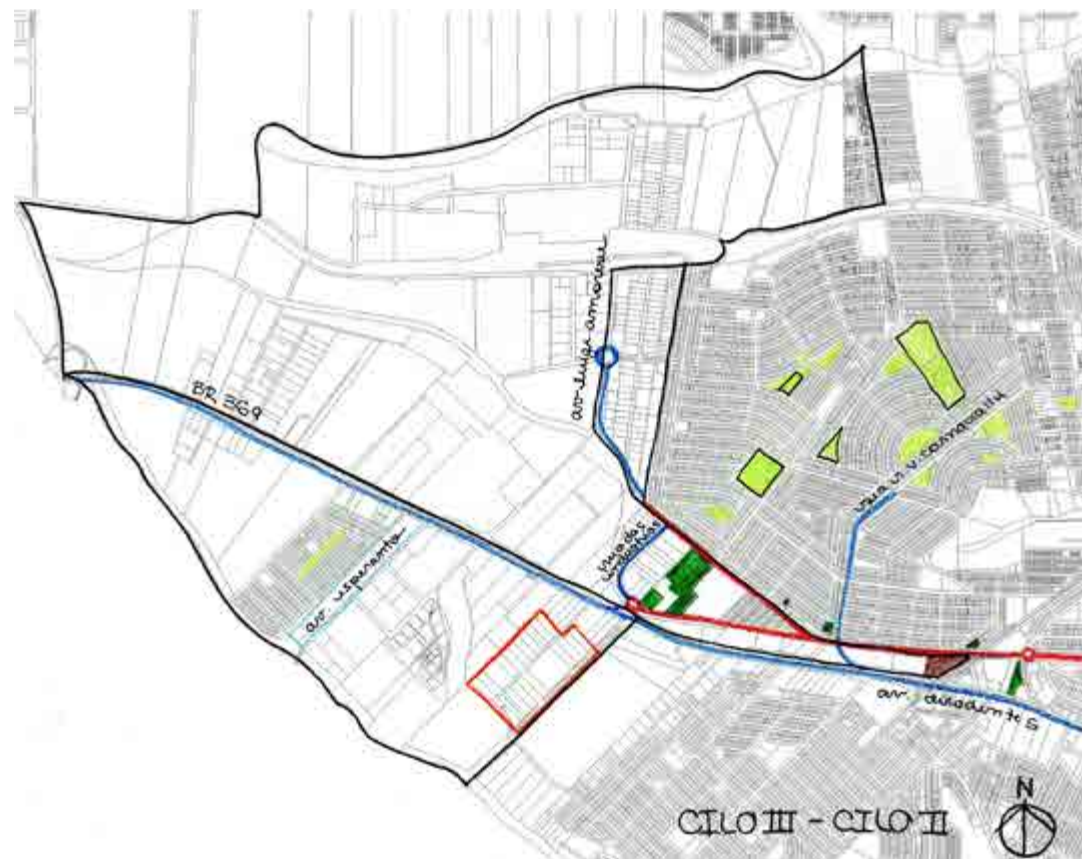
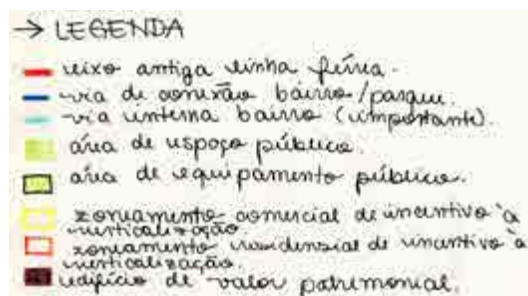
[Figura 35]

Mapa dos fragmentos e bairros do eixo Leste Oeste.  
(Elaborado pelo autor)

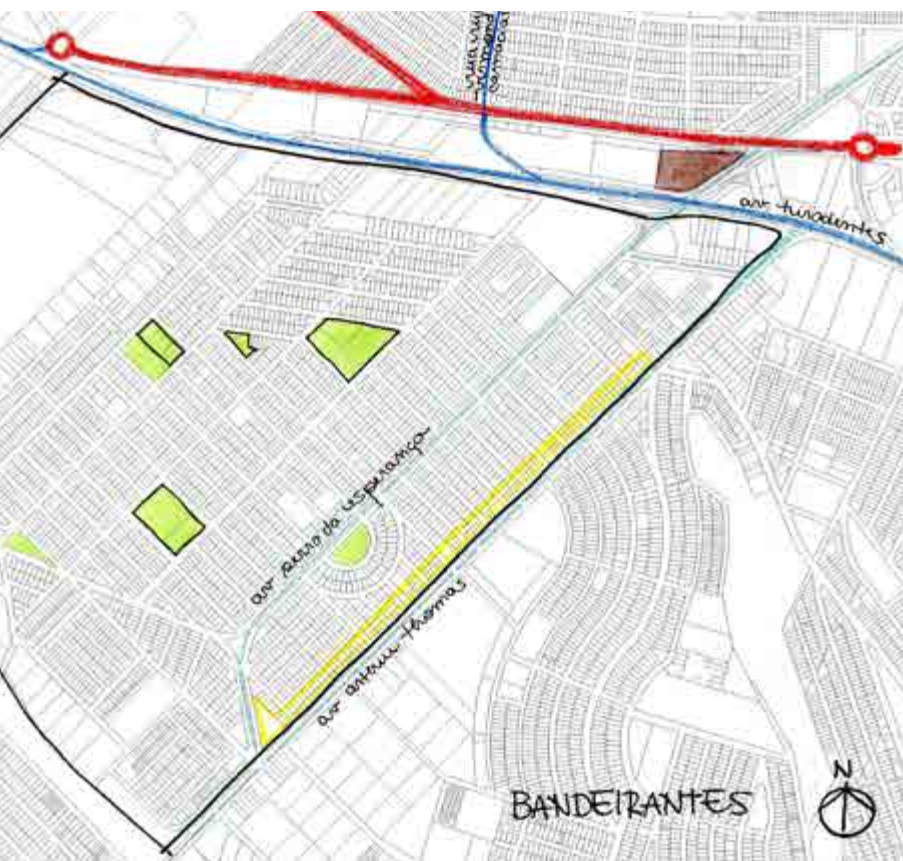


## DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

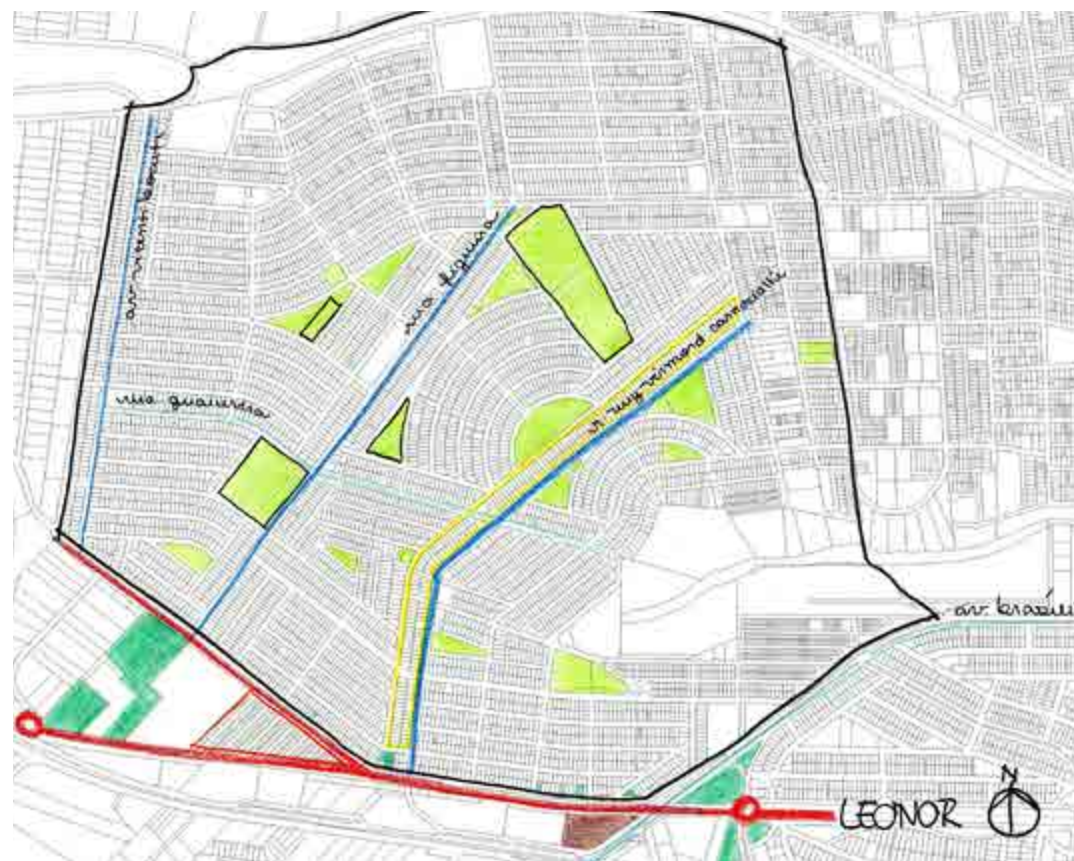
Como primeira parte deste processo todos os 19 bairros foram pré avaliados conforme alguns critérios [Fig.36 à 47] - sistema viário, zoneamento, predominância de uso, densidade, aspectos sociais, permanências, conexões com espaços públicos e espaços livres - para compreensão de suas dinâmicas espaciais e por fim delimitação de “setores” como áreas com características homogêneas, para utilização nas análises.



[Figura 36]  
Mapa de estudo bairros Cilo III e Cilo II.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 37]  
 Mapa de estudo bairro Bandeirantes.  
 (Elaborado pelo autor)

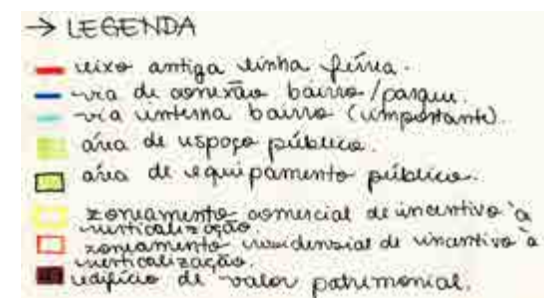
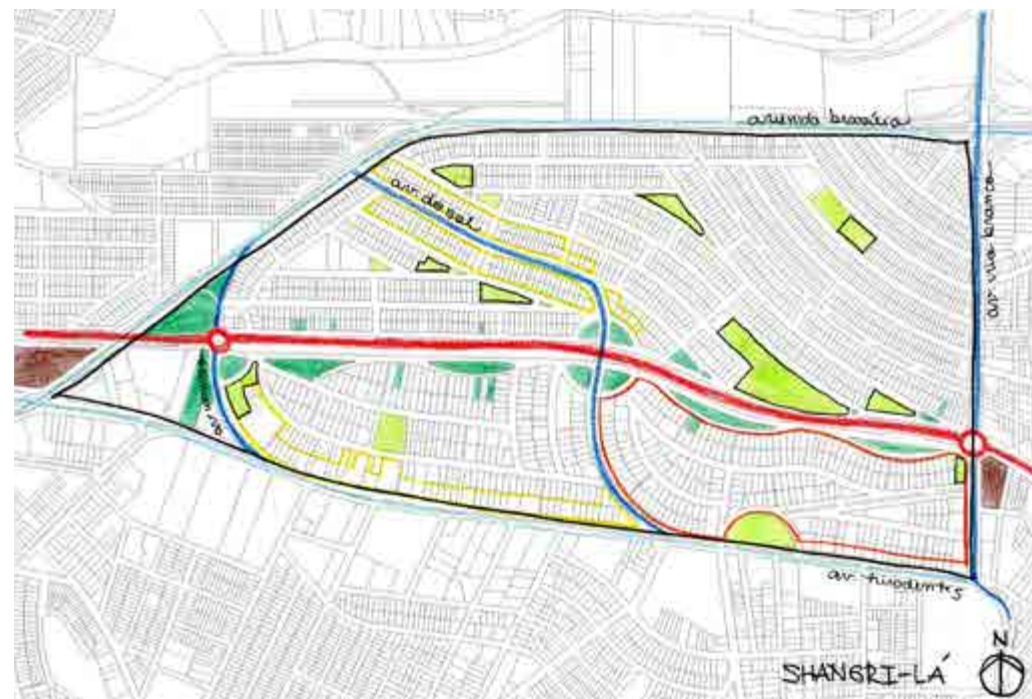


[Figura 38]  
 Mapa de estudo bairro Leonor.  
 (Elaborado pelo autor)

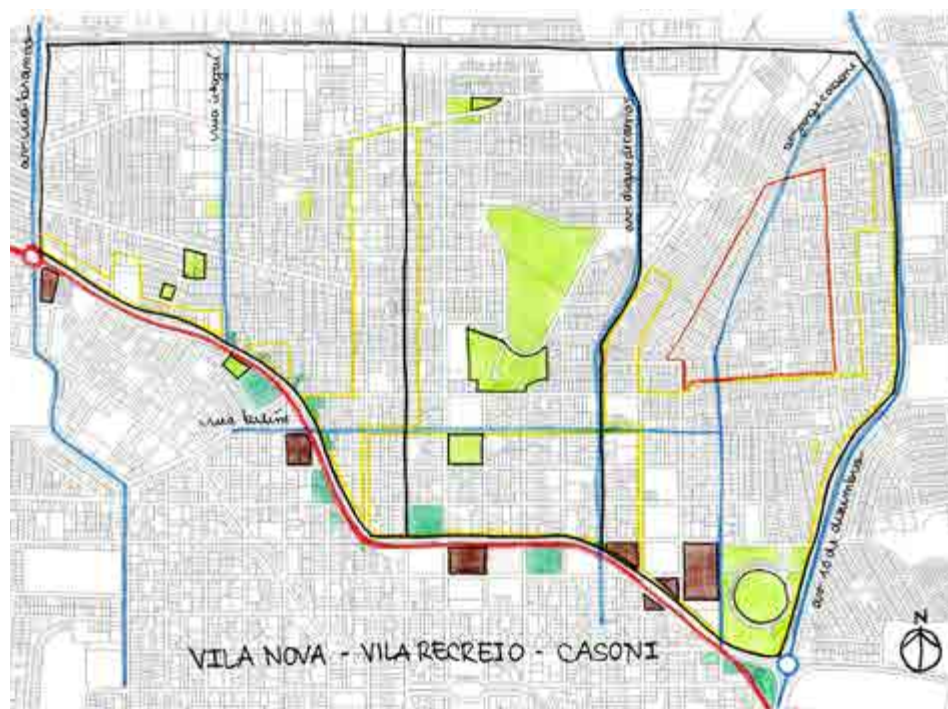




[Figura 39]  
Mapa de estudo bairros Champagnat, Presidente e Quebec.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 40]  
Mapa de estudo bairro Jardim Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)

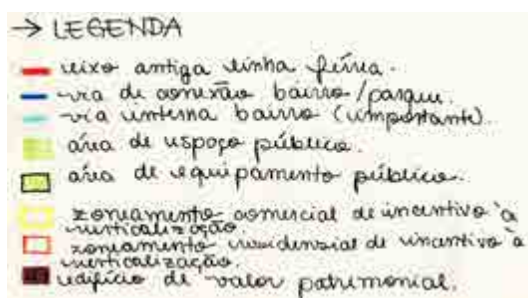


[Figura 41]  
 Mapa de estudo bairros Vila Nova, Recreio e Casoni.  
 (Elaborado pelo autor)



[Figura 42]  
 Mapa de estudo bairro Centro.  
 (Elaborado pelo autor)





[Figura 43]  
Mapa de estudo bairros Jardim Fraternidade e Interlagos.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 44]  
Mapa de estudo bairro Jardim Brasília.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 45]  
Mapa de estudo bairro Cidade Industrial.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 46]  
Mapa de estudo bairro Jardim Antares.  
(Elaborado pelo autor)

[Figura 47]  
Mapa de estudo bairro Jardim Lon Rita.  
(Elaborado pelo autor)





## SETORES PARA ANÁLISE - DIAGNÓSTICO



### LEGENDA - SETORES PARA ANÁLISE

	EIXO LESTE OESTE		SETOR LEONOR
	SETOR CENTRO		SETOR CILO
	SETOR SHANGRI-LÁ		SETOR ANTARES
	SETOR BANDEIRANTES		SETOR BRASÍLIA

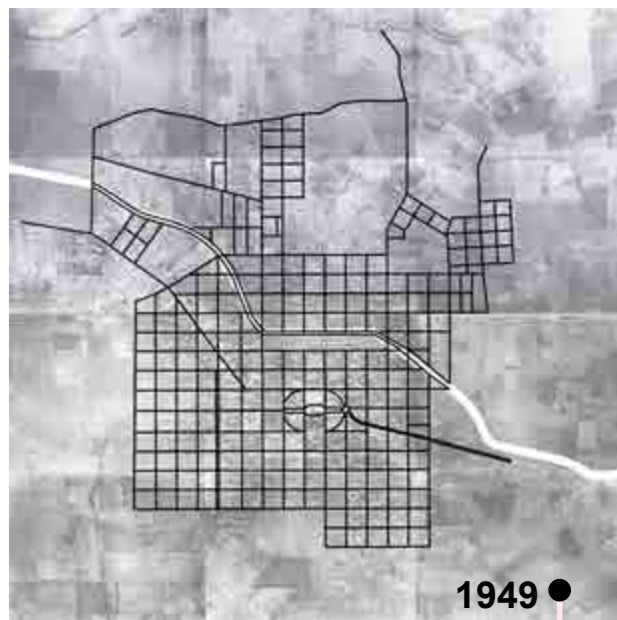
[Figura 48]  
Setores de análise do eixo L-O  
(Elaborado pelo autor)



## 4.2. PERMANÊNCIAS

Londrina apresenta a ferrovia como elemento urbano desde sua gênese, contudo conforme a cidade foi crescendo e se desenvolvendo, as áreas de expansão continuaram por muitas décadas tendo a linha férrea como elemento determinante.

Pode-se acompanhar a evolução da malha urbana no decorrer do eixo em quatro períodos, apresentados nestas figuras, criadas a partir de aero fotos com um intervalo médio de 23 anos, avaliando quais as novidades no tecido urbano e quais as permanências de cada uma destas épocas.



[Figura 49]  
Morfologia urbana presente na aerofoto de Londrina em 1949.  
(IPPUL, modificado pelo autor)



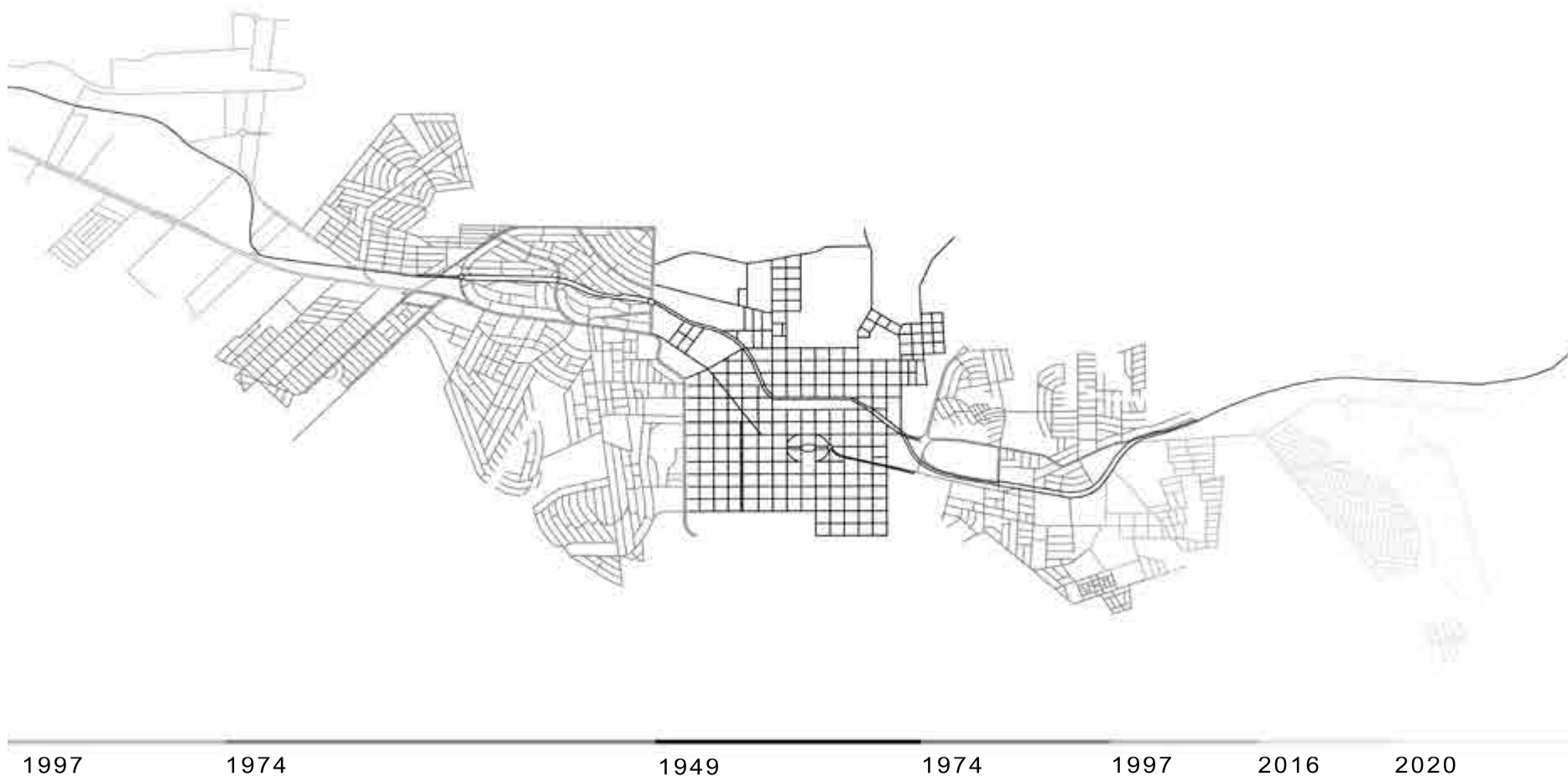
[Figura 50]  
Morfologia urbana dos bairros em contato com o eixo L-O, presente na aerofoto de 1974. Destaque para os novos bairros, não presentes em 1949.  
(IPPUL, modificado pelo autor)



[Figura 51]  
Morfologia urbana dos bairros em contato com o eixo L-O, presente na aerofoto de 1997. Destaque para os novos bairros, não presentes em 1974.  
(IPPUL, modificado pelo autor)



[Figura 52]  
Nova morfologia urbana presente na aerofoto de 2020. Destaque para os novos bairros, não presentes em 1997.  
(IPPUL, modificado pelo autor)

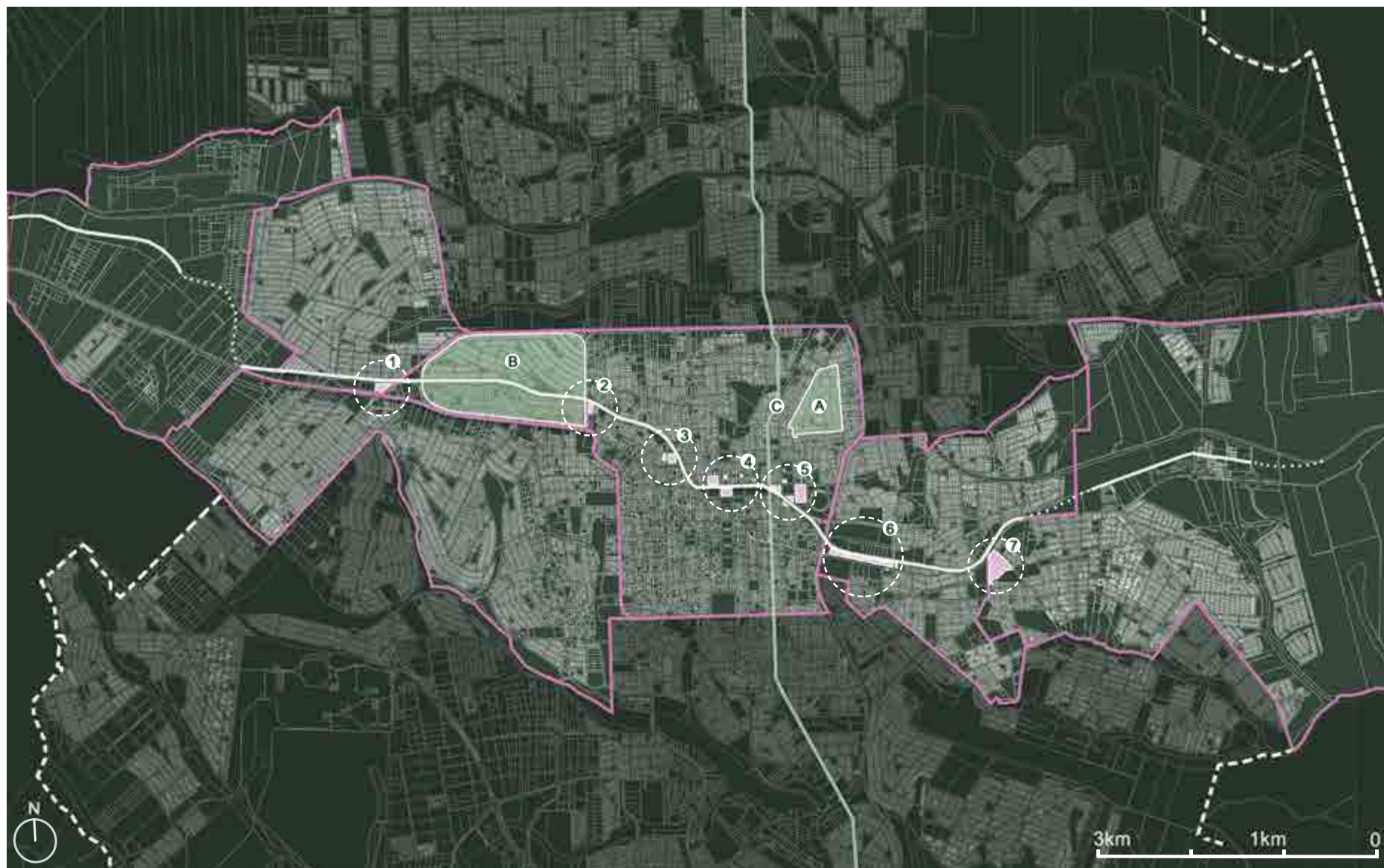


[Figura 53] Esquema de permanência da morfologia urbana somada ao tecido urbano em cada época. (Elaborado pelo autor)

É possível constatar como a malha urbana desenvolve-se rapidamente, e já no segundo esquema encontra-se ocupando boa parte do entorno do eixo L-O, assim como os bairros mais recentes encontram-se na ponta leste do eixo, área ainda em ocupação.

Em toda extensão do eixo L-O, estão presentes 32 edificações diretamente ligadas a memória do local como antiga ferrovia, catalogadas pela secretaria de patrimônio histórico como pontos de relevância quanto a preservação histórico-cultural do patrimônio londrinense. Estas edificações estão dividas por áreas e apresentadas na figura a seguir.





# LEGENDA

PERMANÊNCIAS  
EDIFÍCIOS E ESPAÇO URBANO

- SETORES
- EDIFÍCIOS COM VALOR PATRIMONIAL
- ESPAÇO URBANO COM VALOR PATRIMONIAL

[Figura 54]  
Mapa de permanências do eixo L-O.  
(Elaborado pelo autor)



**Área 1** - Edificação subutilizada, presente desde a foto de 1970, com uso anterior desconhecido, contudo presume-se pela localização e porte que teria sido um edifício de uso industrial. Não possui ficha no inventário do Plano Diretor do Patrimônio Histórico-Cultural, contudo apresenta condições significativas de preservação, como área coberta e tipologia construtiva.

**Área 2** - Armazéns Riachuelo, construção datada de 1959, considerado pela secretaria de patrimônio histórico com caráter de importância, possuindo estado de preservação regular.

**Área 3** - Conjunto de Barracões Sahão (Paraíba), composto por 17 barracões além dos anexos, construídos entre 1930 a 1952.

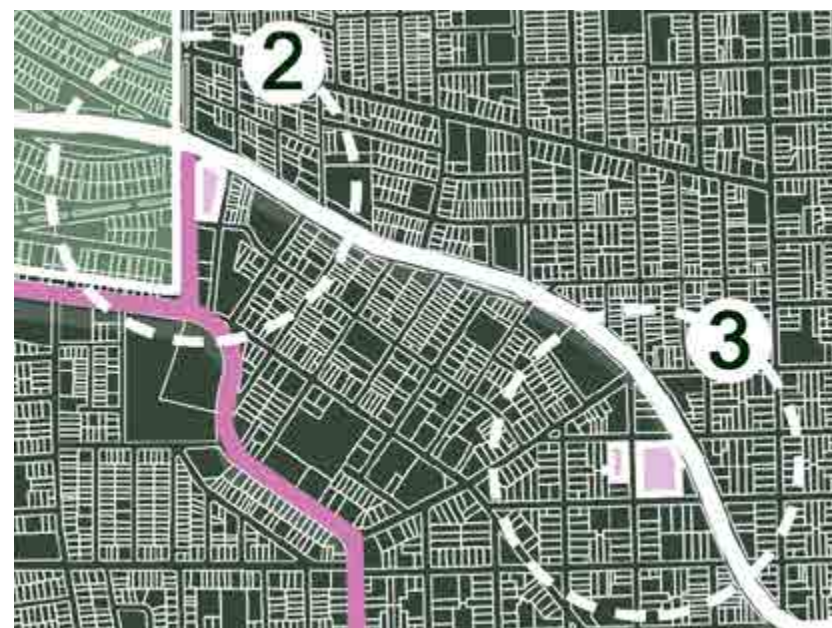
Conjunto remanescente de barracões industriais ocupando uma quadra inteira com vazios internos para acesso. Conjunto forma uma grande massa edificada, de forte presença na paisagem dada pela volumetria e textura dos tijolos aparentes, classificada pela secretaria de patrimônio histórico como de valor excepcional.

**Área 4** - Conjunto de edificações presentes no Centro Histórico, sendo elas, atual Museu Histórico, antiga fábrica de móveis, antigo armazém intercontinental de café, antigo barracão Massahiro Mogari e antigo barracão Panissa e Garutti.

A antiga fábrica de móveis adquirida pelo Sr. Paulo Ponich em 1948, cujos lotes já continham um barracão de madeira; o barracão Massahiro Mogari, construído em 1962 e o antigo



[Figura 55]  
Área 1 da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 56]  
Áreas 2 e 3 da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)

[Figura 57]  
Edificação  
subutilizada, vista  
av. Tiradentes  
(Acervo próprio)



[Figura 58]  
Antigos Armazém Riachuelo, vista  
eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 59]  
Antigos Armazém Riachuelo, vista av.  
Rio Branco. (Acervo próprio)



[Figura 60]  
Conjunto de  
barracões Sahão,  
vista rua Paraíba.  
(Acervo próprio)



[Figura 61]  
Primeira a direita,  
vista da rua  
Travessa Belo  
Horizonte.  
(Acervo próprio)



[Figura 62]  
Segunda a direita,  
vista da rua  
Paraíba.  
(Acervo próprio)



[Figura 63]  
Conjunto de  
barracões Sahão,  
vista do eixo L-O.  
(Acervo próprio)



[Figura 64]  
Conjunto de barracões Sahão, vista  
da rua Maragogipe. (Acervo próprio)



[Figura 65]  
Conjunto de barracões Sahão, vista  
do eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 66]

Atual Museu histórico de Londrina, vista eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 67]

Antigo Barracão intercontinental do café, vista eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 68]

Edificação subutilizada. (Acervo próprio)



[Figura 69]

Antigos barracões Giovanni, vista eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 70]

A primeira a esquerda, antigos barracões Giovanni, vista rua Uruguai. (Acervo próprio)

[Figura 71]

A segunda a esquerda, antiga delegacia. (Acervo próprio)

[Figura 72]

A terceira a esquerda, antigo armazém Lunardelli. (Acervo próprio)



[Figura 73]

Antiga Serraria Mortari, vista eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 74]

Antigos barracões Celso Garcia Cid, vista eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 75]

Antigo moinho, vista do eixo L-O. (Acervo próprio)



[Figura 76]

Áreas 4 e 5 da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 77]

Área 6 da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)

barracão Panissa e Garutti do ano de 1964, possuem estado de preservação regular e são classificados como de valor neutro à importante.

Já o antigo armazém intercontinental de café, construído entre 1958 - 1963 e o atual Museu Histórico, datado de 1950, são classificados como de valor importante e condição de inalteração quanto a preservação, no caso do armazém.

**Área 5** - Ainda na área do Centro Histórico, um outro aglomerado com um conjunto de 8 edificações: Fragmento portal Mortari (1936), estádio VGD (1947), antiga cerâmica Mortari (entre 1936 e 1962), antiga serraria Mortari (entre 1936 e 1962), antigo depósito Mortari (1959), antigo barracão Lunar-delli (1944), antiga delegacia (1964) e antigo cadeião (1941).

A maioria das edificações é classificada pela secretaria de patrimônio como de valor importante ou excepcional, possuindo um nível de preservação regular.

**Área 6** - Conjunto de barracões Celso Garcia Cid, antigo moinho e antiga serraria Curotto.

O antigo moinho de trigo, construído em 1966, hoje subutilizado, fora classificado como de valor excepcional e com características de inalteração quanto a preservação do prédio. A antiga serraria Curotto, datada da década de 30, também é classificada como de valor excepcional, contudo devido alterações, encontra-se em estado regular de preservação.

O conjunto de barracões é composto por cinco edificações, que são: Antiga metalúrgica Atlas S/A (1959), barracão Lu-



mibox (1964), armazém cia Progresso (1962), barracão Castofar (1973) e barracão Antônio Novaes da Silva (1971). Quase todas as edificações possuem situação de regular de preservação e valor neutro à importante segundo a secretaria de patrimônio.

**Área 7** - Antigos Armazéns gerais Itaú, construídos em 1969, tem uso atual como armazém e condições de preservação e valor patrimonial, regular e neutro à importante.

**Área A** - Vila Casoni: Bairro considerado de valor patrimonial histórico-cultural, assegurado por lei, com a instituição de uma ZE1 na lei de zoneamento de Londrina.

**Área B** - Shangri-lá: Segundo o Plano Diretor de Preservação Histórico-Cultural, é o primeiro bairro projetado como resposta positiva a Lei de Parcelamento e Zoneamento n. 133/51. Tal lei teve a assessoria do urbanista Prestes Maia de São Paulo.

Modelo conhecido como “Cidade Jardim”, foi possível em virtude do Plano Prestes Maia, de 1951, que determina planos urbanísticos a serem implantados nas áreas de expansão urbana. Seu caráter de rompimento com o tradicional se expressa desde a escala dos edifícios até a escala urbana.

O traçado de do Shangri-lá rompe com a malha ortogonal do núcleo inicial da cidade, apresentando um traçado cujas as vias seguem a curva de nível.

Atualmente, devido ao crescimento da cidade, o bairro não se encontra com com todas as características originais, apresentando mudança de traçado e edificações atuais.

Possui também segundo Plano Diretor de preservação,



[Figura 78]  
Área 7 da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 79]  
Áreas A e C da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 80]  
Antigos Armazéns gerais Itaú, vista eixo L-O (Acervo próprio)



[Figura 81]  
Antigos Armazéns gerais Itaú, vista eixo L-O (Acervo próprio)



[Figura 82]  
Antigos Armazéns gerais Itaú, vista eixo L-O (Acervo próprio)



[Figura 83]  
Antigos Armazéns gerais Itaú (Acervo próprio)



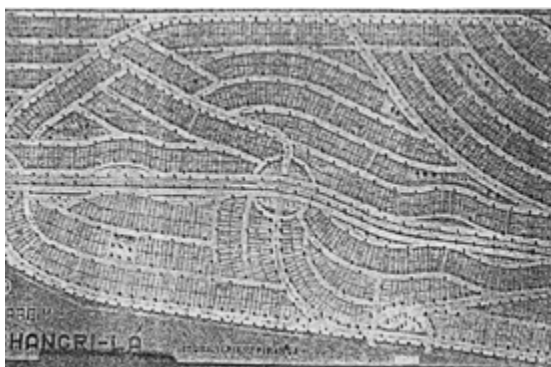
[Figura 84]  
Antigos Armazéns gerais Itaú. (Acervo próprio)



[Figura 85]  
Vista aérea, Shangri-lá. (Museu Histórico de Londrina).



[Figura 86 e 87]  
Planta urbanística, Shangri-lá. (PDPHC, 2008).  
A direita reconstituição 1949, com destaque para Casoni. (Museu Histórico de Londrina).



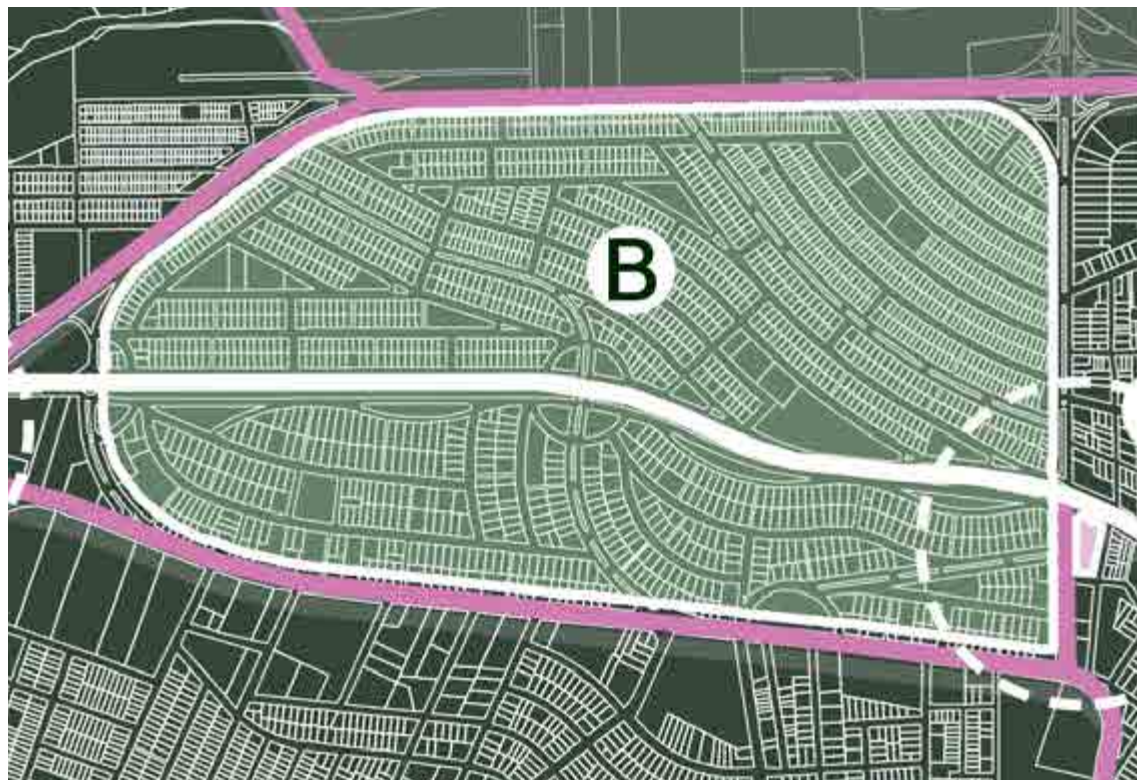


[Figura 88]  
Eixo Duque de Caxias, 1937, vista eixo L-O,  
sentido zona oeste. (Acervo próprio)



[Figura 89]  
Eixo Duque de Caxias, 2020, vista eixo L-O,  
sentido zona norte. (Acervo próprio)





[Figura 90]  
Área B da representação de permanências históricas.  
(Elaborado pelo autor)

valor patrimonial excepcional e condições regulares de preservação.

**Eixo C** - Eixo Duque de Caxias: Não consta no inventário da secretaria de patrimônio histórico, contudo possui valor simbólico, uma vez que no projeto de colonização da região este eixo foi projetado como estrada de ferro que ligaria Heimtal a Londrina, que nunca fora executada, contudo o eixo de conexão permanece na morfologia urbana.

**Eixo D** - Ferrovia ativa: Único vestígio de ferrovia em atividade sobre o eixo original da antiga linha férrea, possuindo quatro linhas de trem das quais duas encontram-se desativadas e com a presença de vários vagões.

Este trecho representa um ponto de muito significado uma vez que preserva elementos físicos da memória do eixo: trilhos e vagões.



[Figura 91 a 94]  
Trecho de ferrovia ativa no eixo  
L-O (trecho D). (Acervo próprio)



Os **eixos E, G e H** correspondem a trechos do antigo eixo que não foram incorporados ao sistema viário e permanecem como marcas do chão, localizados dentro de propriedades privadas. Ambos localizam-se nas pontas do antigo eixo ferroviário, tanto a leste como os trechos G e H, como a oeste no caso do trecho E.

Atualmente os lotes onde estes trechos estão inseridos não fazem parte de nenhum zoneamento de preservação, assim como suas presenças não constam como portadoras de valor patrimonial de acordo com os dados disponibilizados pela secretaria de patrimônio histórico.

Sobre o **ponto F**, trata-se de um vestígio histórico físico pontual da linha do trem, presente em um cruzamento com o leito ferroviário.

Outros pontos relevante na análise de permanências relacionadas ao eixo da antiga ferrovia são, a presença das vistas com grande amplitude da paisagem em relação a região norte, uma vez que a ferrovia encontrava-se em um espigão e próprio relevo deste espigão, mantendo uma declividade de muito baixa ao decorrer de todo este eixo.

[Figura 95]  
Trecho E - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



[Figura 96]  
Trecho F - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



[Figura 97]  
Trecho H - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



[Figura 98]  
Trecho G - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



[Figura 99]  
Trecho G - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



[Figura 100]  
Trecho H - "marca do chão".  
(Acervo próprio)



Sobre o critério "nível do solo" se avalia um forte caráter de permanência, com três pontos de maior destaque por apresentarem locais onde a topografia não plana é vencida por pontes, estas que mesmo com a desativação da linha permaneceram [Fig.102 à 107].

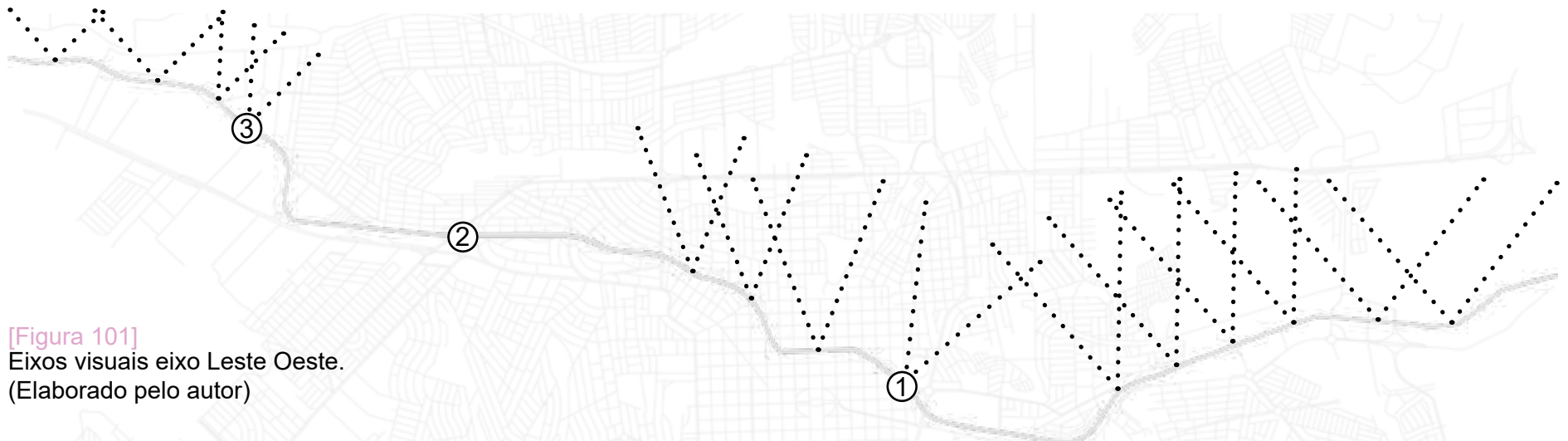
Contudo, apesar do caráter de permanência apresentado ressalva-se a ameaça que o eixo corre em relação a este critério, pelo protagonismo do sistema viário sobre a memória e preservação do eixo, exemplificado pela obra da trincheira entre o cruzamento da Avenida Rio Branco com o eixo L-O, iniciada em 2020.

Os pontos onde a declividade do sítio físico propiciam grande amplitude visual vão da entrada do eixo ferroviário na cidade até as proximidades com o bairro Shangri-lá e tomam a marcar a paisagem novamente na ponta oeste onde o eixo ferroviário cruza o perímetro urbano.

Dos trechos citados as vistas se mantém em quase toda extensão, com exceção ao trecho correspondente aos bairros Interlagos onde o adensamento e verticalização acabaram por interromper a vis-

ta original. Já sobre a permanência das paisagens, a visão dos extensos cafezais da paisagem rural foi substituída pela visão do urbano em quase todo eixo, apenas as pontas leste e oeste que mantêm visuais diretos com a paisagem rural, onde a amplitude e profundidade da paisagem mantém suas vistas originais.

Com a análise das camadas de permanência é possível constatar que a morfologia urbana, presença de eixos, edifícios e bairros com valor patrimonial, concentram-se sobretudo na região central e em bairros do entorno próximo ao centro, que constam nas aerofotos como das primeiras décadas de desenvolvimento da cidade, entretanto são nas pontas que encontra-se mais vestígios do antigo eixo a se preservar, cabendo ressalva sobre as políticas existentes de incentivo a preservação do patrimônio histórico presentes no PDPML (2008) Lei 10637, que apresentam respaldo legal sobre as diretrizes de preservação municipal, como pode-se observar a seguir, com alguns destaques.



[Figura 101]  
Eixos visuais eixo Leste Oeste.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 102]  
Ponte entre eixo L-O e Av. Dez de Dezembro.  
(Acervo próprio)



[Figura 103]  
Ponte entre eixo L-O e Av. Dez de Dezembro.  
(Acervo próprio)



[Figura 104]  
Ponte entre eixo L-O e Av. Brasília.  
(Acervo próprio)



[Figura 105]  
Ponte eixo leste oeste em propriedade  
privada. (Acervo próprio)

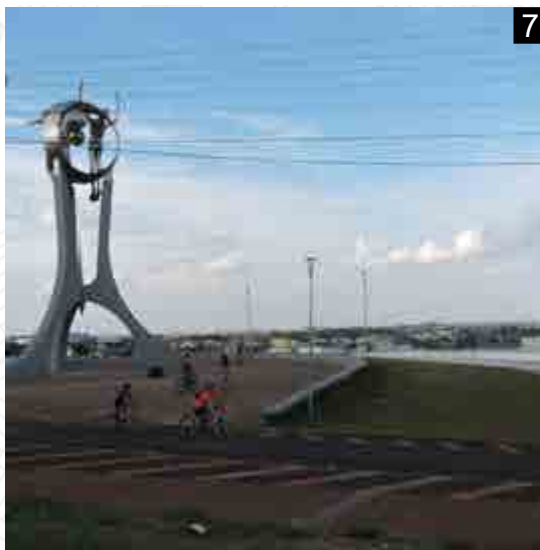


[Figura 106]  
Ponte eixo leste oeste em propriedade  
privada. (Acervo próprio)



[Figura 107]  
Ponte entre eixo L-O e Av. Brasília.  
(Acervo próprio)

[Figura 108 a 117]  
Paisagens a decorrer do antigo eixo.  
(Acervo próprio)







O eixo é marcado por uma sequência de profundas paisagens que entrelaçam passado e presente em um cenário ideal à lapidar a memória da cidade.



## PDPML Lei 10637/2008

Dentre as coerentes considerações há destaque para os capítulos em destaque devido as menções de incentivo a preservação das manifestações culturais assim como valorização e reconhecimento do patrimônio cultural.

Desta que também para a citação a respeito do patrimônio cultural e sua integração entre bens materiais e imateriais.

Art. 29. A Política Municipal de Cultura objetiva incentivar a produção cultural e assegurar o acesso de todos os cidadãos e segmentos da sociedade às fontes da cultura cuja política tem como princípios:

I. a liberdade de expressão, criação e produção no campo cultural;

II. o acesso democrático aos bens culturais e o direito à sua fruição;

**III. o incentivo à criação, produção, pesquisa, difusão e preservação das manifestações culturais nos vários campos da cultura e das artes;**

IV. a cultura como política pública, enriquecendo a subjetividade e a perspectiva de vida dos cidadãos;

V. a superação da distância entre produtores e receptores de informação e cultura, oferecendo à população o acesso à produção cultural, renovando a autoestima, fortalecendo os vínculos com a cidade, estimulando atitudes críticas e cidadãs e proporcionando prazer e conhecimento; e

**VI. a valorização, reconhecimento e preservação do patrimônio cultural londrinense.**

**Parágrafo único. Para efeito desta Lei, o patrimônio cultural é integrado pelos bens materiais e imateriais que constituem partes estruturadoras da identidade e memória coletiva londrinense, como edificações isoladas e/ou conjuntos, ruas, bairros, traçados urbanos, praças, paisagens, sítios arqueológicos, monumentos naturais, além de saberes e manifestações que, por sua importância para consolidar a identidade cultural, merecem a proteção do Município.**

Além das ações pertinentes descritas no art. 30, destaque para os capítulos que evidenciam a importância da mobilização e integração da população. Também pontua-se novamente a relevância em tratar da preservação do patrimônio cultural enquanto conjunto composto por bens materiais e imateriais.

Art. 30. São diretrizes da Política Municipal de Cultura:

I. promover a descentralização das ações culturais do Município, estendendo o circuito e os aparelhos culturais a toda a municipalidade;

II. fortalecer o meio cultural londrinense, formando um público exigente e participativo, desenvolvendo condições para artistas, técnicos e produtores aperfeiçoarem seu trabalho na cidade;

III. garantir continuidade aos projetos culturais já consolidados e com notório reconhecimento da comunidade;

IV. proteger e aperfeiçoar os espaços destinados às manifestações culturais;

**V. mobilizar a sociedade, mediante a adoção de mecanismos que lhe permitam, por meio de ação comunitária, definir prioridades e assumir co-responsabilidades pelo desenvolvimento e pela sustentação das manifestações e projetos culturais;**

**VI. desenvolver a política municipal de cultura, em consonância com outras políticas públicas, a fim de atender amplamente ao cidadão; e**

**VII. levantar, divulgar e preservar o patrimônio cultural do Município e a memória material e imaterial da comunidade.**

## CIRCULAÇÃO

Segundo o Ministério das cidades, mobilidade urbana é conceituada como:

“Atributo das cidades que se refere à propriedade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. O deslocamento urbano é realizado através de veículos, vias, calçadas e envolve toda a infraestrutura que possibilite o ir e vir das pessoas. De acordo com o que uma determinada área se desenvolve, é necessário que haja meios e infraestrutura adequados que promovam o deslocamento suficiente de bens e pessoas” (Ministério das cidades, 2005, p.3).

A partir deste conceito inicia-se a contextualização de Londrina e sua dinâmica entre os diferentes modais de circulação e qual sua relação com o antigo eixo ferroviário, além dos impactos sobre ele nos dias atuais.

Como primeiro e mais importante ponto destaca-se o fato de que com a remoção dos trilhos em 1982, a ferrovia deu lugar quase que completamente a novas vias do sistema viário. Dos aproximadamente 14 quilômetros de trilhos removidos, 12 com o passar dos anos foram incorporados ao sistema viário, boa parte deles integrados ao eixo da Avenida Leste Oeste.

Desta forma o antigo eixo ferroviário tornou-se um importante eixo de circulação rodoviário na cidade, o de maior relevância e porte sentido leste oeste, o que tem feito com que os órgãos de planejamento urbano olhem para ele apenas como uma solução para problemas do sistema viário, o que torna o protagonismo dos automóveis a maior ameaça à descaracterização e desaparecimento do eixo enquanto eixo de preservação histórico.

Entretanto apesar do grande avanço das obras de sistema viário sobre a preservação do patrimônio histórico cultural do eixo L-O, políticas municipais de mobilidade, presentes na Lei 10637/2008 (PDPML, 2008), explicitam a preocupação do município com o privilégio à escala do pedestre e do desenvolvimento da mobilidade com desestímulo ao uso de transportes individuais, como citados a seguir:

---

Importante ressaltar também a definição do eixo L-O no macrozoneamento urbano - PDPML (2008), como eixo de transporte urbano, o que evidencia a relevância do eixo para com o município como um todo. Além da compreensão do que é previsto pela legislação quanto o objeto de estudo, se faz necessária a análise da escala dos setores anteriormente estabelecidos.

Art. 108. A Política Municipal de Mobilidade, entendida como a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade, incluindo transportes de carga e passageiros, sistema viário, trânsito, educação de trânsito e integração metropolitana, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e a melhor relação custo benefício social, tem como princípios básicos:

**I. priorizar a mobilidade e a acessibilidade cidadã voltada aos pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e pessoas com restrição de mobilidade, em relação ao transporte motorizado;**

**II. priorizar, na ordenação do sistema viário, a circulação do transporte público coletivo sobre o individual, conforme demanda de transporte, capacidade e função da via;**

III. reduzir tempos de viagem;

IV. reduzir o consumo energético e o impacto ambiental;

Art. 109. São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

I. quanto ao transporte:

b) incentivar o uso do transporte não motorizado, através de bicicleta;

e) adequar a oferta de transporte público coletivo à demanda, compatibilizando com as diretrizes de uso e

ocupação do solo e contribuindo para o fortalecimento das diversas atividades nos bairros;

II. quanto ao sistema viário:

**a) garantir à população condições eficientes de deslocamento e acessibilidade aos locais de moradia, trabalho, serviços e lazer;**

**b) dotar o Município de um sistema viário que integre as áreas urbana e rural e o sistema viário intermunicipal – Circuito Verde;**

**c) reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário urbano e intermunicipal, realizando as obras necessárias que permitam a integração entre os diversos bairros da cidade e garantam a sua estruturação planejada;**

**e) minimizar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres;**

**g) desenvolver o sistema ciclovitário;**

**h) estabelecer padrões de qualidade das calçadas, com a finalidade de assegurar condições adequadas de trânsito para todos os pedestres - Programa Calçada para Todos;**



## CIRCULAÇÃO - SETOR CILO

O setor composto pelos bairros Cilo II e Cilo III, encontra-se em uma área industrial, onde o antigo eixo ferroviário localiza-se em parte preservado como ferrovia em atividade visto a presença de indústrias que fazem uso dos trilhos.

Além do trecho mantido como ferrovia apenas um pequeno trecho fora incorporado ao sistema viário, deixando a presença de um intervalo como marca do chão, correndo grande risco de ser apagado uma vez que situa-se em propriedades privadas, sem nenhum instrumento de preservação.

O impacto da circulação de pessoas no setor com relação ao eixo é de predominância do transporte de veículos individuais e de grande porte, com presença de 4 linhas do transporte coletivo que tem o eixo como principal via de conexão entre o setor e o Terminal de integração mais próximo (Oeste), inclusive para conexão intermunicipal, o que fortalece a relevância do eixo no setor como via de circulação de automóveis.

Não há infraestrutura para modal ciclovitário e o modal a pé é pouco utilizado, sobretudo no passeio público das vias componentes do eixo L-O, reflexo das condições de irregularidade que alguns trechos de calçadas se encontram. Entretanto mesmo com o cenário de pouca estrutura que privilegie a circulação de pedestres e ciclistas trilhas e atalhos utilizadas por eles estão presentes em todo o trecho da ferrovia em atividade, criando continuidade e conexão do antigo eixo com o restante do setor.



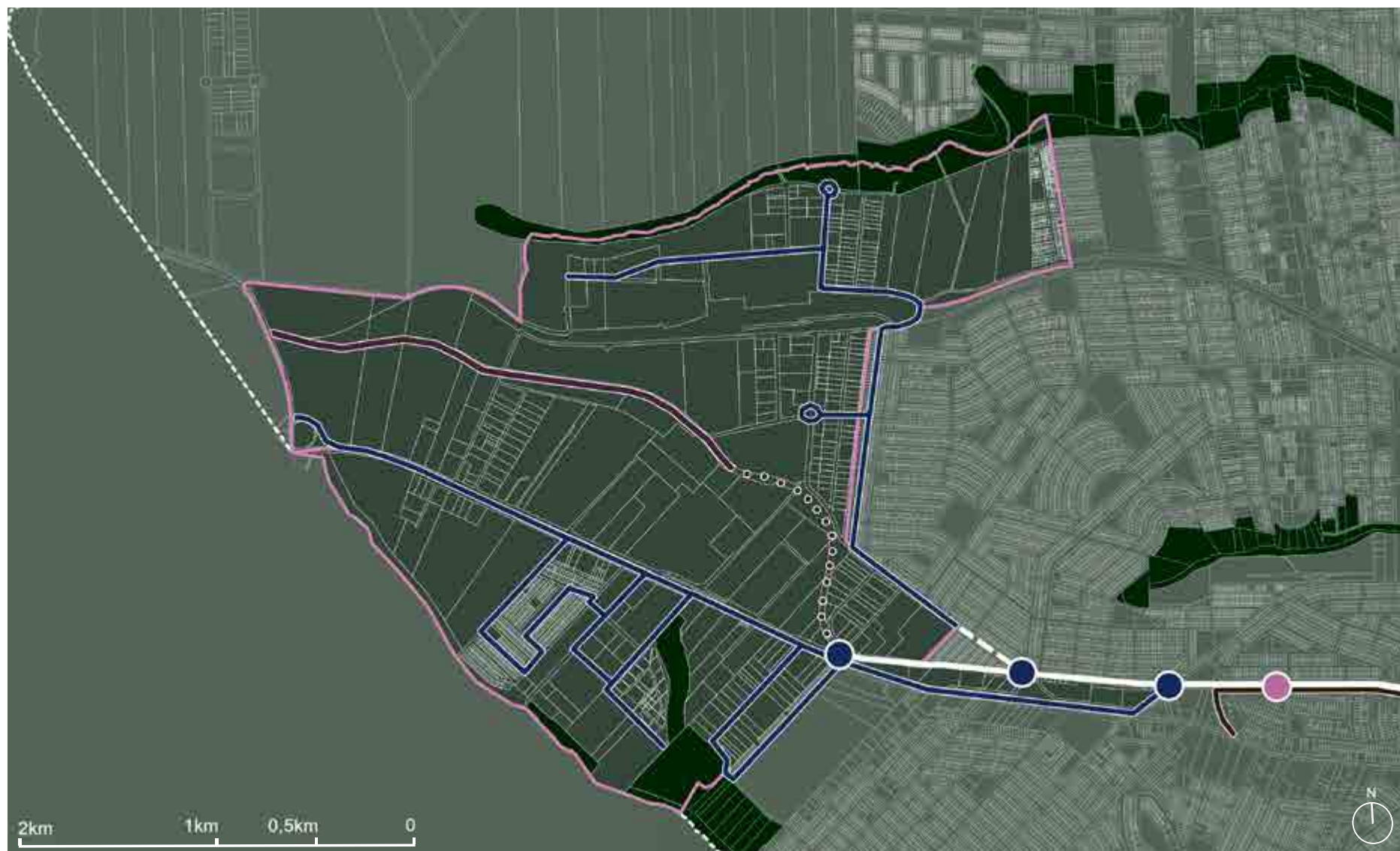
[Figura 118]  
Avenida Cruzeiro  
do Sul (moinho)  
vista sentido leste.  
(Acervo próprio)



[Figura 119]  
Trecho ferrovia em  
atividade, trilha de  
ciclistas, vista senti-  
do leste.  
(Acervo próprio)



[Figura 120]  
Trilha de ciclistas  
saindo da Av. Luigi  
Amorese (final do  
sentido duplo).  
(Acervo próprio)



#### LEGENDA

SECTOR CILLO

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXAO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 121]  
Mapa circulação setor Cilo.  
(Elaborado pelo autor)

## CIRCULAÇÃO - SETOR BANDEIRANTES

Presença de 13 linhas de transporte público que percorrem as principais vias dos bairros, atendendo a toda sua extensão de forma satisfatória. O setor também conta com 2 duas linhas de conexão interurbana, conectando a área a Cambé e Ibiporã.

Apesar de ser bem atendido por transporte coletivo não possui nenhum ponto direto de conexão com o eixo L-O, contudo algumas linhas de transporte público possuem conexão com o Terminal Oeste, localizado nas proximidades, assim criando quatro conexões indiretas com o eixo.

Não possui modal cicloviário na área do setor em questão, contudo há um ponto de conexão indireto entre uma ciclovia próxima e o setor.

Constata-se que apesar dos impactos indiretos da circulação entre o setor e o eixo L-O, há pouca conexão entre os bairros componentes do setor e o eixo, uma vez de que estão apenas em um raio de influência e não em contato direto com o antigo eixo ferroviário.



[Figura 122]  
Avenida Tiradentes  
(atacarejo) vista  
sentido oeste.  
(Acervo próprio)



[Figura 123]  
Avenida Tiradentes  
(conexão av. Arthur  
Thomas) vista sen-  
tido oeste.  
(Acervo próprio)



[Figura 124]  
Avenida Tiradentes,  
vista sentido sul.  
(Acervo próprio)





[Figura 125]  
Mapa circulação  
setor Bandeirantes.  
(Elaborado pelo autor)



## CIRCULAÇÃO - SETOR LEONOR

Possui três pontos de conexão direta com o eixo L-O, através de 5 linhas de transporte público que atendem satisfatoriamente a toda extensão do único bairro componente deste setor, e outros dois pontos de conexão indireta, sendo um deles o Terminal Oeste, ponto para onde convergem todas as linhas de transporte público que atendem ao setor e onde também há conexão com modal ciclovário.

No eixo L-O as calçadas apresentam dimensões diferentes, de acordo com a quadra, sendo em sua maioria estreitas e com irregularidades, desníveis e sem a presença de acessos e travessias entre as vias e o canteiro central.

Estas condições refletem a pouca presença de pedestre no eixo L-O no setor, apesar da alta densidade populacional do bairro, vocação do leito ferroviário para abrigar infraestrutura de circulação de pedestres e ciclistas e da proximidade de ciclovias e trilhas de ciclistas nos setores lindeiros.

O pequeno trecho do antigo eixo ferroviário no setor é integrado ao via do sistema viário, como via de grande fluxo e importância pela conexão e acesso entre o local e a região central da cidade como descrito anteriormente.



[Figura 126]  
Avenida Luigi Amorese (atacarejo)  
vista sentido leste.  
(Acervo próprio)



[Figura 127]  
Avenida Luigi Amorese (atacarejo)  
vista sentido oeste.  
(Acervo próprio)



[Figura 128]  
Avenida Luigi Amorese (rotatória com  
av. Cruzeiro do Sul)  
vista sentido leste.  
(Acervo próprio)



# LEGENDA

SECTOR LEONOR

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 129]  
Mapa circulação  
setor Leonor.  
(Elaborado pelo autor)

## CIRCULAÇÃO - SETOR SHANGRI-LÁ

O antigo eixo ferroviário no setor fora completamente integrado ao sistema viário através de uma sequência de avenidas (Leste Oeste) que ocupam um papel de deslocamento de grande relevância entre o centro e zona leste e oeste na cidade, não apenas para a circulação de veículos individuais como também para o transporte coletivo como apresentado a seguir.

Há presença de 15 linhas de transporte público que percorrem as principais vias dos bairros presentes neste setor, que possui dez pontos de conexão direta do transporte coletivo com o eixo L-O, tornando o eixo de extrema importância para este modal, principalmente pela localização de dois Terminais de integração sua extensão (Central e Oeste), conectados indiretamente com outros setores, reforçando o valor do eixo com o modal.

Toda extensão do eixo L-O em contato com este setor possui modal cicloviário, criando nove pontos de conexão entre este modal e o de transporte público, além das conexões indiretas já mencionadas deste modal com outros setores.

O modal a pé é muito utilizado nos bairros e no eixo L-O, por moradores e transeuntes, para prática de atividades físicas, lazer e circulação, uma vez que há infraestrutura com pista de caminhada no canteiro central e pontos de acesso a esta infraestrutura.

Assim conclui-se a importância do eixo L-O para o setor em todos os modais de circulação e destaca-se o protagonismo para os automóveis de uso individual e as frequentes ações municipais sobre o eixo que privilegiam este modal perante os demais.



[Figura 130]  
Avenida Abelio Benati (terminal oeste) vista sentido oeste. (Acervo próprio)

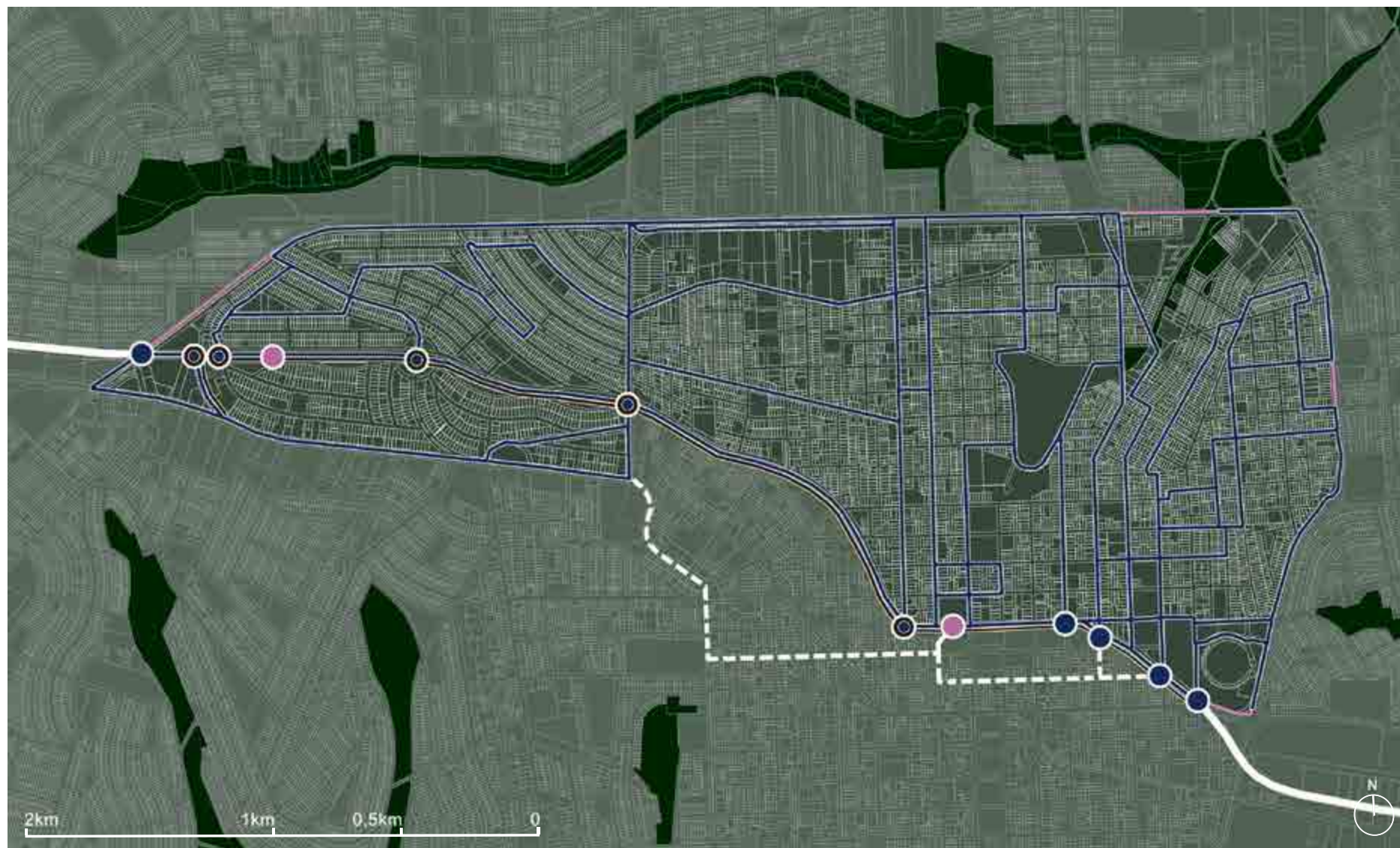


[Figura 131]  
Avenida Abéllo Benati, pista de caminhada e ciclovia. Vista sentido leste. (Acervo próprio)



[Figura 132]  
Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes (Cismepar) vista sentido leste. (Acervo próprio)





#### LEGENDA

SETOR SHANGRI-LÁ

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 133]  
Mapa circulação  
setor Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)



## CIRCULAÇÃO - SETOR CENTRO

Todo o antigo eixo ferroviário fora integrado ao sistema viário através da "Avenida Leste Oeste", encontrando-se neste setor a principal concentração de fluxo de deslocamento de veículos individuais, e transporte coletivo, com claro protagonismo a estes modais.

Presença de 28 linhas de transporte público, devido a localização do principal terminal de integração da cidade, no bairro (Central) este localizado no eixo L-O, ao qual todas as linhas convergem. Além da necessidade de acesso a região central da cidade por sua diversidade de atividades e alta densidade residencial. Possui também conexão intermunicipal com as cidades Cambé e Ibiporã através de 9 linhas de transporte público com paradas no eixo L-O.

Apesar do setor atuar como ponto principal de conexão do transporte público em Londrina, possui apenas cinco pontos de conexão direta entre o modal e o eixo L-O, concentrando nestes pontos um grande fluxo de veículos.

Possui seis pontos de conexão do modal ciclovitário com o eixo L-O, compreendendo uma ciclovie em toda extensão do eixo no setor, de continuidade no setor a oeste.

O modal a pé é presente no setor e em todo eixo L-O, contudo avalia-se um grande fluxo de pessoas devido a diversas condicionantes citadas anteriormente. As calçadas localizadas diretamente no eixo possuem dimensões pouco adequadas ao grande fluxo e há acessos e travessias nas vias para os canteiros centrais.



[Figura 134]  
Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes (terminal central) vista sentido leste.  
(Acervo próprio)



[Figura 135]  
Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes (Maternidade) vista sentido oeste.  
(Acervo próprio)



[Figura 136]  
Avenida Arcebispo Dom Geraldo Fernandes. Ciclovie e pista de caminhada. Vista sentido oeste.  
(Acervo próprio)



#### LEGENDA

SECTOR CENTRO

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 137]  
Mapa circulação  
setor Centro.  
(Elaborado pelo autor)



## CIRCULAÇÃO - SETOR BRASÍLIA

Este setor onde o antigo eixo ferroviário fora ocupado em quase toda sua extensão por ruas e avenidas é marcado por uma série de fragmentações. As vias que integram o eixo L-O neste trecho apresentam diferentes realidades, onde o intervalo do eixo mais a leste (Av. João Miguel Caram) possui maior circulação de veículos enquanto que a porção a oeste em contato com o setor Centro possui menor circulação de veículos.

Estas diferentes realidades ocorrem pelo fato das vias não possuírem continuidade, desta forma criando diferentes cenários quanto ao protagonismo dos automóveis de acordo com cada trecho do eixo L-O no setor. Há presença de 7 linhas de transporte público que atendem a toda extensão dos bairros do setor, havendo seis pontos de conexão direta com o eixo L-O e outros dois de conexão indireta, além do Terminal Central.

Há presença do modal cicloviário, através de uma extensão de ciclovia e ciclofaixa, presentes no entorno de dois empreendimentos comerciais de grande porte da região, criando um ponto de conexão direta entre o modal com o eixo L-O. O mesmo trecho também favorece o modal a pé, com a presença de pista de caminhada, acessos e travessias para pedestres, entretanto o modal não é presente com a mesma intensidade no eixo L-O, apesar do baixo fluxo de veículos no trecho.

Cabe destacar um trecho onde o eixo L-O mesmo incorporado por uma avenida não marca com exatidão o antigo caminho do trem, representando "marca no chão", hoje localizada em um terreno privado.



[Figura 138]  
Avenida Martiniano do Valle Filho (Boulevard) vista sentido oeste.  
(Acervo próprio)



[Figura 139]  
Avenida João Miguel Caram. Antigo leito ferroviário. Vista sentido leste.  
(Acervo próprio)



[Figura 140]  
Avenida João Miguel Caram, vista sentido oeste.  
(Acervo próprio)



# LEGENDA

SETOR BRASÍLIA

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 141]  
Mapa circulação  
setor Brasília.  
(Elaborado pelo autor)



## CIRCULAÇÃO - SETOR ANTARES

Neste setor a presença do antigo eixo ferroviário não está incorporado a nenhuma rua ou avenida consolidada, apesar das obras de construção de uma avenida nas limitações a norte da UTFPR.

Assim o trecho L-O segue em quase toda sua extensão apenas como "marca no chão", com destaque para o apagamento de uma parte do eixo original com a construção de residenciais multifamiliares que desconsideraram a memória do local, criando um boulevard entre os blocos que poderia ter mantido o eixo original, visto a proximidade por onde passava.

O setor apresenta próximo ao eixo uma área com pouca ocupação e adensamento o que configura a região como de pouco protagonismo para automóveis. Há no setor 5 linhas de transporte público que percorrem as principais vias dos bairros presentes neste setor, não havendo nenhum ponto de conexão direta entre o modal transporte coletivo e o eixo L-O e dois de conexão indireta.

Há presença de modal cicloviário no setor assim como pistas decamionhadas, ambas localizadas em mais de uma via, sobretudo nas imediações dos residenciais multifamiliares localizados na Avenida João Miguel Caram. A presença de ciclistas é expressiva sobretudo devido a presença da estrada dos pioneiros por atrair muitos adeptos da prática esportiva para o ambiente rural.

As boas condições de passeio público, assim como existência de acessos e travessias para pedestres tornam a presença do modal a pé cada vez mais utilizada no setor.



[Figura 142]  
Trecho do eixo L-O sem via, lindeiro a Av. das Laranjeiras, vista sentido leste. (Acervo próprio)



[Figura 143]  
Trecho do eixo L-O com via em construção (UTFPR), vista sentido oeste. (Acervo próprio)



[Figura 144]  
Trecho do eixo L-O sem via (residenciais MRV), vista sentido leste. (Acervo próprio)



#### LEGENDA

SETOR ANTARES

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- LIMITE BAIRROS
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DO SETOR
- ROTA TRANSPORTE PÚBLICO FORA DO SETOR
- PERÍMETRO URBANO

- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO + CICLOVIA - EIXO L-O
- CONEXÃO TRANSPORTE PÚBLICO - EIXO L-O
- TERMINAL DE INTEGRAÇÃO
- CICLOVIA
- EIXO LESTE OESTE



[Figura 145]  
Mapa circulação  
setor Antares.  
(Elaborado pelo autor)

## OCUPAÇÃO

Uma vez identificado valor patrimonial do eixo L-O como antiga linha férrea e do conjunto de permanências relacionadas a ela, faz-se necessária a análise das projeções de ocupação para as áreas que impactam diretamente sobre este conjunto histórico cultural.

Segundo a Lei de Zoneamento 12236/2015, ao decorrer do eixo L-O há a definição de diversas zonas, residenciais, comerciais, industriais e especiais, responsáveis por estabelecer os critérios de ocupação e uso de cada localidade assim como suas projeções futuras de ocupação.

O mapa a seguir [Fig.146] exhibe este zoneamento, tal como o plano diretor faz a seguinte menção a um dos trechos objeto de estudo do trabalho reforçando o preceito de preservação para áreas de valor histórico culturais.

**Art. 104.** Fica instituído o Macrozoneamento Urbano do Distrito Sede de Londrina que institui:

III. a Macrozona Urbana do Centro Histórico, que corresponde ao núcleo histórico central da cidade de Londrina e tem como objetivo a preservação da memória histórica, cultural e arquitetônica e a utilização daquele espaço para as atividades de lazer e turismo, além das atualmente instaladas;

Através das especificações de permissibilidade de cada zona, presente nos setores em estudo, concebe-se o desenvolvimento de uma projeção de adensamento populacional e

incentivo de expansão e desenvolvimento de núcleos comerciais, sobretudo através de verticalização para algumas localidades.

Com estas projeções é possível identificar a região leste da cidade como principal área de expansão, que pode ser confirmada através da movimentação do mercado imobiliário na região, com surgimento recente de diversos empreendimentos residenciais que por sua vez deram início a execução de uma série de obras públicas de investimento em infraestrutura, bem como de novos empreendimentos comerciais.

Destacam-se três localidades nas imediações diretas ao eixo que apreseem projeção de adensamento, que por sua vez requer muito cuidado e um olhar sensível a preservação das camadas de memória de cada lugar, sendo elas: Os residenciais multifamiliares verticais, situados no extremo leste do eixo L-O (Cidade Industrial), na região do Marco Zero (Fraternidade) e no jardim Shangri-lá.

Estes são três exemplos de locais onde há uma maior movimentação de novos empreendimentos na atualidade, contudo toda a extensão do eixo L-O encontra-se em constante tensão, uma vez que o zoneamento municipal não institui uma zona especial de preservação para o eixo.

Importante ressaltar que o terreno do leito ferroviário, vazio, não é classificado como nenhuma zona segundo a lei de ocupação do solo urbano.





# LEGENDA

ZONEAMENTO  
RESIDENCIAL E COMERCIAL

- ÁREA RESIDENCIAL
- ÁREA COMERCIAL
- EIXO LESTE OESTE

[Figura 146]  
Mapa de zoneamento - eixo L-O.  
(Elaborado pelo autor)



Dando continuidade a análise de projeções de ocupação pode-se avaliar as propostas mencionadas em comparativo a densidade demográfica e realidade histórico social da cidade.

Londrina atualmente encontra-se com sua região central correspondente ao centro histórico, parte da área analisada no trabalho, com uma alta densidade demográfica, que em paralelo ao processo pelo qual cidades jovens como Londrina passam inicia-se um processo de surgimento de novas centralidades e sub-centralidades, visto que a região central altamente adensada encontra-se em marcha à saturação.

Com esta movimentação outras regiões passam a receber grandes investimentos e transformações, como as projeções citadas anteriormente, que podem ser visualizadas no mapa de adensamento [Fig.147] e vistas como argumentos que reforçam a preocupação para com a preservação dos vestígios históricos relacionados ao eixo L-O, uma vez que justamente as áreas de menor densidade são as áreas que concentram mais vestígios físicos a serem preservados.

Ao mesmo tempo o processo de desvalorização da região central pelo qual cidades jovens como Londrina passaram é sucedido pela saturação e adensamento dos novos centros gerados e há uma retomada e revalorização do centro.

Uma vez que Londrina se encontra como uma cidade neste processo, faz-se necessário o pensamento e fortalecimento de políticas de preservação alinhadas ao zoneamento, de maneira a propiciar a real instituição e defesa do patrimônio histórico cultural da cidade, para as regiões menos adensadas e consolidadas assim como antes que seu centro seja alvo de um grande processo de revalorização, ambos normalmente acompanhado de uma difícil negociação entre interesses públicos e privados onde convencionalmente a memória e o patrimônio histórico saem perdendo.

Neste contexto observa-se qual a realidade em cada um dos setores que compõem o eixo quanto ao uso e ocupação do solo a fim de aprofundar estas reflexões a cada uma destas porções.



# LEGENDA

DENSIDADE DEMOGRÁFICA  
EIXO LESTE OESTE

100 - 2000  
2001 - 4000  
4001 - 6000

6001 - 8000  
8001 - 10000  
10001 - 20000

[Figura 147]  
Mapa de zoneamento - eixo L-O.  
(IBGE, CENSO 2010. Elaborado pelo autor)

## USO PRATICADO DO SOLO - SETOR CILO E LEONOR

O estudo a seguir inclui os setores Cilo e Leonor, que são compostos pelos bairros de contato direto ao eixo, Cilo III e Leonor, um de zoneamento predominante industrial e outro residencial.

Este trecho correspondente do cruzamento do eixo L-O com a PR 445 até o viaduto sobre a avenida Brasília, possui em seu trecho mais a leste uma grande quantidade de lotes de uso comercial [Fig.148], com empreendimentos de diferentes escalas, onde se destacam atividades comerciais de grande porte. A presença de atividades industriais [Fig.149] caracteriza o trecho próximo a BR 369 e sua sequência a oeste, com empreendimentos de médio e grande porte.

Também há a presença de unidades residenciais mesmo que em pequena quantidade, sobretudo em contato direto ou próximo em sua maioria com o jardim Leonor, bairro predominantemente residencial unifamiliar horizontal [Fig.150] de alta taxa de adensamento demográfico.

Por fim, a presença de vazios urbanos criam destaque na paisagem urbana em todo o trecho, com lotes de grandes dimensões vazios tanto na ponta leste quanto na ponta oeste, de caráter puramente industrial.

A área não dispõe de espaços e ou equipamentos públicos ao decorrer dos lotes em contato direto com o eixo, apesar da existência de diversos exemplares destes espalhados pelas imediações ao eixo L-O no jardim Leonor. Apesar disso três pontos são classificados como grandes geradores de tráfego, impactando significativamente o setor.



[Figura 148]  
Atividade comercial.  
Av. Luigi Amorese.  
(Acervo próprio)



[Figura 149]  
Atividade industrial.  
Eixo ferrovia.  
(Acervo próprio)



[Figura 150]  
Uso residencial.  
Av. Luigi Amorese.  
(Acervo próprio)





#### LEGENDA

USO PRATICADO DO SOLO  
Bairro Cilo e Leonor

■ ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE  
■ PONTO GERADOR DE MUITO TRÁFEGO  
■ USO INSTITUCIONAL  
■ LIMITE BAIRROS

■ USO RESIDENCIAL UNI OU MULTIFAMILIAR HORIZONTAL  
■ USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR VERTICAL  
■ USO COMERCIAL  
■ ESPAÇO PÚBLICO

■ USO INDUSTRIAL  
■ USO MISTO  
■ SUBUTILIZADO  
■ VAZIO URBANO

[Figura 151]  
Mapa uso praticado  
Cilo e Leonor.  
(Elaborado pelo autor)



## USO PRATICADO DO SOLO - SETOR SHANGRI-LÁ

O eixo L-O no trecho em análise se inicia no cruzamento com a avenida Dez de Dezembro e finaliza se no cruzamento com a avenida Brasília e este setor é composto pelos bairros Shangri-lá, Vila Nova, Vila Recreio e Vila Casoni, possuindo o Centro Histórico como bairro lindeiro em boa parte do trecho.

Nota-se que apesar de bairros predominantemente residenciais unifamiliares horizontais, a presença de atividades comerciais é de grande destaque em toda extensão do trecho em estudo, há a presença de lotes de grande porte de uso institucional por todo eixo, com maior concentração na ponta leste, correspondente a Vila Casoni, assim como há presença de lotes de uso residencial presentes no eixo localiza se na ponta oeste, correspondente ao jardim Shangri-lá.

Chama a atenção a concentração em um trecho próximo do trecho correspondente a Vila Nova a presença de alguns lotes de médio e grande porte, subutilizados ou vazios [Fig.153], também havendo lotes vazios de grande extensão na ponta oeste, jardim Shangri-lá, parte do trecho com grande destaque para presença de áreas livres de espaço público, do leito da antiga linha férrea assim como praças em seu entorno [Fig.154].

O setor possui grande quantidade de equipamentos e espaços públicos localizados principalmente nas imediações do jardim Shangri-lá, Casoni e Centro, sendo destes, seis classificados como pontos geradores de muito tráfego, impactando significativamente na dinâmica da região.



[Figura 152]  
Uso residencial.  
Av. Arcebispo Dom  
Geraldo Fernandes.  
(Acervo próprio)



[Figura 153]  
Lote subutilizado.  
Av. Arcebispo Dom  
Geraldo Fernandes.  
(Acervo próprio)



[Figura 154]  
Espaço público,  
praças. Av. Arce-  
bispo Dom Geraldo  
Fernandes.  
(Acervo próprio)



#### LEGENDA

USO PRATICADO DO SOLO  
SECTOR SHANGRI-LÁ

ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE

PONTO GERADOR DE MUITO TRAFEGO

USO INSTITUCIONAL

LIMITE BAIRROS

USO RESIDENCIAL UNI OU MULTIFAMILIAR HORIZONTAL

USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR VERTICAL

USO COMERCIAL

ESPAÇO PÚBLICO

USO INDUSTRIAL

USO MISTO

SUBUTILIZADO

VAZIO URBANO

[Figura 155]  
Mapa uso praticado  
Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)



## USO PRATICADO DO SOLO - SETOR CENTRO

O trecho do eixo L-O correspondente ao setor centro vai do cruzamento da avenida Dez de Dezembro até o cruzamento com a avenida Rio Branco, fazendo fronteira em toda extensão do eixo com os bairros Vila Casoni, Vila Recreio e Vila Nova.

A predominância é de uso comercial com grande variedade de atividades diferentes [Fig.156] e destaque para presença de diversos lotes de uso institucional [Fig.157], principalmente concentrados na porção leste do trecho, porém presentes também em outros pontos.

Pode-se perceber junto a este núcleo de lotes de uso institucional a existência de espaços públicos, além da formação de um núcleo próximo de lotes subutilizados ou vazios.

São poucos os lotes com uso residencial de contato direto com o eixo, tendo estes exceções pontuais. E um total de quatro pontos classificados como geradores de grande tráfego para localidade que como região central já possui um alto fluxo de deslocamentos de pessoas diariamente.



[Figura 156]  
Atividade comercial.  
Av. Arcebispo Dom  
Geraldo Fernandes.  
(Acervo próprio)

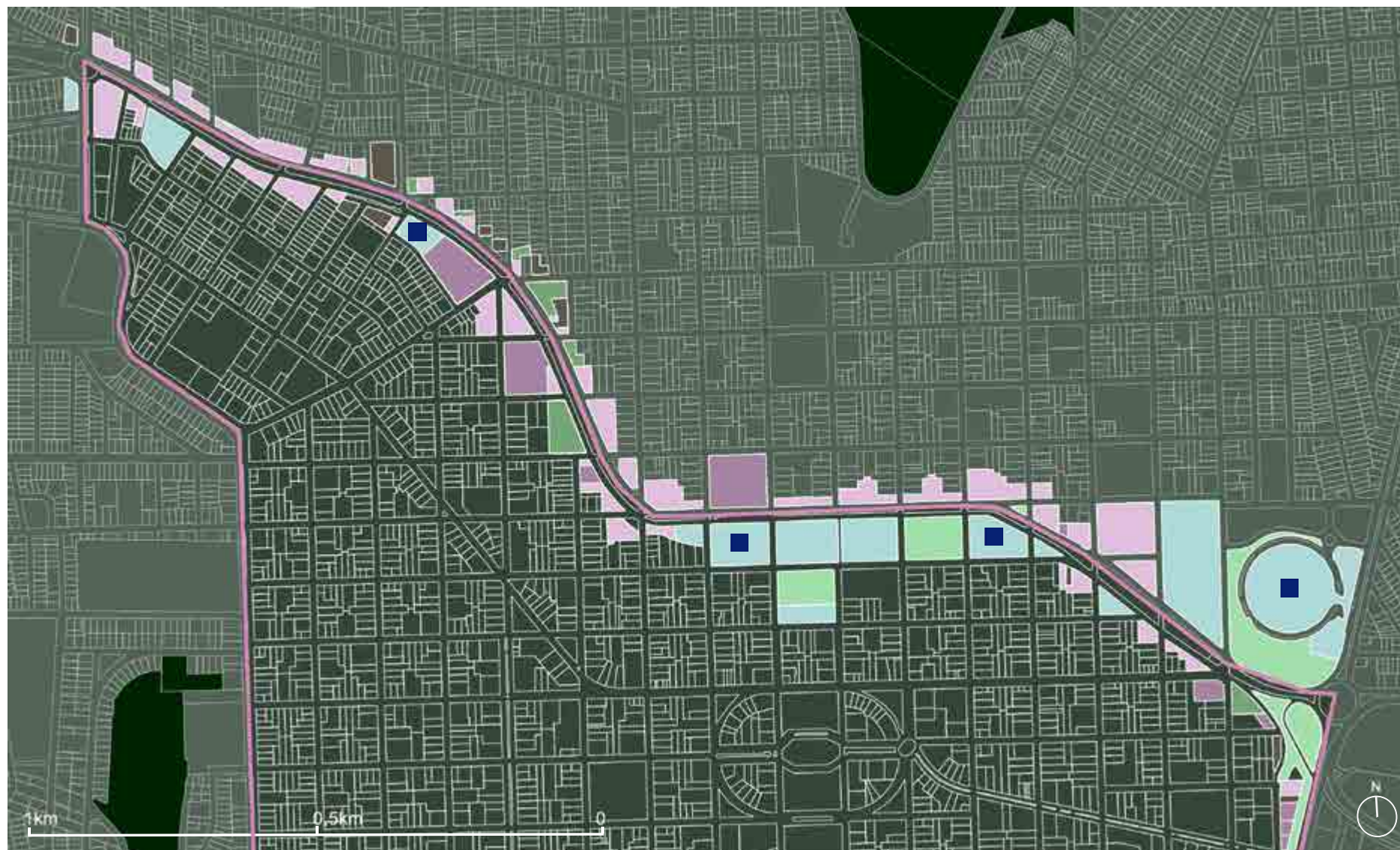


[Figura 157]  
Uso institucional,  
SESC Cadeião.  
Av. Arcebispo Dom  
Geraldo Fernandes.  
(Acervo próprio)



[Figura 158]  
Lotes vazios e  
subutilizados. Rua  
Norman Prochet.  
(Acervo próprio)





#### LEGENDA

USO PRATICADO DO SOLO  
SETOR CENTRO

ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE

PONTO GERADOR DE MUITO TRÁFEGO

USO INSTITUCIONAL

LIMITE BAIRROS

USO RESIDENCIAL UNI OU MULTIFAMILIAR HORIZONTAL

USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR VERTICAL

USO COMERCIAL

ESPAÇO PÚBLICO

USO INDUSTRIAL

USO MISTO

SUBUTILIZADO

VAZIO URBANO

[Figura 159]  
Mapa uso praticado  
Centro.  
(Elaborado pelo autor)

## USO PRATICADO DO SOLO - SETOR BRASÍLIA

Este setor compreende seu trecho, da área da avenida João Miguel Caram até o cruzamento com a avenida Dez de Dezembro. Os bairros componentes deste setor são o Jardim Brasília, Jardim Fraternidade e Interlagos, todos predominantemente residenciais unifamiliares horizontais.

A área na ponta oeste correspondente ao entorno imediato dos Jardins Brasília e Fraternidade, possui uma predominância de lotes de uso comercial, contudo a presença de atividade comercial também ocorre em outros pontos do eixo. Também na porção oeste deste trecho em estudo, há evidente presença de lotes de uso institucional e subutilizados, além de um vazio urbano de grande extensão.

Outro ponto importante é a presença de uso residencial unifamiliar e multifamiliar [Fig.161] em maior número na porção média do trecho, correspondente a área de fronteira ao jardim Antares, onde também há em maior extensão a presença de áreas públicas.

Por fim, a porção leste caracteriza-se pelo predomínio de extensas áreas de vazios urbanos [Fig.162] e a porção oeste como de maior consolidação, onde localiza-se um ponto de classificação como de grande tráfego, certamente impactante para o setor como todo.



[Figura 160]  
Lotes vazios.  
Av. Martiniano do  
Valle Filho.  
(Acervo próprio)

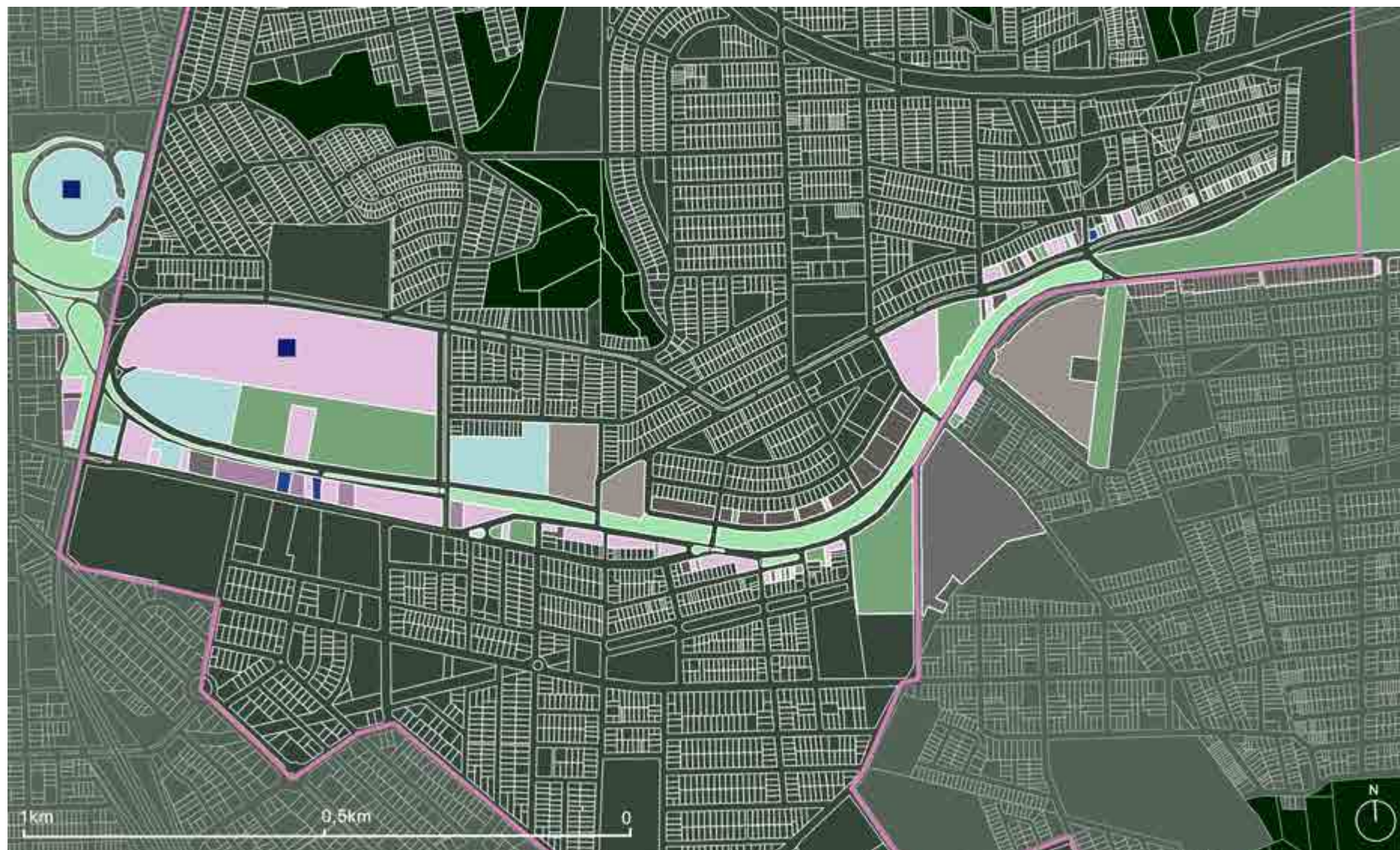


[Figura 161]  
Uso residencial.  
Av. Carmelo Dutra  
(Acervo próprio)



[Figura 162]  
Vazio urbano.  
Av. Carmelo Dutra  
(Acervo próprio)





#### LEGENDA

USO PRATICADO DO SOLO  
SECTOR BRASÍLIA

- ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE
- PONTO GERADOR DE MUITO TRÁFEGO
- USO INSTITUCIONAL
- LIMITE BAIRROS

- USO RESIDENCIAL UNI OU MULTIFAMILIAR HORIZONTAL
- USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR VERTICAL
- USO COMERCIAL
- ESPAÇO PÚBLICO

- USO INDUSTRIAL
- USO MISTO
- SUBUTILIZADO
- VAZIO URBANO

[Figura 163]  
Mapa uso praticado  
Brasília.  
(Elaborado pelo autor)



## USO PRATICADO DO SOLO - SETOR ANTARES

O setor que inicia se na Avenida João Miguel Caram e segue pela mesma via até sua entrada no setor seguinte, fronteira com o jardim Interlagos. Os bairros presentes neste setor são jardins Antares e Cidade Industrial.

O maior destaque no setor é quanto a presença de grandes extensões territoriais de vazios urbanos, com presença de uso residencial unifamiliar e multifamiliar [Fig.164] em alguns pontos, sobretudo correspondentes a área do jardim Antares sobre residências unifamiliares e ao Cidade Industrial a presença de residências multifamiliares verticais.

Um ponto de grande destaque no setor é a presença de um lote de uso institucional de grande porte [Fig.166], localizado na porção leste do trecho do eixo L-O (UTFPR), classificado como ponto gerador de grande tráfego de pessoas e veículos para a região.

Cabe ressaltar ainda sobre o setor a pouca presença de espaços públicos nas proximidades com o antigo eixo da ferrovia, com exceção a área dos residenciais multifamiliares da Avenida João Miguel Caram de recente construção, que tem implementado uma série de infraestruturas de lazer de uso público.



[Figura 164]  
Residenciais multifamiliares,  
Avenida João Miguel Caram.  
(Acervo próprio)



[Figura 165]  
Uso familiar residencial unifamiliar.  
Avenida João Miguel Caram.  
(Acervo próprio)



[Figura 166]  
Uso institucional.  
Avenida João Miguel Caram.  
(Acervo próprio)



# LEGENDA

USO PRATICADO DO SOLO  
SETOR ANTARES

ESTRUTURAS LINEARES - FUNDOS DE VALE  
PONTO GERADOR DE MUITO TRÁFEGO  
USO INSTITUCIONAL  
LIMITE BAIRROS

USO RESIDENCIAL UNI OU MULTIFAMILIAR HORIZONTAL  
USO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR VERTICAL  
USO COMERCIAL  
ESPAÇO PÚBLICO

USO INDUSTRIAL  
USO MISTO  
SUBUTILIZADO  
VAZIO URBANO

[Figura 167]  
Mapa uso praticado  
Antares.  
(Elaborado pelo autor)

## SÍNTESE

A partir do diagnóstico realizado no antigo eixo ferroviário objeto de estudo do trabalho, foram identificados diversos pontos de permanências físicas de valor cultural e patrimonial a serem preservados, entre eles: edifícios, marcas no chão, visuais, paisagens, bairros e eixos.

Foram localizados os princípios pontos geradores de fluxo ou âncoras assim como espaços públicos a poder integrar a proposição, uma vez que suas presenças podem alterar as dinâmicas sociais relacionadas ao eixo, servindo como estrutura já existente ou ponto potencializador.

Um problema identificado é a fragmentação do eixo, que apesar de possuir características similares em diversos pontos diferentes não possui unidade, porém apresenta vários tópicos que podem ser trabalhados como fatores integradores, como as "vocações" históricas que cada área apresenta, relacionadas ao mesmo eixo.





A presença de diversos edifícios e áreas de valor patrimonial e cultural, de equipamentos institucionais de relevância e geração de fluxo, são fatores de potencialidade para a afirmação de sua extensão como eixo, reforçando também o desenvolvimento neste processo, de ações participativas e interativas como ferramentas para intensificar o senso de pertencimento da população com o espaço e concretizar o valor que ele possui.





Desta maneira formam-se claramente áreas de maior fragilidade nas pontas do eixo L-O a serem preservadas, tanto a leste quando a oeste e uma concentração de principais pontos formando cinco áreas, estas com vocações específicas de acordo com a memória do lugar.





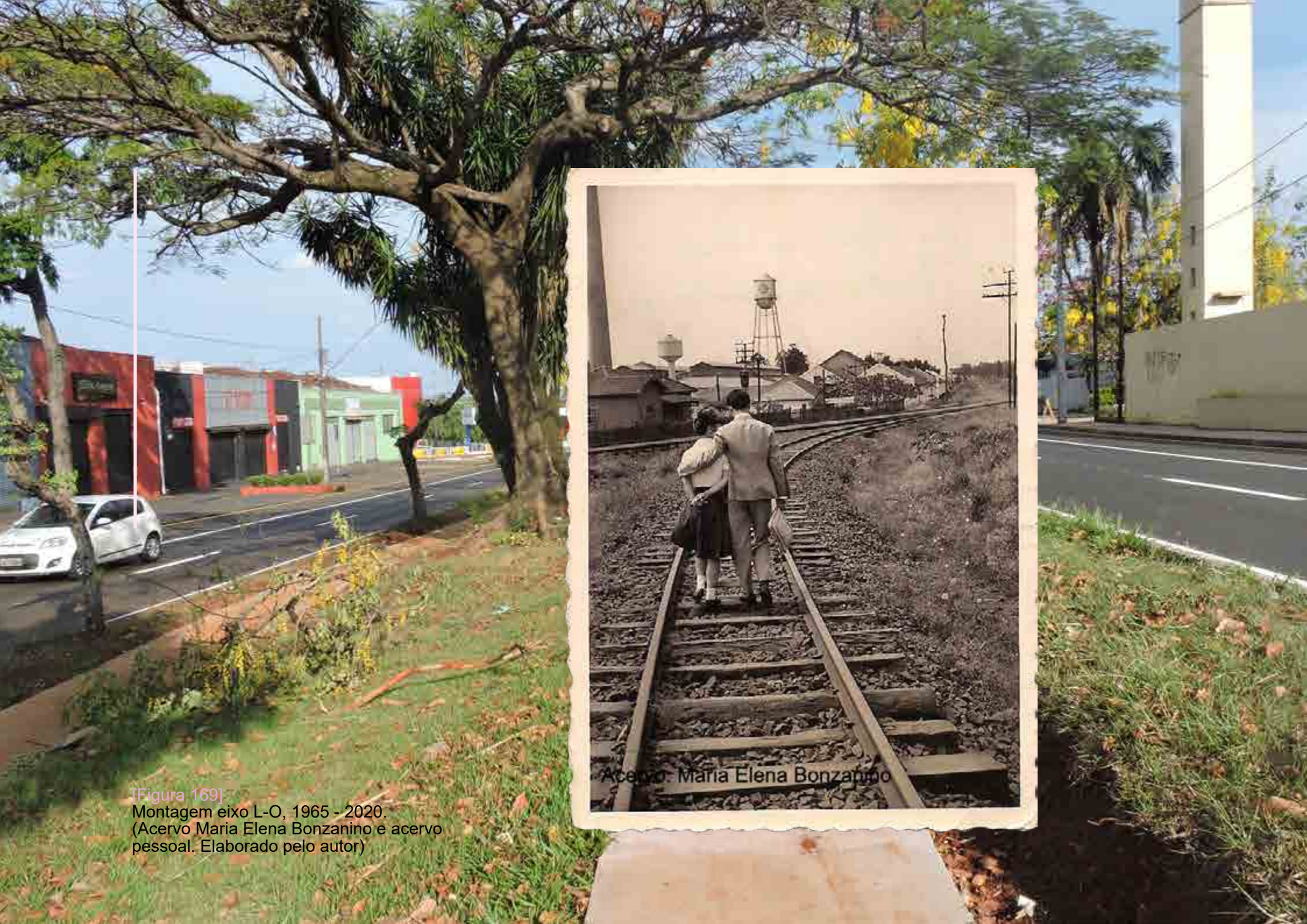
# LEGENDA

-  PONTOS DE PERMANÊNCIAS
-  EQUIPAMENTO DE SERVIÇO PÚBLICO
-  ESPAÇO PÚBLICO
-  FERROVIA ATUAL

-  EIXO LESTE OESTE INCORPORADO PELO SISTEMA VIÁRIO
-  EIXO ESTRADA DOS PIONEIROS
-  EIXO LESTE OESTE FRAGMENTADO
-  PERÍMETRO URBANO

[Figura 168]  
 Mapa síntese  
 (Elaborado pelo autor)





Acervo: Maria Elena Bonzanino

[Figura 169]  
Montagem eixo L-O, 1965 - 2020.  
(Acervo Maria Elena Bonzanino e acervo  
pessoal. Elaborado pelo autor)



## 5. LUGAR LESTE OESTE

---

*Tens meus passos, tuas ruas  
E como nelas andei...  
Amei em noites de lua,  
Nas nuas brisas, despertei...*

*O teu céu é de um azul diferente  
As estrelas são confidentes  
Carregas meus sonhos, minha vida  
Pelas tuas avenidas a desfilar...*

*És tão bela, minha cidade  
Que mesmo em lindas viagens  
Sinto saudades de ti...*

*Em nenhum lugar desse mundo  
Haverá porto seguro  
Como o que tenho aqui...*

*Rose Felliciano*



O roteiro “Trilhos da Memória” é o projeto de um roteiro histórico cultural para o eixo da antiga linha ferroviária da cidade de Londrina que em 1982 deixou de existir em trilhos e vagões para existir apenas na memória. O roteiro visa através de um trajeto guiado pelo conjunto de vestígios históricos da antiga linha férrea resgatar e fortalecer a memória do antigo eixo e relevância que tivera para o surgimento e desenvolvimento da cidade.

Com base no reconhecimento das camadas de permanência histórica do foi delimitado o trecho original por onde a ferrovia passava, delimitando a extensão a ser integrada pelo roteiro, assim como, a vocação a ser enfatizada em cada segmento dos aproximadamente 15 quilômetros do trajeto.

O roteiro foi elaborado com a proposição de ser experienciado em duas escalas, a do pedestre e a do ciclista, por reconhecer estas escalas como escalas que melhor possibilitam ao usuário conectar-se e compreender a essência e a memória do lugar.

O roteiro então corresponde todo o eixo por onde no passado corriam os vagões, como um convite ao usuário a embarcar em uma viagem pela antiga Londri-

na dos trilhos do trem e o experimentar de leste a oeste como o trem fazia em uma jornada composta por cinco paradas, como estações, onde o usuário como em uma viagem pelo passado percorre os pontos que conectam a cidade ao significado e memória de sua origem.

Para cada uma das cinco estações foi definida uma trilha interpretativa, que integra a memória do lugar ao conjunto de permanências e vestígios históricos, a serem experienciadas através de uma caminhada orientada por paradas em pontos de apoio contendo conteúdo sobre a história do lugar, através de uma infraestrutura acessível que em muitos pontos se utiliza de espaços públicos existentes para compor estes espaços.

O roteiro também se faz uma estratégia de preservação do patrimônio histórico cultural da cidade, uma vez que além de fortalecer o significado da memória da antiga ferrovia, também propõe um conjunto de diretrizes de preservação para o eixo, estas diretrizes são apresentadas de acordo com categorias de eixo, manchas e edifícios históricos, apresentadas no Plano Diretor de Preservação de Londrina, onde foi estabelecido como eixo de preservação o antigo caminho da linha férrea, assim como os eixos da antiga Estrada do Pioneiros e

Avenida Duque de Caxias como importantes eixos de valor patrimonial relacionando ao eixo L-O.

Para esta definição de preservação do eixo L-O, propõe-se como principal parâmetro de preservação para além dos definidos pelas atuais zonas em que cada trecho encontra-se a salvaguarda a manutenção do antigo caminho como todo, o resguardando como estrutura linear presente na paisagem através da continuidade de vias, presença de espaços públicos de lazer, etc.

Também se aponta para esta categoria a restrição de gabarito de altura a no máximo dois pavimentos para os lotes em contato direto com o eixo, como meio de manter a paisagem predominantemente horizontal existente ao decorrer de sua extensão, assim como manter a sensação de amplitude existente nos vazios deixados pela retirada dos trilhos proporcionada pela horizontalidade das edificações em contato direto com o eixo.

Como manchas de preservação é proposta a delimitação do jardim Shangri-lá, uma vez que o bairro corresponde a um bairro histórico de grande valor histórico cultural a Londrina, além da relação direta com a antiga ferrovia que o cruzava.

Para o bairro como principal parâmetro que difere

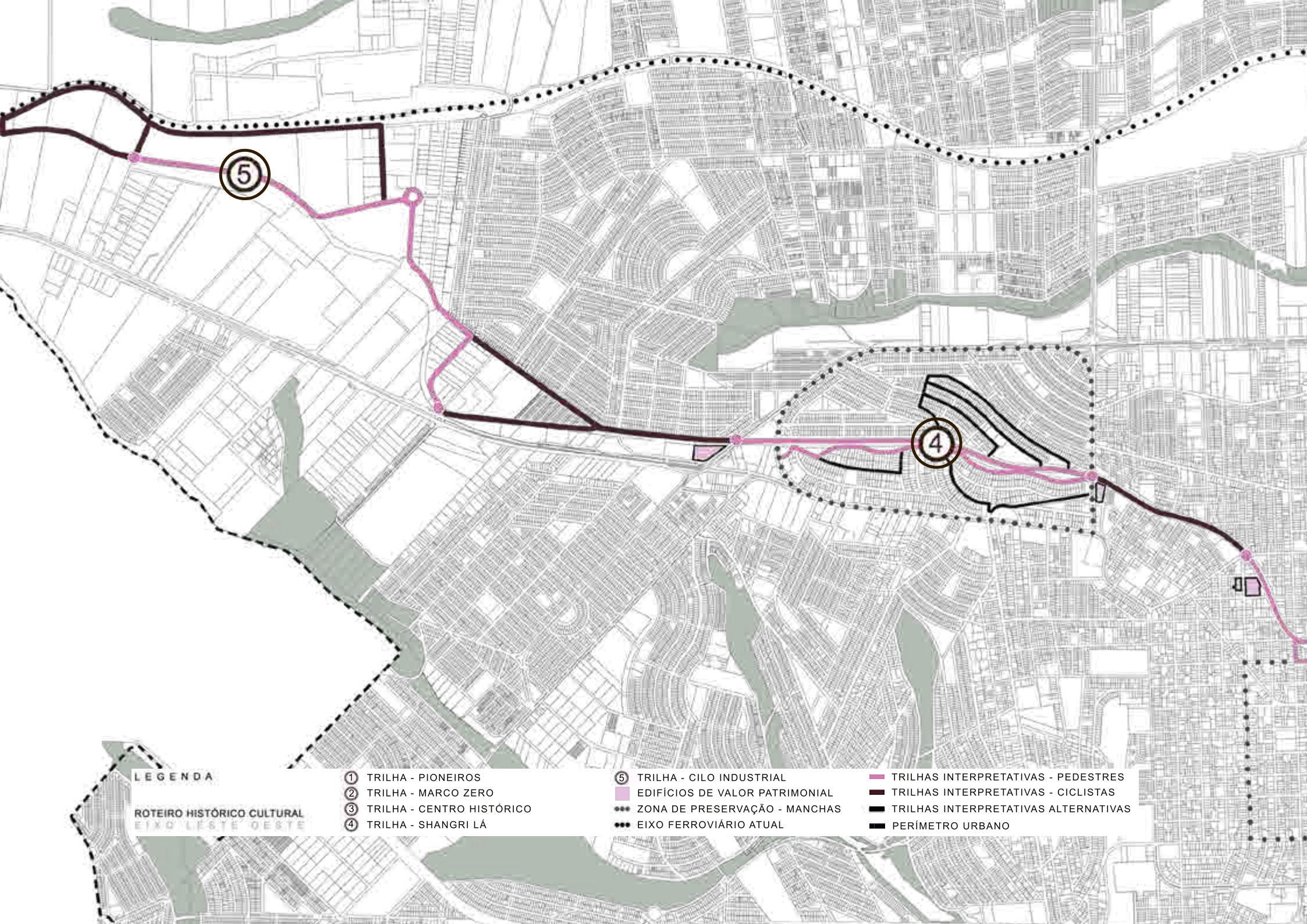
dos apresentados pelo atual zoneamento enquadra-se também a restrição de gabarito de altura, uma vez que a paisagem predominante historicamente é horizontal.

Também se enquadra a preservação de suas características morfológicas, como o traçado, tamanho dos lotes, presença de passagem para pedestres e tipos de cruzamentos, bem como conservação de edificações das décadas iniciais de consolidação do bairro, que marcam a passagem do tempo no lugar.

Para a categoria de edifícios históricos, propõe-se parâmetros que assegurem a preservação de suas características originais e também condições que incentivem sua ocupação, como forma de garantir uso e evitar o desaparecimento destes edifícios.

Por fim é proposta uma zona de preservação histórica que abrange uma faixa de lotes no entorno em contato direto ao eixo, como uma forma de assegurar a preservação dos eixos visuais imediatos presentes por todo decorrer do eixo, importante permanência do antigo caminho do trem, assegurando uma faixa de profundidade na paisagem a partir da escala do pedestre no eixo.





LEGENDA

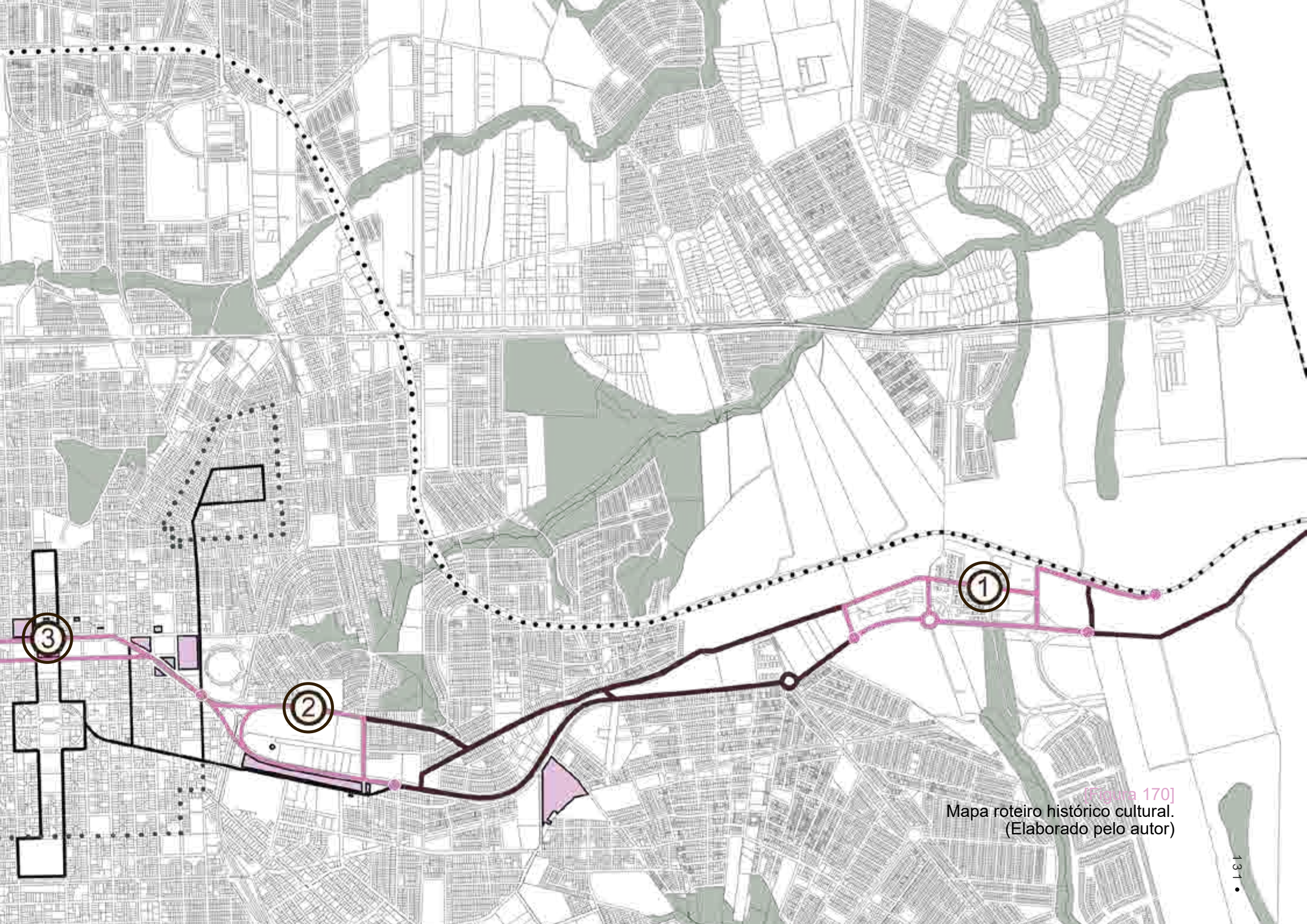
ROTEIRO HISTÓRICO CULTURAL  
EIXO LESTE OESTE

- ① TRILHA - PIONEIROS
- ② TRILHA - MARCO ZERO
- ③ TRILHA - CENTRO HISTÓRICO
- ④ TRILHA - SHANGRI LÁ

- ⑤ TRILHA - CILLO INDUSTRIAL
- EDIFÍCIOS DE VALOR PATRIMONIAL
- ZONA DE PRESERVAÇÃO - MANCHAS
- EIXO FERROVIÁRIO ATUAL

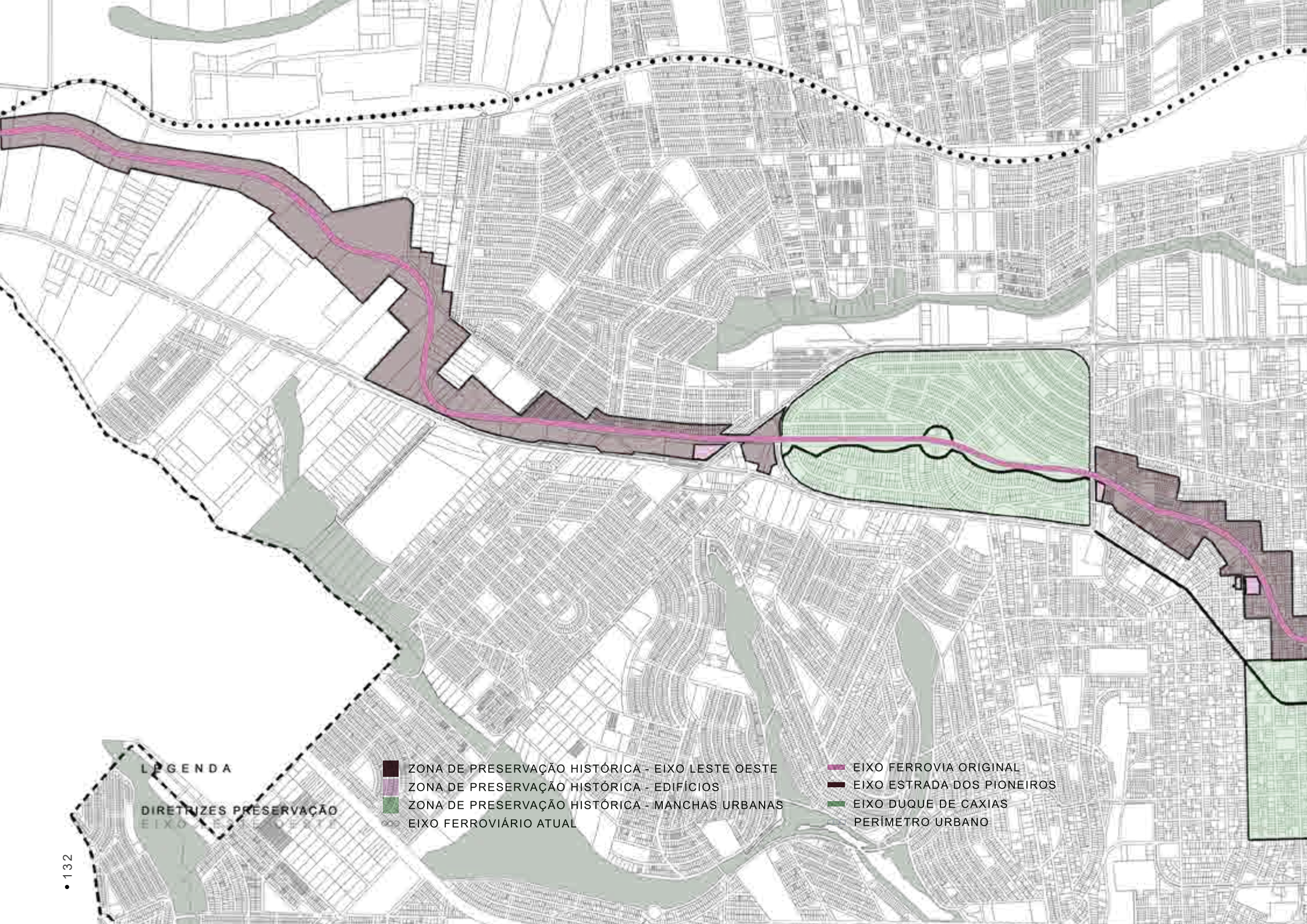
- TRILHAS INTERPRETATIVAS - PEDESTRES
- TRILHAS INTERPRETATIVAS - CICLISTAS
- TRILHAS INTERPRETATIVAS ALTERNATIVAS
- PERÍMETRO URBANO





[Figura 170]  
Mapa roteiro histórico cultural.  
(Elaborado pelo autor)





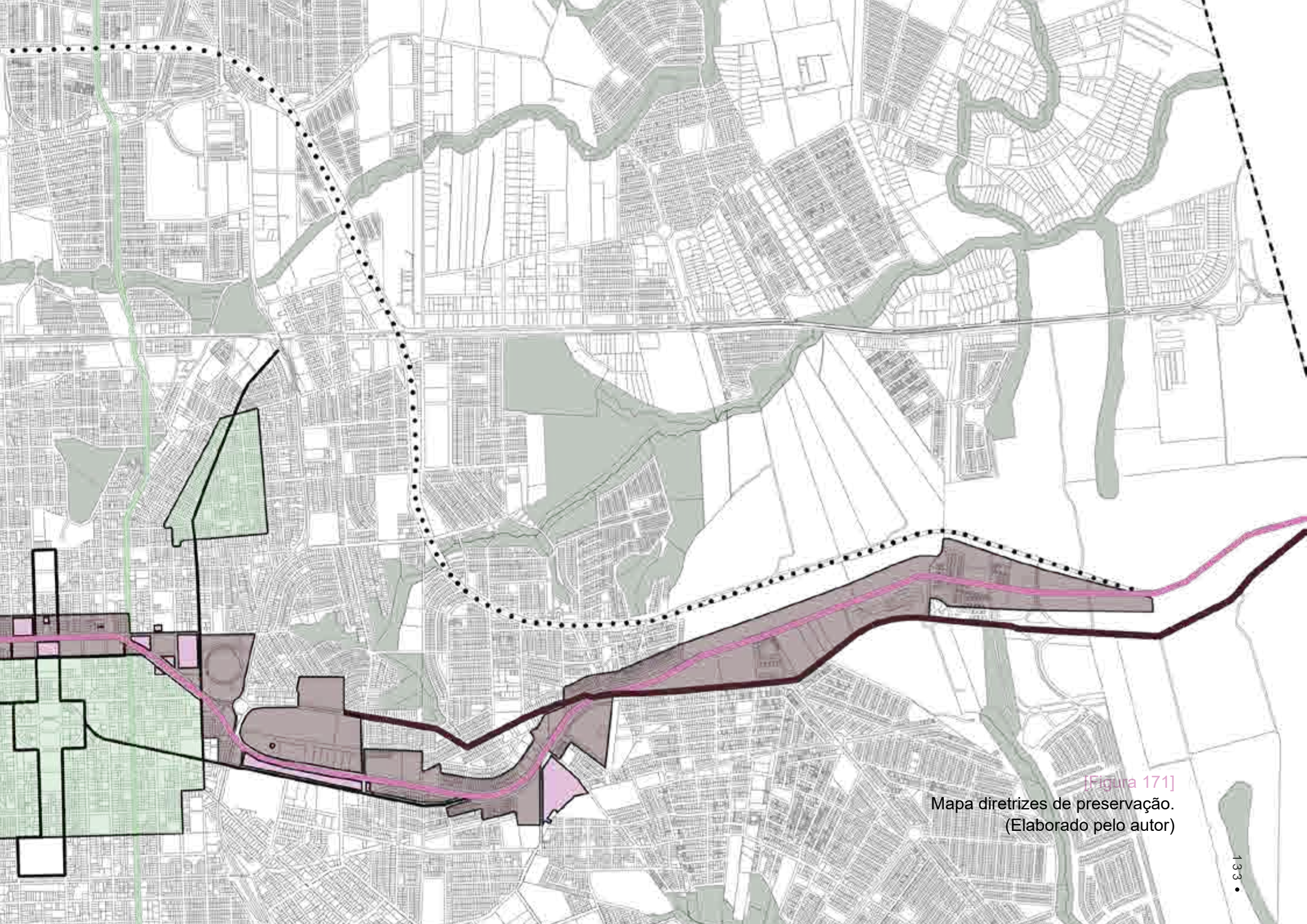
# LEGENDA

## DIRETRIZES PRESERVAÇÃO

- ZONA DE PRESERVAÇÃO HISTÓRICA - EIXO LESTE OESTE
- ZONA DE PRESERVAÇÃO HISTÓRICA - EDIFÍCIOS
- ZONA DE PRESERVAÇÃO HISTÓRICA - MANCHAS URBANAS
- EIXO FERROVIÁRIO ATUAL

- EIXO FERROVIA ORIGINAL
- EIXO ESTRADA DOS PIONEIROS
- EIXO DUQUE DE CAXIAS
- PERÍMETRO URBANO





[Figura 171]  
Mapa diretrizes de preservação.  
(Elaborado pelo autor)



## ESTAÇÃO PIONEIROS - 1º PARADA

A primeira estação do roteiro Trilhos da Memória é a estação Pioneiros, localizada no ponto de entrada da antiga ferrovia em Londrina e também da Estrada dos Pioneiros, ambos, eixos que marcaram a história do início da cidade. É dividida em duas paradas, sendo a primeira delas a que marca o ponto de separação entre antigo e atual eixo ferroviário e a segunda a que apresenta a continuidade destes eixos cidade a dentro.

**1 - Estrada dos Pioneiros, paisagem rural:** Ponto de acesso a cidade pelo eixo histórico da Estrada dos Pioneiros, que marca a divisão entre as paisagens rural e urbana deste eixo. Posicionando-se a leste é possível observar a paisagem natural de grande amplitude que enquadra o caminho que conecta Londrina a Jataizinho, assim como a própria ferrovia, ainda em seu eixo original.

A atmosfera da paisagem rural se traduz além da exuberante experiência visual, com destaque também a esfera sonora com o presente barulho dos pássaros e do vento pelas plantações e tátil com presença contínua da poeira vermelha na pele, levantada pelo trânsito de veículos no trecho não pavimentado da Estrada dos Pioneiros localizado nas proximidades.

**2 - Estrada dos Pioneiros, paisagem urbana:** Marca o início da paisagem urbana do eixo histórico da Estrada dos Pioneiros, com o início da malha urbana de Londrina e sua paisagem composta por ruas, casas e prédios. Posicionando-se a oeste é possível visualizar a paisagem puramente urbana do eixo histórico, assim como experimentar o espaço sonoramente com os sons da cidade marcado pelo fluxo de pessoas e veículos que marcam a passagem do eixo desde os primórdios da cidade.

Propõe-se também uma rota alternativa por um trecho em parte de terra pela continuação da Estrada dos Pioneiros e em seguida antigo eixo L-O, com o convite a experiência de vistas impactantes pelo trajeto, que vão da esfera rural ao núcleo de grande verticalização da cidade.

**3 - Praça Skate Plaza:** Espaço público construído sobre o caminho por onde passava-se o antigo eixo da ferrovia. Caminhando até o playground parte mais alta da praça e se posicionando a leste é possível imaginar o trecho da antiga linha do trem, partindo de sua posição em direção as quadras esportivas, que seguia rumo a ferrovia atual, localizada poucos metros a norte.

A experiência pode tornar-se mais significativa de acordo com o acaso, uma vez que com a proximidade da ferrovia atual há a permanência da esfera sonora proporcionada pela passagem do trem, com seu característico sonar de “apito” transformando a sensação e experiência do lugar.

**4 - Fragmento da memória:** Neste exato ponto a linha de trem atual divide-se da rota original. Colocando-se sobre os trilhos com olhar voltado a oeste, com uma leve inclinação dos olhos a esquerda se pode imaginar o caminho original da ferrovia, rumando ao centro dos condomínios residenciais próximos por onde passava.

A caminhada pelo caminho de terra paralelo a ferrovia atual, com o chão batido de terra vermelha, o vento e poeira no corpo, a vegetação baixa e seca da caminhada ao local em contato com o corpo, a amplitude visual e sonora do espaço aberto, o cheiro da natureza, os trilhos e o próprio trem a ocasionalmente passar no local elevam a vivência da memória deste lugar a uma experiência multissensorial com detalhes a serem percebidos em todos os cantos e sentidos.



LEGENDA  
TRILHA - PEDESTRES  
P I O N E I R O S

— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
— EIXO - FERROVIA ORIGINAL  
— TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

+ CONES VISUAIS  
--- EIXO - FERROVIA ATUAL  
... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 172]  
Estação Pioneiros. 1º parada.  
(Elaborado pelo autor)

## DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

---

**1 - Memorial Chegada do Trem:** A proposta para o espaço é de um memorial sobre o trecho da antiga linha férrea onde a ferrovia atual e antiga separam-se, como maneira de marcar o lugar e preservar a memória do ponto às pessoas que a desconhece. Além da marcação do antigo eixo no chão o memorial possui um espaço de contemplação amplo, com a marcação dos eixos cartesianos para orientar os usuários na experimentação do lugar, um mirante para propiciar uma vista mais ampla da paisagem, a linha de mobiliário desenvolvida para o roteiro e uma escultura em formato de “seta” em material reflexivo, indicando o caminho do eixo original e que com o posicionamento do usuário voltado a oeste permite a visualização da imagem da ferrovia atual refletida no eixo da antiga através da escultura.

**2 - Demarcação da linha ferroviária:** Propõe-se a marcação do eixo da antiga linha férrea no chão da praça, demarcando o trajeto do trem e auxiliando o usuário a apreender o significado do lugar. Além da escala da praça, propõe-se a mesma intervenção para o espaço projetado de mesmo uso, com diretriz de possível, alteração do projeto para privilégio da memória do local.

**3 - Memorial Estrada dos Pioneiros:** O estudo do memorial apresenta um espaço de contemplação amplo in-

tegrado a estrutura do espaço urbano existente de praça e ciclovia, como marco para o local. Propõe-se além do espaço de contemplação, a demarcação no piso, dos eixos cartesianos para orientar os usuários na experimentação do lugar, um mirante para propiciar uma vista mais ampla da paisagem, assim como a presença da linha de mobiliário desenvolvida para o roteiro.

**4 - Preservação do eixo original:** Para este ponto do trecho original que permanece como uma “marca no chão” se propõe a diretriz de preservação através da demarcação de seu eixo como via ou preferencialmente como espaço público que o integre a memória do lugar e o roteiro.

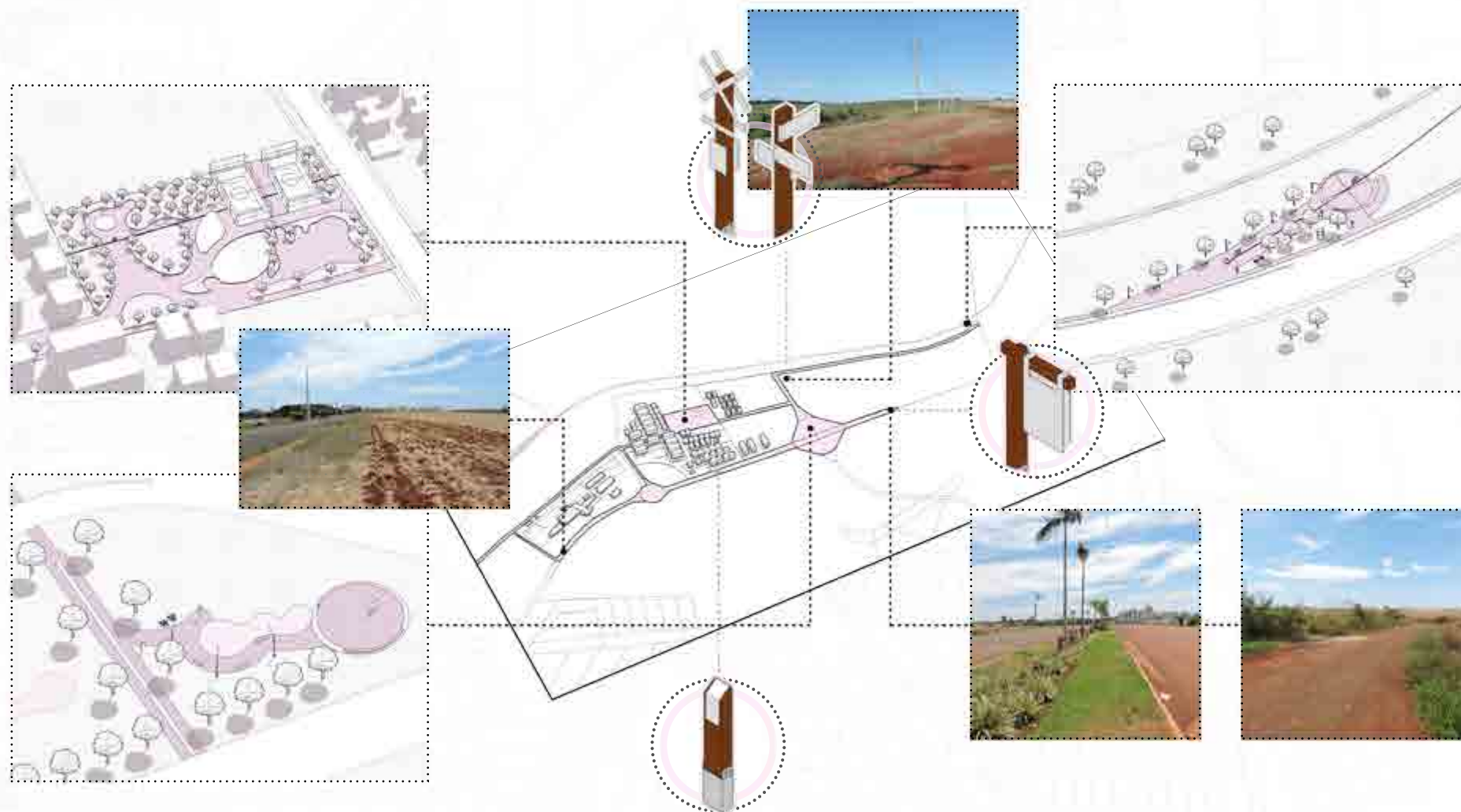
**5 - Preservação do eixo original:** Proposta de continuidade da via existentes sobre o antigo eixo da ferrovia, agindo como forma de preservar o antigo eixo.

**6 - Eixos de ciclovia:** Proposta de ciclovia sobre os eixos históricos da antiga ferrovia e Estrada dos Pioneiros, conectando a infraestrutura deste modal já existente no bairro a área da estação seguinte do roteiro, onde também há infraestrutura de ciclovia.



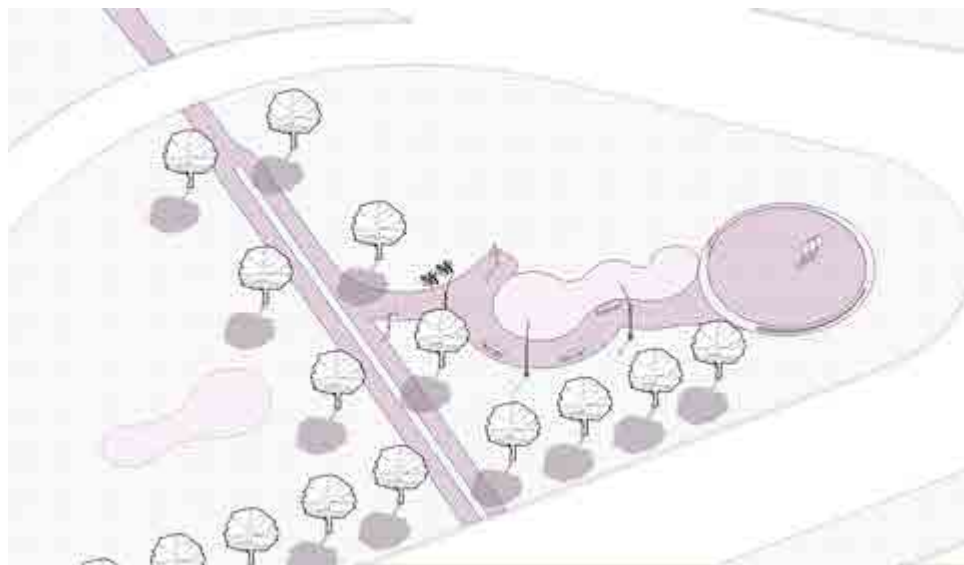


[Figura 173]  
Mapa diretrizes, estação Pioneiros. 1º parada.  
(Elaborado pelo autor)

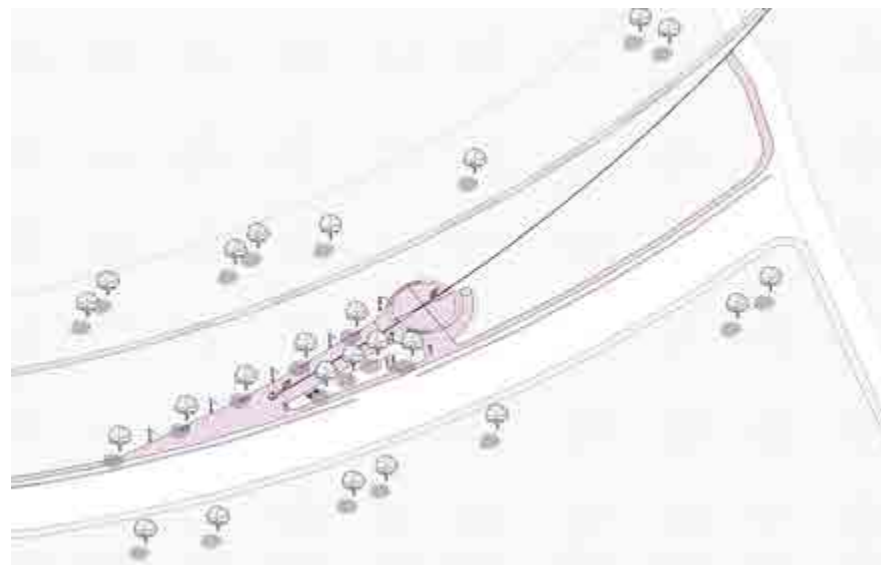


[Figura 174]

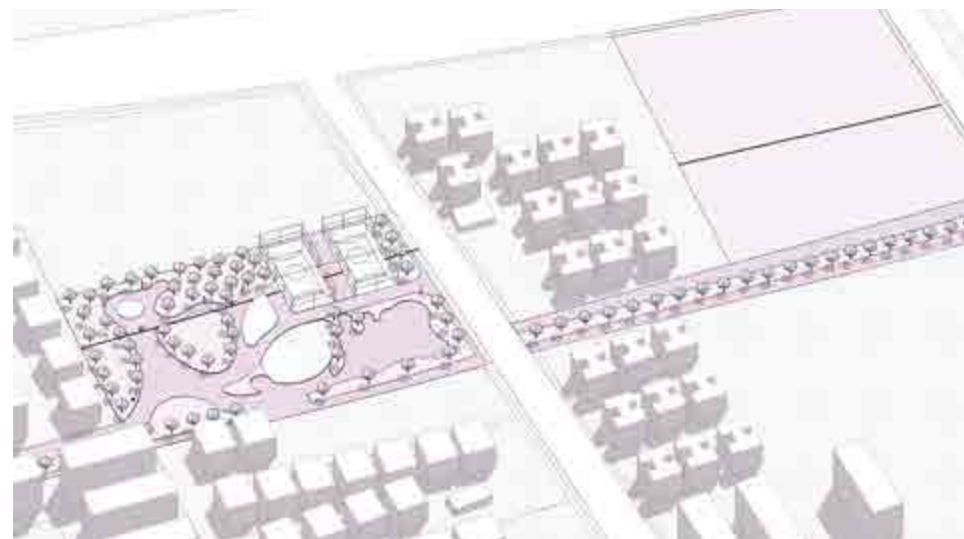
Esquema visual, estação Pioneiros. 1º parada.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 175]  
Estudo memorial Estrada dos Pioneiros, estação Pioneiros. (Elaborado pelo autor)



[Figura 176]  
Estudo memorial Chegada do Trem, estação Pioneiros.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 177]  
Demarcação linha ferroviária.  
Estação Pioneiros  
(Elaborado pelo autor)





#### LEGENDA

VISTAS E PAISAGEM  
P I O N E I R O S

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

- EIXO - FERROVIA ATUAL
- ... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 178]

Mapa de vistas e paisagens,  
Estação Pioneiros, 1º parada.  
(Elaborado pelo autor)



## ESTAÇÃO PIONEIROS - 2º PARADA

---

**1 - Cruzamento “pare, olhe, escute”:** Este ponto apresenta o local onde o antigo eixo da ferrovia e a Estrada dos Pioneiros se cruzavam, marcado hoje por um cruzamento dentre vias. A proposta do mobiliário desenvolvido para o roteiro neste local vem com o propósito de questionar “você sabia que aqui passava um trem?” e atentar o usuário a parar, olhar e escutar com atenção a memória do lugar como é feito ao cruzar uma ferrovia.

Posicionando o olhar para o centro do grande vazio urbano a leste do ponto se visualizará o eixo original da antiga ferrovia, marcado apenas como marca do chão neste ponto.

Além da caminhada pelo eixo L-O, propõe-se a alternativa de uma caminhada atenta a atmosfera urbana do trecho urbano da Estrada dos Pioneiros, a partir deste ponto até o próximo ponto do roteiro.

**2 - Edifício histórico:** Conexão do eixo da antiga ferrovia ao edifício dos antigos barracões “armazéns gerais”, edifício construído em 1961-1969, remanescente da época da atividade da ferrovia com uso de armazém de produtos transportados pelo trem, fazendo testemunho da história do eixo e desenvolvimento da cidade.

**3 - Cruzamento “pare, olhe e escute”:** Segundo cruzamento entre a Estrada dos Pioneiros com o eixo da anti-

ga ferrovia, com a proposta de experiência similar a anterior, como no cruzamento de uma via a uma ferrovia em atividade, “pare, olhe e escute” a memória do lugar.

O largo canteiro central entre as vias que o margeiam preservam não só o espaço por onde corriam os vagões, mas também a paisagem do leito ferroviário, com uma amplidão visual do caminho percorrido pelo trem a leste e oeste. Nas proximidades do ponto também se encontra um vestígio da ferrovia, presente no chão, como uma marca física da memória no solo.





LEGENDA  
TRILHA - PEDESTRES  
P I O N E I R O S

— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL  
— TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

+ CONES VISUAIS  
... EIXO - FERROVIA ATUAL  
... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 179]  
Estação Pioneiros. 2º parada.  
(Elaborado pelo autor)

## DIRETRIZES INTERVENÇÃO

---

**1 - Preservação do eixo original:** Para este ponto do trecho L-O localizado em uma propriedade privada, que permanece como uma “marca no chão” se propõe a diretriz de preservação através da não edificação sobre o espaço com possível uso que possibilite a sua integração a memória do lugar e o roteiro.

**2 - Cruzamento sonoro, “chegada do trem”:** Proposta como estudo de um memorial sonoro, com o aparato de um equipamento de áudio que acionado reproduza a “apito” característico do trem, potencializando a experiência do lugar.

**3 - Eixo de árvores:** Proposta de plantio de dois eixos de árvores de grande porte, alocadas a cada 15 metros, nas proximidades das vias deste trecho de largo canteiro central, com propósito de criar uma conexão a área similar do jardim Shangri-lá que possui a mesma paisagem urbana, que para o lugar esta intimamente ligada a memória da antiga ferrovia. Soma-se a proposta a melhoria da qualidade do local com a arborização como incentivo ao fluxo de pedestres e ciclistas, a se conectarem de forma mais afetiva com o espaço e memória.

**4 - Conjunto arquitetônico de preservação:** Proposta de integração do edifício de reconhecido valor patrimonial ao eixo da antiga ferrovia, reforçando seu valor histórico cultural, além da diretriz de incentivo a ocupação e preservação do

edifício de forma a assegurar sua permanência, com sugestão de ocupação da edificação com uso cultural, pouco presente no entorno.

**5 - Eixos de ciclovias:** Proposta de ciclovias sobre os eixos históricos da antiga ferrovia e Estrada dos Pioneiros, conectando a infraestrutura deste modal existente nas estações seguintes do roteiro.





[Figura 180]  
Mapa diretrizes, estação Pioneiros. 2º parada.  
(Elaborado pelo autor)





LEGENDA  
TRILHA - PEDESTRES  
P I O N E I R O S

— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
- - - EIXO - FERROVIA ORIGINAL  
- - - TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

+ CONES VISUAIS  
- - - EIXO - FERROVIA ATUAL  
... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 181]

Mapa de vistas e paisagens,  
Estação Pioneiros. 2º parada.  
(Elaborado pelo autor)



1



2



3



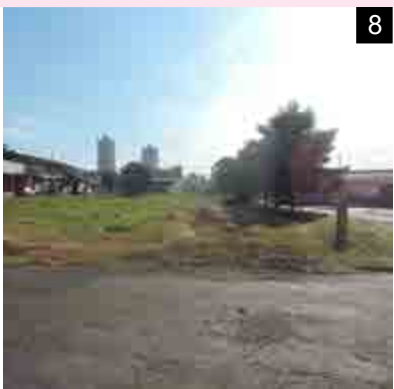
4



5



8



8



7



6



5



8



9



9

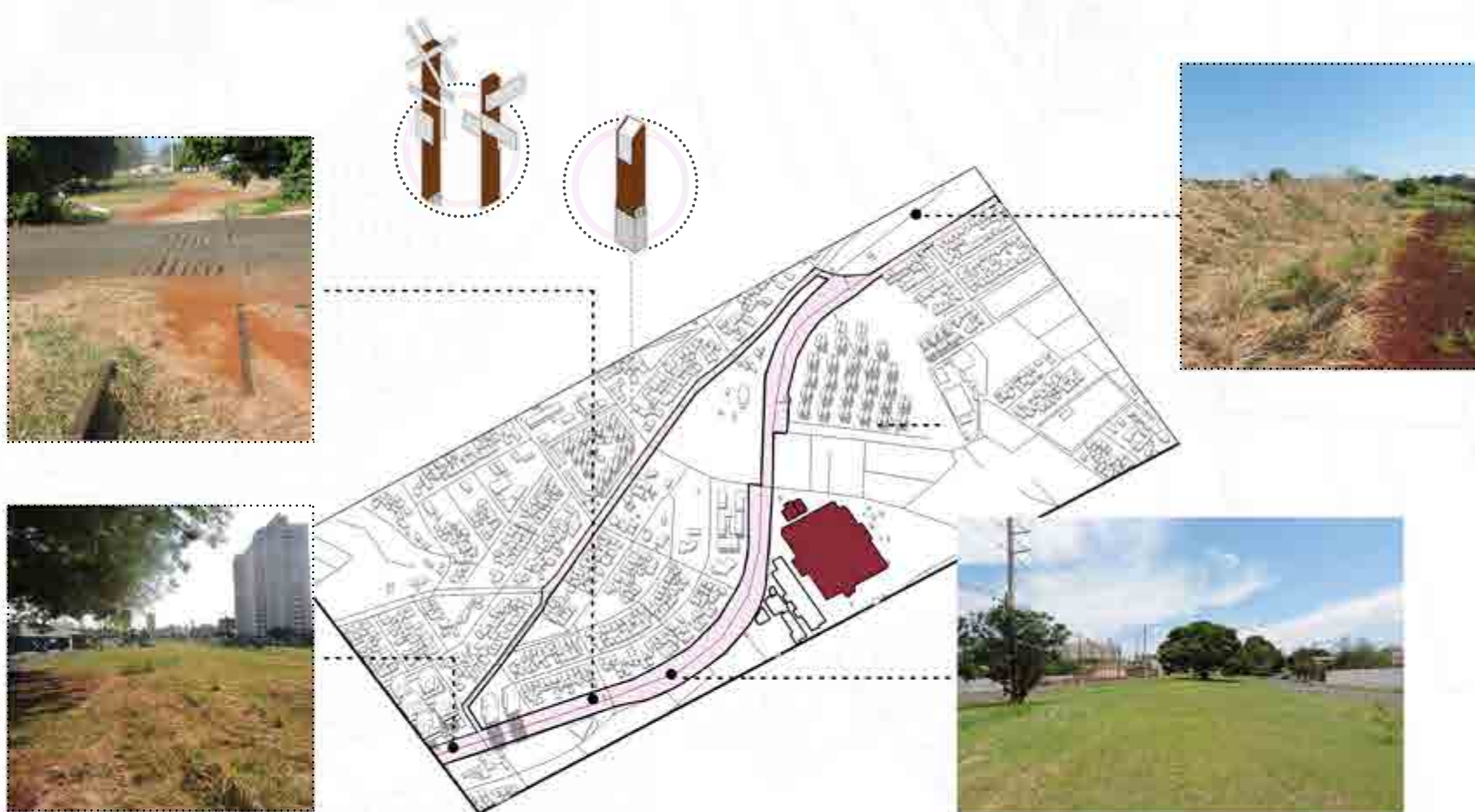


10



11





[Figura 182]

Esquema visual, estação Pioneiros. 2º parada.  
(Elaborado pelo autor)





## EST A Ç Ã O M A R C O Z E R O

Segunda estação do roteiro, nomeada Marco Zero devido a sua localizada na região do “marco zero” de Londrina, local de chegada da Estrada dos Pioneiros e ponto onde a comitiva responsável pela criação da cidade a instituiu. São seis os pontos que compõe a trilha, assim como as diretrizes de intervenção para a estação.

**1 - Marco Zero:** Ponto de chegada da expedição colonizadora chefiada por George Craig Smith, da colônia militar de Jatay (atual Jataizinho) até as terras do patrimônio Três Bocas adquiridas pela CTNP, atual localização de Londrina. Nele localiza-se um memorial que marca a instituição de Londrina na ocasião, integrado a uma área de mata fechada, atrelada a memória do lugar no imaginário cultural Londrinense, onde pode-se experienciar a sensação de desbravamento através da experiência sensitiva proporcionada pela vegetação densa, apesar de não corresponder a uma vegetação nativa.

**2 - Cruzamento “entrada”:** Ponto que marca o acesso histórico dos eixos ferroviários e rodoviários a cidade, uma vez que neste ponto os dois eixos se cruzavam e adentravam a área urbanizada da antiga Londrina do trem. A bifurcação presente em relação ao canteiro central marca o início do eixo histórico de acesso à cidade, a avenida Celso Garcia Cid, finalizando-se na alameda frente a catedral. Por outro lado, o eixo da ferrovia desviava o centro da cidade e a tangenciava pela face norte devido a características técnicas da tecnologia utilizada na ferrovia.

**3 - Edifício histórico:** Ponto de conexão a um edifício histórico de valor patrimonial, que abrigava um antigo moinho de trigo. Com construção datada de 1965-1966 é um exemplo remanescente da memória da ferrovia e da cidade.

**4 - Conjunto histórico:** O seguinte conjunto, integra cinco edifícios de valor patrimonial, sendo eles: Barracão Antônio Novaes da Silva (antiga Londriferro), barracão Castofar (antiga Braswey S/A Indústria e Comércio), armazém, Progresso, barracão Lumibox (antiga indústria Ueda) e barracão Correias Multibelt (antiga metalúrgica Atlas). Além dos edifícios citados há a presença de uma chaminé como vestígio histórico da demolição dos barracões das indústrias Anderson Clayton, localizada no atual lote do teatro municipal.

Todas as edificações citadas tem valor patrimonial reconhecido e representam uma forte ligação com a memória da antiga ferrovia, pelo uso que tiveram atreladas a ferrovia bem como por sua proximidade com o antigo eixo.

**5 - Rua mirante:** O ponto em questão trata-se da primeira travessia elevada por onde o trem passava, neste caso, sobre a Avenida 10 de Dezembro, onde através de uma passagem para pedestres cria-se um mirante sobre a travessa histórica que permanece como memória da passagem da antiga ferrovia.

Do mirante orienta-se ao usuário a observação da paisagem por todos os ângulos, com destaque as vistas que enquadram na paisagem os demais pontos integrantes da estação Marco Zero, como os edifícios históricos, o marco zero e a própria continuidade do eixo que atravessa o elevado no sentido leste a oeste.

**6 - Memorial “passageiros”:** Ponto de maior altitude e profundidade visual da estação Marco Zero, permitindo uma vista das paisagens a norte e leste do antigo eixo L-O. Nomeia-se como memorial passageiros pela presença do monumento “o passageiro” localizado neste ponto e como referência a memória da ferrovia e passageiros que por ela se deslocavam.



# LEGENDA

TRILHA - PEDESTRES  
MARCO ZERO

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA

- + CONES VISUAIS
- EIXO - CELSO GARCIA CID
- ... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 183]  
Estação Marco Zero.  
(Elaborado pelo autor)



## DIRETRIZES INTERVENÇÃO

---

**1 - Demarcação eixo histórico:** Propõe-se a marcação do eixo original da Estrada dos Pioneiros sobre o chão, demarcando o traçado que a Estrada tinha e seu ponto de cruzamento com o antigo eixo da ferrovia ao adentrarem na cidade.

**2 - Conjunto arquitetônico de preservação:** Proposta de integração do conjunto de edifícios de reconhecido valor patrimonial ao eixo da antiga ferrovia, reforçando seus valores históricos, com diretriz de preservação através do incentivo ao uso do conjunto, como sugestão do incentivo a formação de um polo gastronômico cultural, visto a vocação e tendências relacionadas a usos similares no entorno.

**3 - Integração do espaço público:** Diretriz de uso do espaço público projetado para este local de maneira a integra-lo a memória e significado do lugar, desconsiderado no projeto original.

**4 - Rua para pedestres:** Proposição de transformação da rua Norman Prochet em uma via exclusiva para pedestres e ciclistas, uma vez que a via representa um importante vestígio histórico da memória da ferrovia e um ponto de fragmento do antigo eixo L-O. Assim a proposta age como uma diretriz de integração entre o trecho compreendido atualmente como Leste Oeste e a região leste da cidade.

**5 - Conjunto arquitetônico de preservação:** Proposta de preservação do espaço público que abrange o marco zero como área de valor patrimonial e diretriz de menção do espaço a memória e significado do lugar em caso de intervenções futuras.

**6 - Eixos de ciclovia:** Prolongamento dos eixos de ciclovia existentes na estação para conectar as demais estações e suas infraestruturas existentes do modal.



[Figura 184]  
Mapa diretrizes, estação Marco Zero. (Elaborado pelo autor)





LEGENDA  
TRILHA - PEDESTRES  
F I O N E I R O S

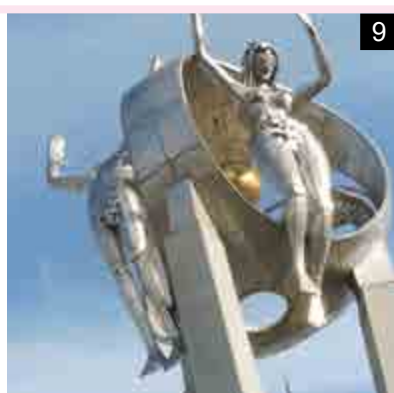
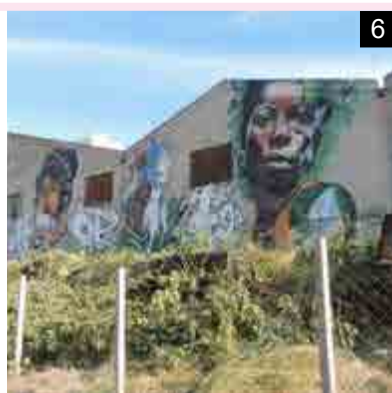
— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
— EIXO - FERROVIA ORIGINAL  
— TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

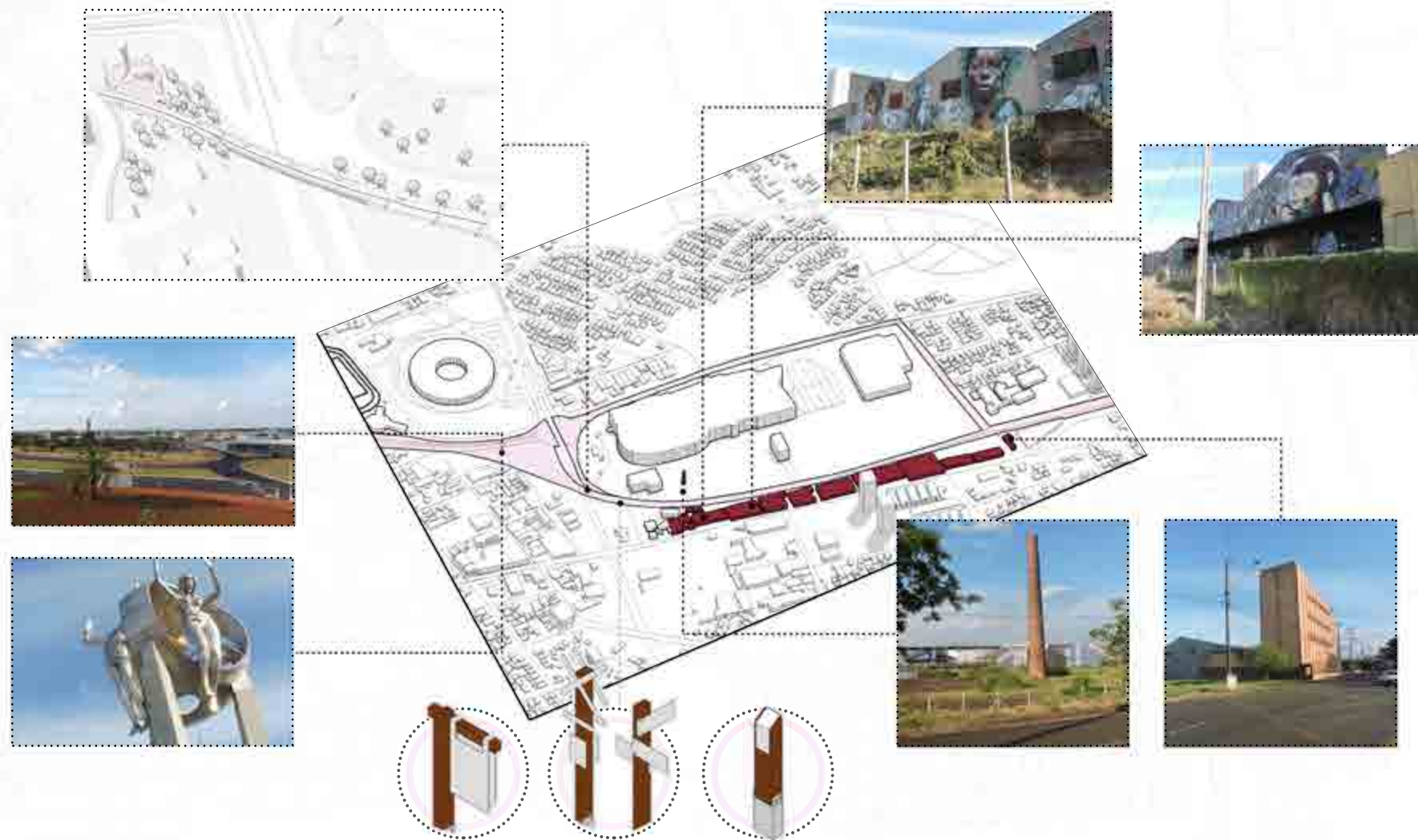
+ CONES VISUAIS  
... EIXO - FERROVIA ATUAL  
... EIXO - ESTRADA DOS PIONEIROS

[Figura 185]

Mapa de vistas e paisagens,  
Estação Marco Zero.  
(Elaborado pelo autor)







[Figura 186]

Esquema visual, estação Marco Zero.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 187]  
Estdo para rua para pedestres, estação Marco Zero.  
(Elaborado pelo autor).



## ESTAÇÃO CENTRO HISTÓRICO

---

Estação central do roteiro que se estende pelo quadrilátero de ocupação inicial de Londrina, atual região central da cidade que abriga um grande conjunto de permanências e símbolos do patrimônio histórico cultural da cidade.

A trilha possui um total de 14 pontos de visitação que integram pontos relacionados a ferrovia e ao eixo, assim como pontos de relevância histórica ligados as décadas iniciais de ocupação da cidade, momento de grande protagonismo da ferrovia. Também são apresentadas 3 diretrizes de intervenção.

**1 - Estação ferroviária:** Atual Museu Histórico de Londrina, o prédio que abrigava a antiga estação ferroviária da cidade, construída em 1950 e mais notável vestígio histórico relacionado a ferrovia em Londrina.

Além da preservação do edifício e muitas de suas características enquanto antiga estação ferroviária, há elementos históricos no local como os trilhos do trem, uma locomotiva e vagões de passageiros, abertos à visitação.

Como museu guarda em acervo uma exposição permanente sobre a história da cidade, envolvendo a presença da ferrovia como elemento protagonista.

**2 - Praça Tomi Nakagawa:** Praça localizada em uma das quadras que compunham o antigo pátio ferroviário, por

onde passavam as linhas férreas que cortavam o espaço de leste a oeste. Preserva ainda o eixo visual de grande profundidade para a zona norte bem como a conexão direta com o eixo da antiga linha ferroviária.

**3 - Conjunto histórico:** A estação Centro Histórico compreende o maior número de edifícios históricos relacionados diretamente a história da ferrovia de todo o roteiro, devido a localização na área de ocupação inicial da cidade.

São um total de 13 edificações, sendo elas: A antiga estação ferroviária (1952), antiga serraria Mortari (1936), antigo armazém Giovanni (1944), antigo armazém Lunardelli (1944), antigo armazém Intercontinental de café (1963), antigo armazém Santa Paula de José Pellegrini (1962), antigo armazém Panissa e Garutti (1964), antigo depósito Mortari (1930-1960), antigo barracão e depósito Mortari (1959), antiga serraria Mortari (1936), antigo armazém para estocagem de produtos agrícolas (1944) portal da antiga cerâmica Mortari (1936) e estágio VGD (1947).

Propõe-se ao usuário uma caminhada pelo trecho alternativo sugerido que compreende todos os edifícios mencionados e a observação das características originais que permanecem de cada edifício.

**4 - Sesc cadeia cultural e museu do café:** Ponto cultural, que compreende dois espaços de uso cultural, o sesc e o futuro museu do café, nos edifícios das antigas delegacia e cadeia da cidade, de construção datadas de 1964 e 1941 respectivamente. Os espaços contemplam diferentes conteúdos relacionados a cultura e memória de Londrina, sugeridos a serem experienciados.

**5 - Jorge Casoni:** Eixo histórico de Londrina, via de grande relevância como principal conexão entre o Centro histórico da cidade e a Vila Casoni, um dos primeiros bairros a serem ocupados fora do plano inicial de Londrina.

Sugere-se ao usuário uma rota alternativa pela via até o núcleo central do bairro, preservado por uma zona especial de preservação, onde pode-se observar a atmosfera vernacular do bairro, das casas de madeira e telhados em águas de telhas cerâmicas.

**6 - Duque de Caxias:** Eixo histórico que cruza a área central da cidade no sentido norte sul. Corresponde a uma importante via para a cidade por ter sido projetada como um ramal ferroviário, nunca executado, que conectara a cidade ao núcleo de colonização Heimtal, que antecederia o surgimento de Londrina.

Como via de grande relevância pra o patrimônio histó-

rico cultural da cidade, guarda uma série de permanências e vestígios históricos dos anos iniciais de Londrina.

Para o eixo propõe-se uma rota alternativa em um trecho de algumas quadras com propósito de se experimentar esta atmosfera marcada por camadas de história.

**7 - Celso Garcia Cid:** Eixo histórico de acesso de automóveis à cidade, conecta a Estrada dos Pioneiros a alameda frente a catedral da cidade, por onde chegavam os automóveis nas décadas iniciais do município. Preserva seu traçado curvo saindo da catedral e se unindo através de outra curva ao eixo da antiga ferrovia.

**8 - Catedral de Londrina:** Um dos pontos mais marcantes na paisagem desta estação, com sua primeira versão construída em 1934 e atual em 1972, o templo já estivera previsto no centro do plano inicial de Londrina datado de 1932.

A partir deste ponto propõe-se como parte da rota alternativa desta estação a sequência do roteiro através de uma caminhada pela avenida Rio de Janeiro.

**9 - Conjunto arquitetônico. “Praça 1º de maio”:** A praça 1º de maio reúne um conjunto de edifícios marcantes a paisagem da região central de Londrina, composto pelos edifícios Júlio Fuganti, Centro Comercial, Bosque, antiga Casa da Criança e palco de apresentações Concha Acústica.

## ESTAÇÃO CENTRO HISTÓRICO

---

**10 - Bosque:** Área de lazer com presença de vegetação de grande porte, localizado ao lado da catedral de Londrina, como um espaço importante no imaginário cultural do Londrinense.

**11 - Colégio Mãe de Deus:** Ponto que marca a presença do primeiro colégio da cidade fundado por freiras em 1934. Apesar das muitas reformas o colégio ainda mantém seu edifício original preservado, localizado em contato com a rua Pará. Também é referência e procurado diariamente pela presença de um dos santuários da Mãe três vezes admirável de Schoenstatt, aberto à visitação.

**12 - Cemitério São Pedro:** Cemitério presente na planta inicial da cidade, datada de 1932. No projeto original, localizava-se a sul do quadrilátero projetado fora do projeto, o que mudou com a expansão da cidade e crescimento da malha urbana. A partir deste ponto se propõe o retorno ao eixo L-O pela avenida São Paulo.

**13 - Estação rodoviária:** Atual museu de arte, o edifício marcante projetado para ser a terceira estação rodoviária de Londrina impressiona por sua arquitetura modernista, símbolo de progresso para a antiga Londrina do apogeu do café.

O edifício é integrado a praça Rocha Pombo, que por sua horizontalidade cria um grande eixo visual da região norte da cidade.

O edifício inaugurado em 1952 apresenta muitos pontos de contraste ao edifício vizinho a estação ferroviária, mesmo que de construções quase contemporâneas correspondem a estilos contrastantes, sugere-se ao usuário a experimentação de ambos espaços e do contraste dos dois estilos correspondentes a duas atmosferas históricas da cidade.

**14 - Edifício histórico:** Último ponto da estação Centro Histórico, corresponde ao ponto de conexão do eixo L-O com o antigo complexo de barracões Sahão, de estocagem de café e algodão. Construídos entre 1930 e 1952, fora um conjunto de edifícios de grande contato a antiga ferrovia, devido seu uso relacionado a produção de café e algodão. Propõe-se ao usuário o experimento do lugar em todas as suas faces, compreendendo todos os edifícios componentes deste complexo, assim como da paisagem proporcionada pelo grande eixo visual a norte e leste deste ponto a partir do eixo L-O.





# LEGENDA

## TRILHA - PEDESTRES CENTRO HISTÓRICO

- EIXO - DUQUE DE CAXIAS
- EIXO - JORGE CASONI
- EIXO - CELSO GARCIA CID

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL

- + CONES VISUAIS

[Figura 188]  
Estação Centro Histórico.  
(Elaborado pelo autor)

## DIRETRIZES INTERVENÇÃO

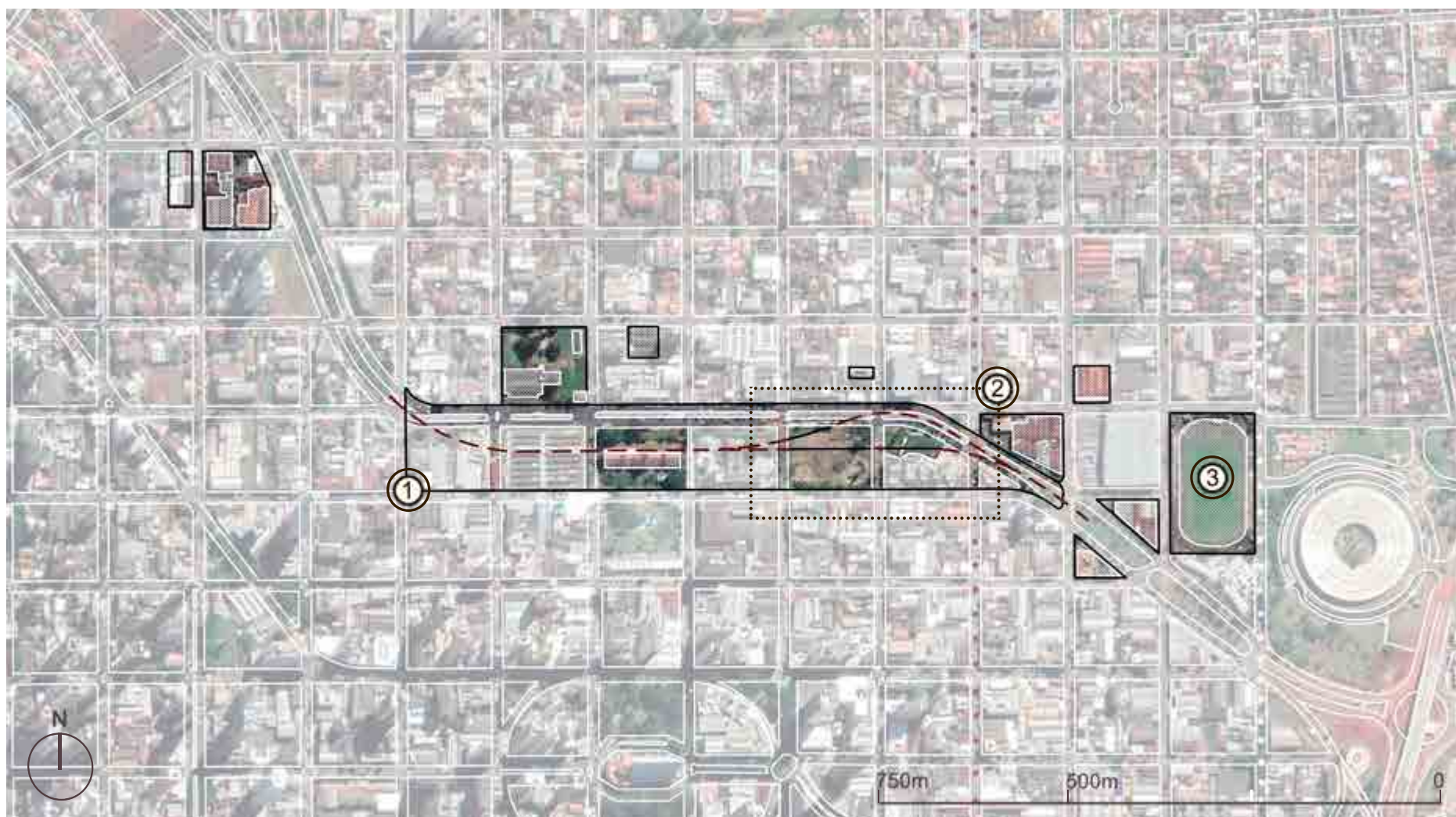
---

**1 - Pátio Ferroviário:** Proposta de integração das quadras que originalmente compunham o antigo pátio ferroviário de Londrina, através da implantação de um mesmo piso para todas estas quadras. Reconhecido o protagonismo da estação ferroviária como principal vestígio histórico deste espaço, propõem-se que o piso utilizado na integração do espaço seja igual ou similar ao piso de paralelepípedo presente no lote do atual museu histórico, como forma de expandir a memória relacionada ao antigo pátio e estação ferroviária para além de uma única quadra.

**2 - Demarcação da linha ferroviária:** Proposta de demarcação no piso do caminho original dos dois principais eixos ferroviários que passavam no pátio. A intervenção propõe a demarcação de um trecho dentro das quadras da creche, praça Tomi Nakagawa e pronto atendimento infantil, de modo a potencializar a memória do espaço através desta intervenção.

**3 - Conjunto arquitetônico de preservação:** Proposta de integração do edifício de reconhecido valor patrimonial ao eixo da antiga ferrovia, reforçando seu valor histórico cultural, além da diretriz de incentivo a ocupação e preservação do edifício de forma a assegurar sua permanência, com sugestão de ocupação da edificação com uso cultural.





[Figura 189]  
 Mapa diretrizes, estação Centro Histórico.  
 (Elaborado pelo autor)





# LEGENDA

## VISTAS E PAISAGEM CENTRO HISTÓRICO

- EIXO - DUQUE DE CAXIAS
- EIXO - JORGE CASONI
- EIXO - CELSO GARCIA CID

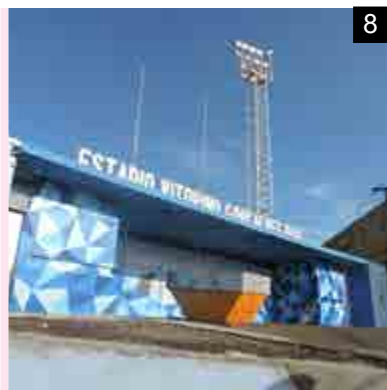
- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL

[Figura 190]

Mapas de vistas e paisagens,  
Estação Centro Histórico.  
(Elaborado pelo autor)







8



9



10



10



14



13



12



11



15



16

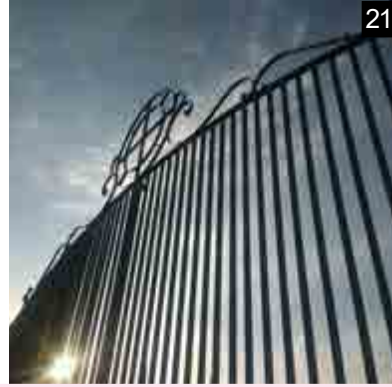


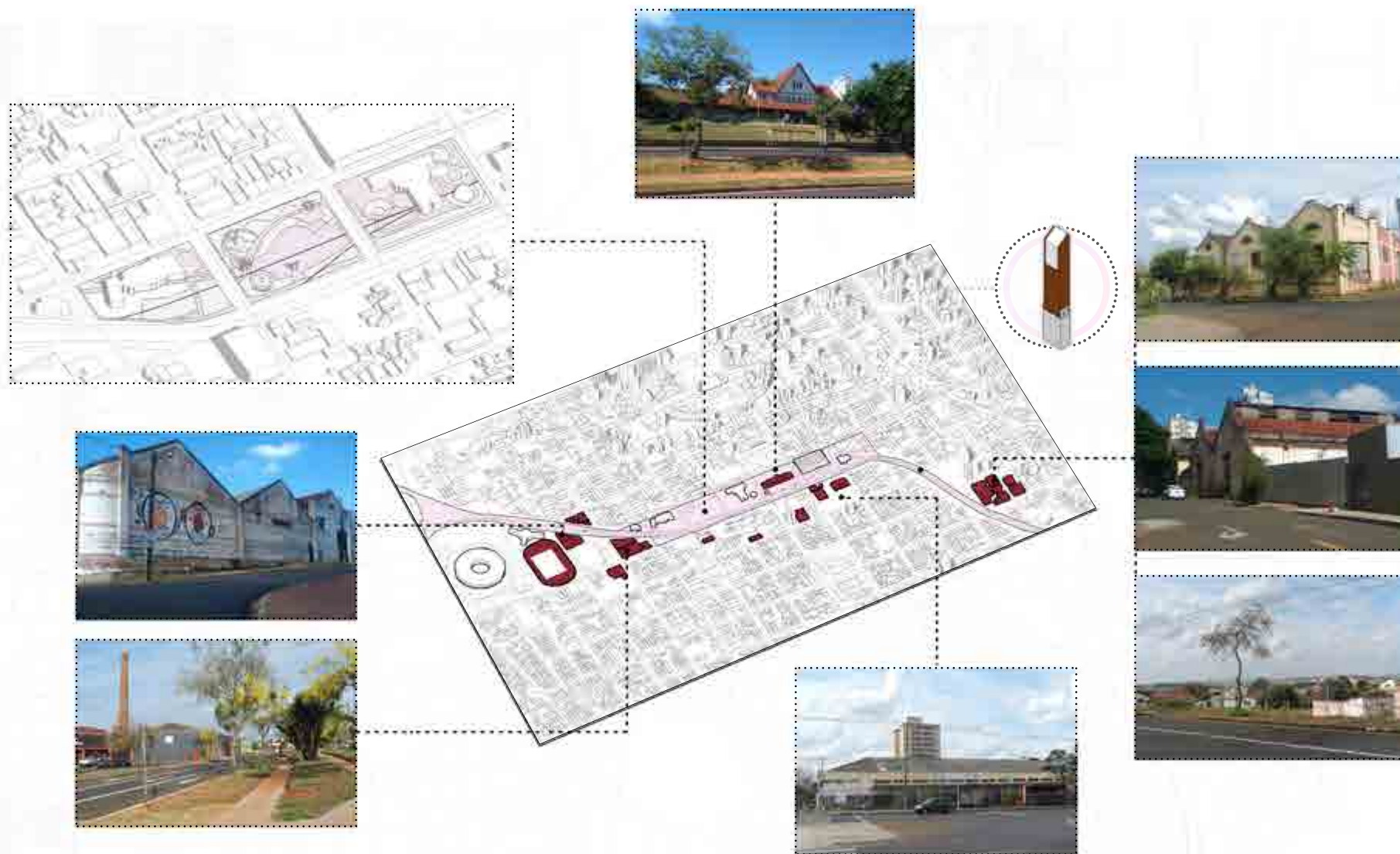
16



17

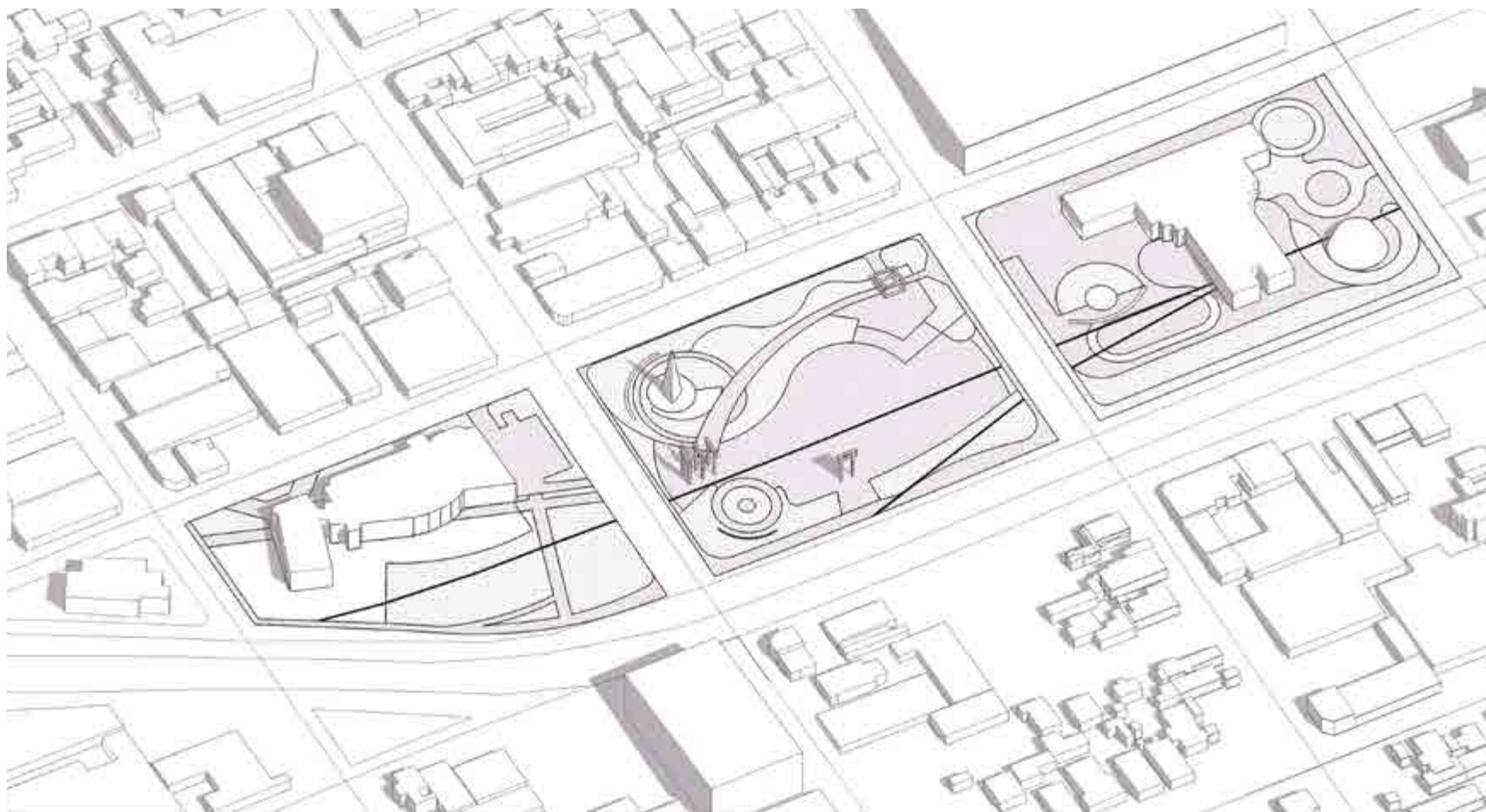






[Figura 191]  
Esquema visual, estação Centro Histórico.  
(Elaborado pelo autor)





[Figura 192]  
Marcação eixo histórico, estação Centro Histórico.  
(Elaborado pelo autor)



## EST A Ç Ã O S H A N G R I - L Á

---

Estação localizada no jardim Shangri-lá, primeiro bairro projetado na cidade, inspirado nas cidades jardins. Sua trilha interpretativa é composta por seis pontos que incluem caminhos por entre as diferentes atmosferas históricas do bairro. Sobre as diretrizes de intervenções, são destacas cinco propostas.

**1 - Bairro histórico:** Primeiro bairro projetado da cidade de Londrina, com inspiração nas “cidades Jardim” e assessoria do urbanista Prestes Maia. Era cortado pela antiga ferrovia que passava pelo largo canteiro central.

Propõe-se experienciar o espaço atento aos detalhes, uma vez que o bairro apresenta diversas camadas de permanências. No canteiro central é possível além da amplitude visual nos sentidos leste e oeste, sentir o espaço através do vento, uma vez que o espaço forma um corredor natural de ventilação, mantendo uma brisa constante, como o vento em um passageiro em um vagão em movimento.

O local também apresenta paisagens históricas que se revelam em épocas do ano, como o florescer das árvores que compõem a arborização deste trecho do eixo, em sua maioria Chuvas de ouro e Flamboyants, que formam um longo corredor amarelo e laranja na

paisagem no local; também se destaca a época de verão em que as cigarras em suas trocas de “casca” se prendem as árvores do eixo e por vários dias cantam juntas por horas no período de entardecer.

**2 - Traçado sinuoso:** O bairro projetado em 1951 apresenta um traçado sinuoso acompanhando a declividade natural do terreno, característica marcante a quem vivencia o lugar através de uma caminhada sempre a gerar descobertas através da paisagem que vai sendo revelada aos poucos, em contraste direto a malha ortogonal que compõe a região central da cidade. Possui uma série de praças como bolsões de amortecimento entre o antigo eixo ferroviário e as residências voltadas ao eixo L-O.

**3 - Praça Bento Gonçalves:** Uma das principais praças de uso dos moradores do bairro, localizada entre quatro vias, uma delas a rua Casemiro de Abreu que além da praça conserva várias casas de traços modernistas, símbolos da época de consolidação do bairro.

**4 - Atmosfera vernacular:** A antiga ferrovia marca a divisão entre atmosferas no bairro, onde, a norte se encontram vestígios e permanências vinculadas a uma Londrina vernacular, de casas de madeira e telhados em águas e telhas cerâmicas, enquanto que na



# LEGENDA

TRILHA - PEDESTRES  
SHANGRI-LÁ

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA

- + CONES VISUAIS
- - - DELIMITAÇÃO BAIRRO SHANGRI-LÁ

[Figura 193]  
Estação Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)

## EST A Ç Ã O S H A N G R I - L Á

---

porção sul há permanências de casas com traços modernistas.

Assim propõe-se para este ponto da estação uma caminhada por três ruas (Via Láctea, Saturno e Mercúrio) que representam além das características marcantes do bairro, esta atmosfera vernacular. Para isto se requer a atenção aos detalhes, como a paisagem horizontal, as casas de madeira em tabuas de mata junta, com coberturas em telhas cerâmicas, as ruas curvas, as calçadas largas e as vielas ainda em atividade, marcas desta parte do bairro, além do baixo movimento de veículo e presença constante “dos olhos” dos moradores sobre as ruas.

**5 - Atmosfera modernista:** Da mesma forma se propõe uma visita a Londrina de influência moderna, com casas de concepções arrojadas para a década se consolidação do bairro com traços geométricos e materiais modernos a época.

Sugere-se a caminhada através da rua Emílio de Menezes que guarda exemplares bem conservados destas edificações modernistas que juntos a tranquila paisagem visual e sonora constroem um clima nostálgico ao bairro.

**6 - Mercado Shangri-lá:** Um dos pontos centrais do bairro de grande força no imaginário cultural londrinense, como um mercado municipal da cidade.

O local proporciona uma experiência multissensorial que engloba todos os sentidos, recomendando-se a vivência do espaço com atenção aos cheiros, sons, texturas, vistas e sabores, capazes de transportar o usuário a uma atmosfera nostálgica do bairro.

O edifício se encontra em uma avenida com um túnel de árvores de grande porte que compõem a paisagem histórica do local, integrando o edifício a atmosfera do espaço público.

**7 - Edifício histórico:** Ponto de conexão do eixo L-O com os antigos armazéns Riachuelo, conjunto de barracões construídos em 1959 com uso original de barracões de estocagem de café e cereais, diretamente vinculados a história e presença da antiga ferrovia no local, hoje ocupados por atividades comerciais, mantém parcialmente suas características originais.





# LEGENDA

TRILHA - PEDESTRES  
SHANGRI-LÁ

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- - - TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA

- + CONES VISUAIS
- x DELIMITAÇÃO BAIRRO SHANGRI-LÁ

[Figura 194]  
Estação Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)

## DIRETRIZES INTERVENÇÃO

---

**1 - Memorial Shangri-lá:** Memorial proposto em dois pontos na área central do eixo L-O no trecho do jardim Shangri-lá, localizados sobre o eixo da antiga ferrovia, possuem a demarcação deste caminho no piso, além da marcação dos eixos cartesianos. O espaço é composto por uma área de contemplação e descanso e pela linha de mobiliário desenvolvida para o roteiro.

**2 - Plantio de árvores, praças:** Proposta de plantio de árvores de grande porte, alocadas a cada 15 metros nas praças que atualmente não possuem vegetação, com propósito de criar a mesma paisagem das demais praças arborizadas em contato com o eixo. Soma-se a proposta a melhoria da qualidade do local com a arborização como incentivo ao fluxo de pedestres e ciclistas, a se conectarem de forma mais afetiva com o espaço e memória.

**3 - Conjunto arquitetônico de preservação:** Proposta de preservação do edifício histórico de valor patrimonial e diretriz de integração do espaço a memória e significado do lugar em caso de intervenções futuras.

**4 - Plantio de árvores, avenidas:** Proposta de plantio de árvores de grande porte, espaçadas por uma distância de 15 metros nas principais avenidas do bairro, de forma a fortalecer a integração entre as diferentes

partes do Shangri-lá, uma vez que por suas diferentes realidades o bairro é visto de maneira fragmentada o que enfraquece a memória e a própria atribuição de valor e significado ao espaço pelos moradores.

**5 - Eixo de ciclovia:** Prolongamento do eixo de ciclovia existente na estação para a continuidade oeste do eixo, conectando-se a próxima estação através do modal.





[Figura 195]  
Mapa diretrizes, estação Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)





# LEGENDA

VISTAS E PAISAGEM  
SHANGRI-LÁ

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA

--- DELIMITAÇÃO BAIRRO SHANGRI-LÁ

[Figura 196]

Mapas de vistas e paisagens,  
Estação Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)







14



15



16



17



19



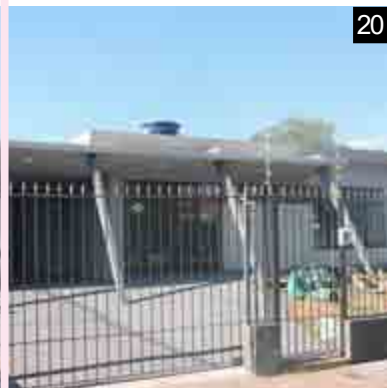
19



18



18



20



21

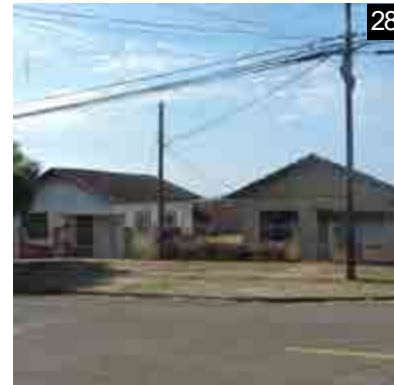


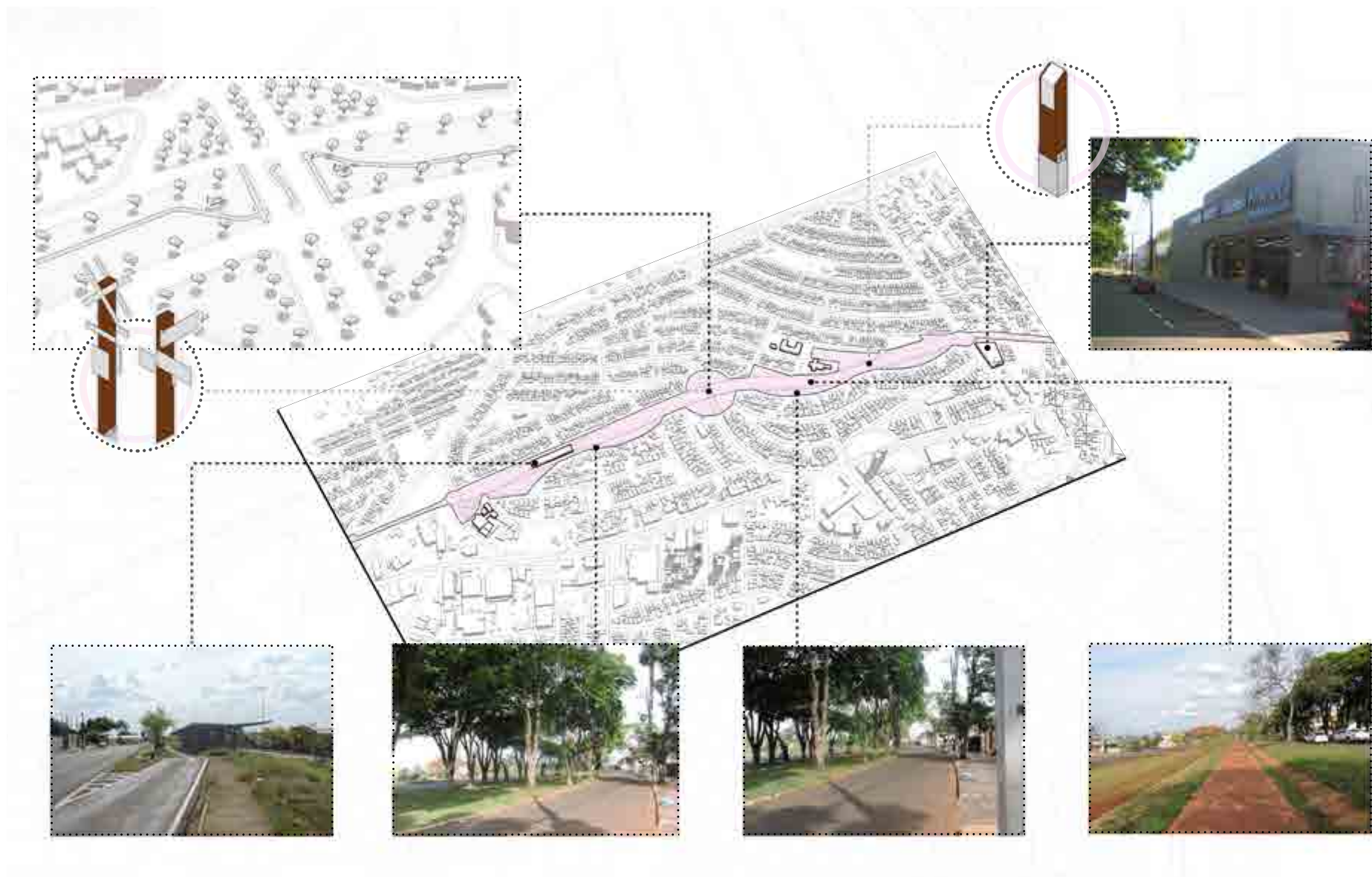
22



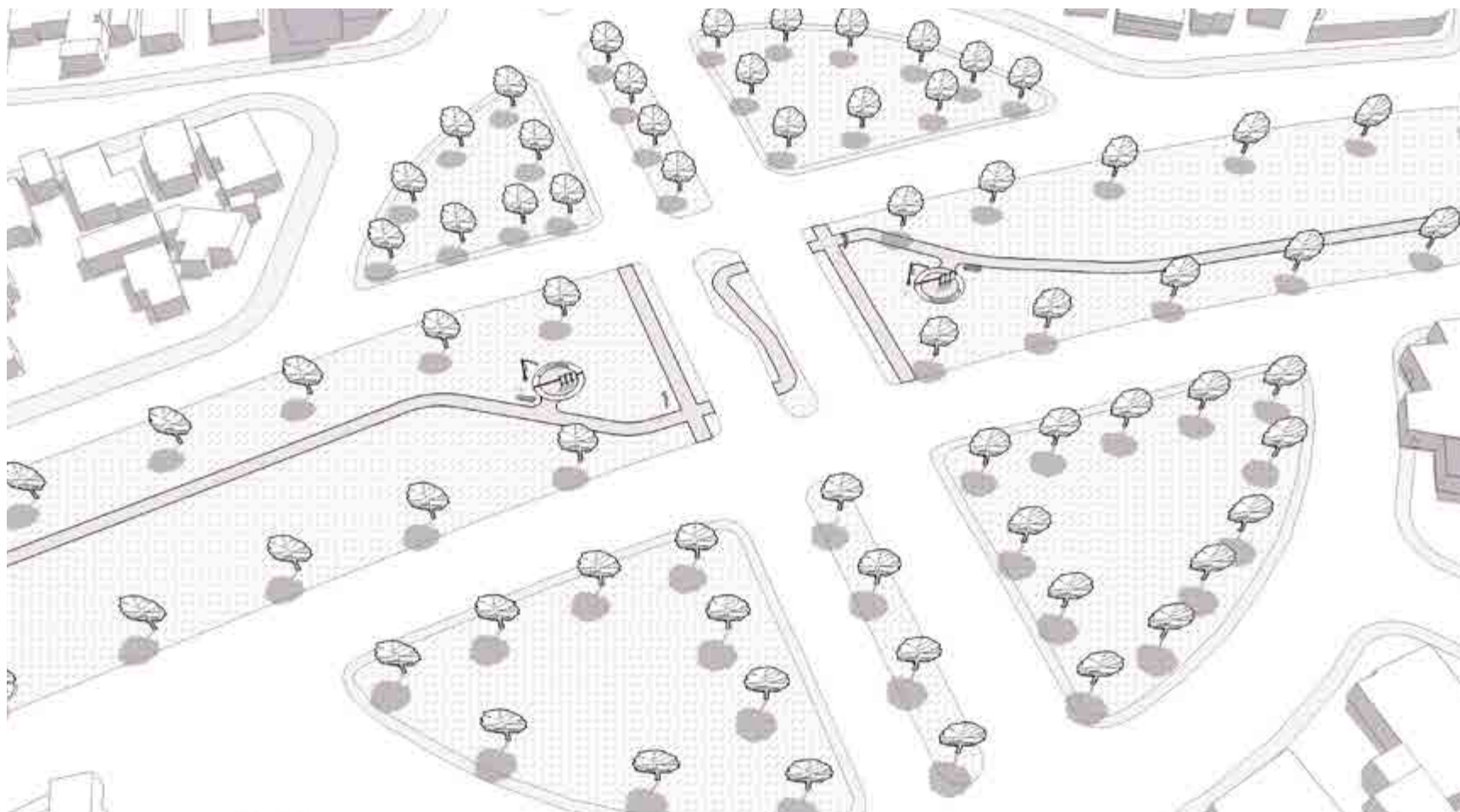
23







[Figura 197]  
Esquema visual, estação Shangri-lá  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 198]  
Estudo para memorial, estação Shangri-lá.  
(Elaborado pelo autor)



## ESTAÇÃO CILO INDUSTRIAL

Estação final do roteiro, localizada na saída do antigo eixo da ferrovia, área do bairro Cilo Industrial, atual área industrial de Londrina onde ainda se encontram vestígios vivos da ferrovia e da linha do trem.

**1 – Memorial “caminho do trem”:** Ponto de partida da estação, marca o local onde o eixo se fragmenta e deixa de existir na paisagem como via e passa a existir apenas no traçado dos lotes do bairro. Posicionando-se a norte, é possível guiar o olhar de oeste a leste acompanhando o caminho que a antiga ferrovia fazia e o ponto onde seu eixo é interrompido.

A proximidade do local com a indústria café solúvel Cacique proporciona um aroma de café que compõe a paisagem olfativa do local, uma forte referência a memória da ferrovia atrelada ao passado da produção de café.

**2 – Passagem histórica:** Apesar do trajeto original da ferrovia neste ponto permanecer como marca invisível aos olhos, apenas no traçado dos lotes que formam o bairro, atalhos e caminhos para pedestres possibilitam adentrar até o antigo eixo. Propõe-se ao usuário explorar estes atalhos e encontrar uma antiga ponte desativada por onde a ferrovia passava, um importante vestígio para localizar o usuário sobre o percurso da linha férrea perdido no local.

**3 – Trilhos do trem:** Ponto de encontro com o único trecho do antigo eixo L-O que guarda a presença física da linha do trem e de vagões. O trecho apresenta duas linhas férreas em atividade que adentram em uma indústria localizada no local. Junto a estrutura da ferrovia há um caminho de terra paralelo, muito utilizado por ciclistas como percurso em

suas pedaladas, por onde sugere-se continuar o trajeto.

**4 – Caminhando pelos trilhos:** O ponto propõe a caminhada sobre os trilhos que possui duas linhas em atividade e duas desativadas e ainda diversos vagões, compondo um conjunto marcante na paisagem.

A experiência do local inclui a caminhada sobre a terra vermelha, o silêncio e tranquilidade do local que amplifica o ranger dos vagões com o passar do vento, o cheiro da torra de café pela proximidade com a indústria café solúvel Cacique trazido pela brisa que o longo eixo aberto canaliza.

A paisagem é marcada pela horizontalidade, onde pode-se perceber como marcos as chaminés e torres industriais a leste e a oeste a predominância de vegetação e uma paisagem com uma ambiência mais rural, também em sua esfera sonora pelo silêncio.

O usuário presente neste ponto da estação pode contar com o acaso e possibilidade de encontrar o trem em sua passagem pela ferrovia e vivenciar o trem cruzando a ferrovia em seu trecho original.

**5 – Cruzamento:** Último ponto proposto para a estação, sugere a continuação da caminhada através dos trilhos pelo trecho original do eixo L-O, levando o usuário até o ponto de bifurcação entre os eixos atual e o antigo.

A paisagem que enquadra a caminhada é a de maior amplitude visual de todo o roteiro, sem a presença de construções ou vegetação de grande porte nas proximidades, a paisagem rural segue a perde-se de vista.



# LEGENDA

TRILHA - PEDESTRES  
CICLO INDUSTRIAL

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

- + CONES VISUAIS
- EIXO - CELSO GARCIA CID

[Figura 199]  
Estação Cilo Industrial.  
(Elaborado pelo autor)

## DIRETRIZES INTERVENÇÃO

---

**1 - Preservação do eixo:** Para este ponto do trecho L-O que permanece apenas como uma “marca no chão” se propõe como diretriz, a preservação do espaço que se encontra dentro de propriedades privadas, com sugestão a abertura e integração do espaço ao roteiro com possibilidade de visitação.

**2 - Memorial “trilhos do trem”:** Proposta de um memorial que marca o trecho onde a eixo da ferrovia original permanece em trilhos e vagões.

Contando com um espaço de contemplação e descanso, linha de mobiliário projetado para o roteiro e também, demarcação dos eixos cartesianos no piso para auxiliar os usuários a localizarem-se no espaço.

**3 - Preservação de espaço:** Proposta de preservação para as linhas férreas existentes no trecho da estação Cilo Industrial, como meio de manter a memória da ferrovia e seu eixo original através da salvaguarda de suas permanências.

**4 - Conexão, eixo ferrovia:** Proposta de conexão entre os dois trechos de ferrovia em atividade, separados pela presença de uma indústria. Propõe-se a abertura de uma conexão lateral a indústria, criando continuidade ao eixo.

**5 - Memorial “partida”:** Proposta de um memorial marcando o ponto de bifurcação entre os eixos ferroviários atual e antigo como símbolo de um dos pontos que unem as duas linhas a do passado e a do presente.

Contém espaço de contemplação e descanso e a presença da linha de mobiliário desenvolvida para o roteiro, um mirante e a demarcação do piso com os eixos cartesianos para auxiliar o usuário na leitura do espaço.

**6 - Eixos de ciclovias:** Implantação de ciclovias nos eixos que conectam o roteiro ao eixo L-O e a estrutura deste modal presente na estação do roteiro vizinha, criando conexão entre as estações através do modal cicloviário.





[Figura 200]  
Mapa diretrizes, estação Cilo Industrial. (Elaborado pelo autor)





LEGENDA  
VISTAS E PAISAGEM  
CILO INDUSTRIAL

— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
- - - EIXO - FERROVIA ORIGINAL  
— TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

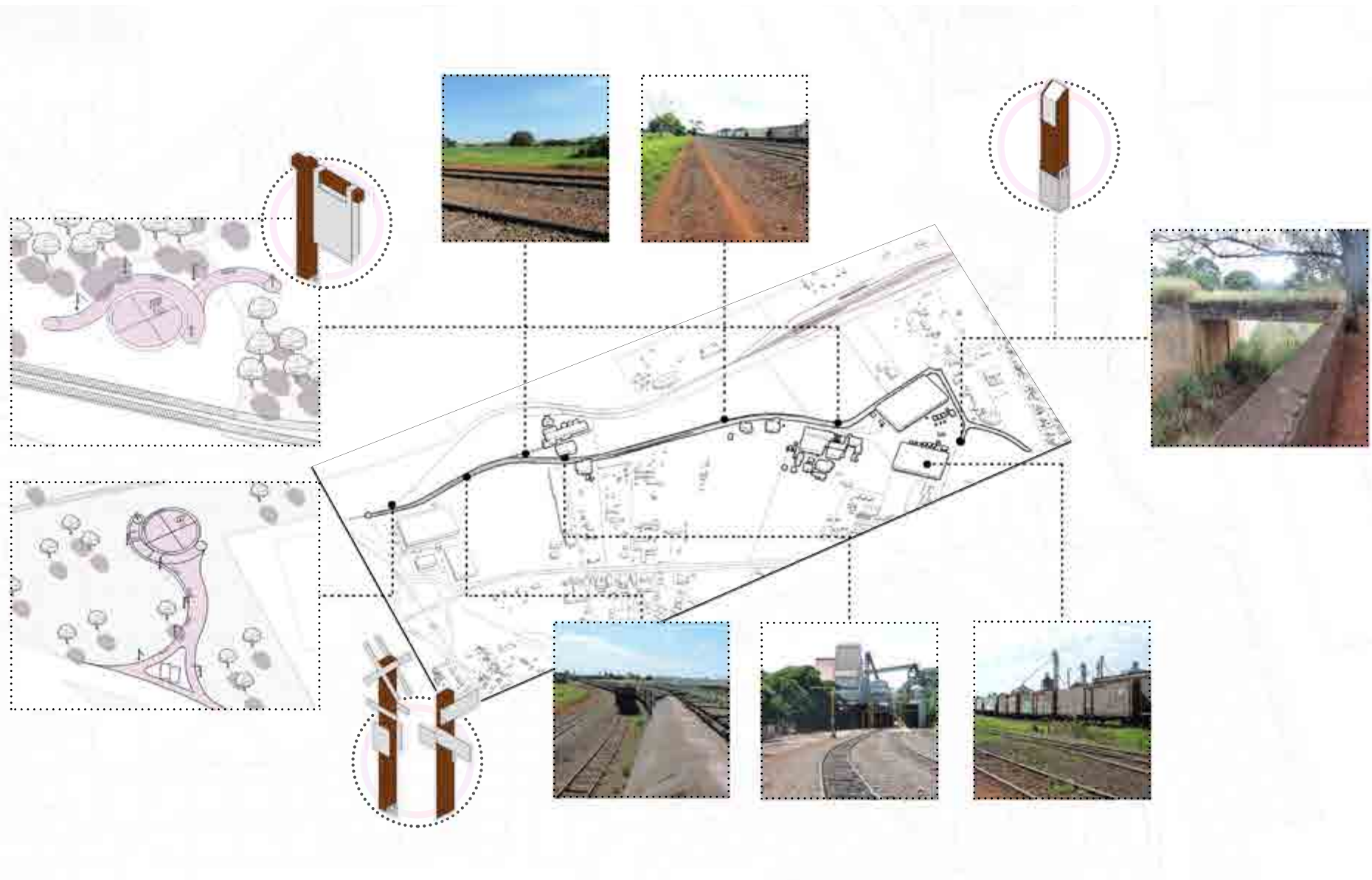
--- EIXO - FERROVIA ATUAL

[Figura 201]

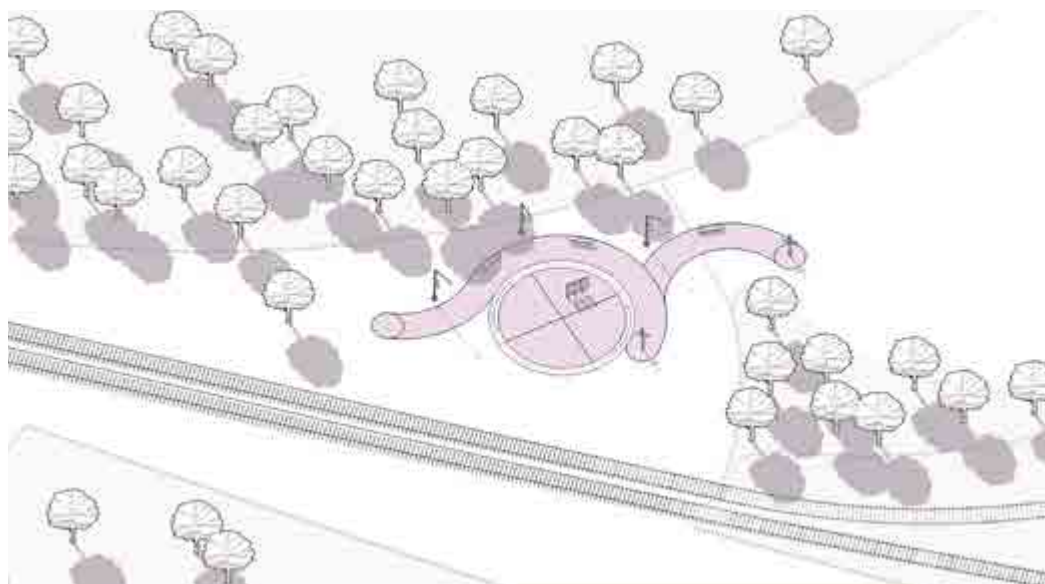
Mapas de vistas e paisagens,  
Estação Cilo Industrial.  
(Elaborado pelo autor)



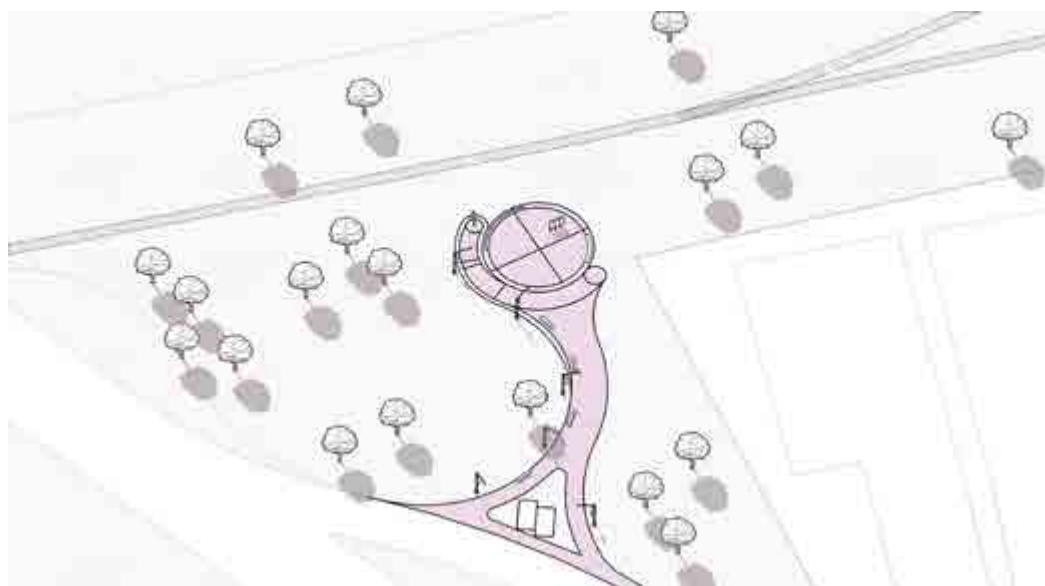




[Figura 202]  
Esquema visual, estação Cilo Industrial  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 203]  
Estudo para memorial, estação Cilo Industrial.  
Memorial Trilhos do Trem.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 204]  
Estudo para memorial, estação Cilo Industrial.  
Memorial Partida.  
(Elaborado pelo autor)

## TRILHAS PARA CICLISTAS

---

Além das cinco trilhas propostas para serem percorridas a pé, são apresentadas três trilhas de maior extensão, pensadas para serem experimentadas na escala do ciclista, conectando mais de uma estação, devido a possibilidade de se percorrer maiores distâncias com o uso da bicicleta.

A primeira trilha engloba as duas paradas da estação Pioneiros, assim como todo trecho urbano do eixo da Estrada dos

Para além da proposta do roteiro, uma das intenções do projeto é que as intervenções apresentadas sejam viáveis de serem executadas de modo a possibilitar o funcionamento do roteiro sem a necessidade de grandes recursos, mas que também incluam proposições de maior escala e impacto. Portanto, as intervenções dividem-se em a curto e a longo prazo.

As intervenções a curto prazo são mais acessíveis e essenciais para o funcionamento do roteiro, enquanto as intervenções a longo prazo apresentadas como estudos adicionais ao roteiro, tem por objetivo a expansão e consolidação da memória através de marcos e memoriais na paisagem urbana.

Para as intervenções a curto prazo se propõe uma linha de mobiliário urbano construída em materiais baratos e reutilizados, como placas poliméricas de plástico reciclado e madeira de dormentes advindos da desativação de ferrovias, comercializados a pequenos valores, também como forma de criar uma conexão dire-

Pioneiros, os conectando a estação seguinte: Marco Zero.

A segunda trilha interliga três estações, sendo elas Marco Zero, Centro Histórico e Shangri-lá, compondo uma proposta de trilha mais densa, com maior número de pontos de visitação e caminhos sugeridos.

A terceira e última trilha para ciclistas percorre um trajeto através de algumas vias localizadas na estação Cilo Industrial e seus arredores, estendendo o caminho até o início da estação mais próxima.

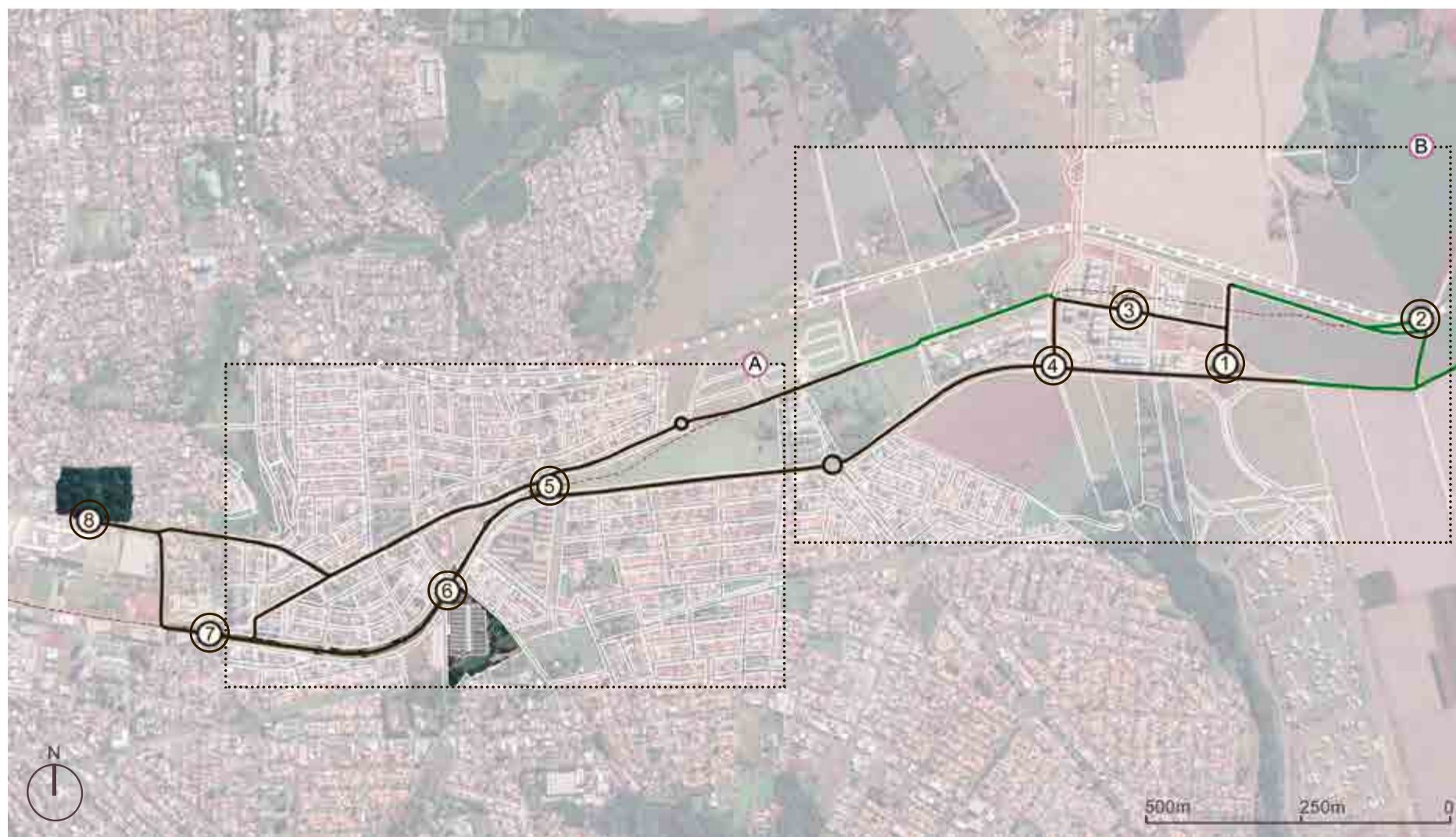
ta entre o material e a história narrada.

A proposta também conta com a presença do roteiro no espaço virtual, tornando o roteiro acessível a qualquer usuário nos meios digitais. O acesso ao conteúdo virtual será disponibilizado através de códigos QR estampados na linha de mobiliário integrante do roteiro.

A intenção da disponibilização desse conteúdo também na esfera virtual é aproximar ainda mais as pessoas à proposta do roteiro e mantê-las atualizadas, uma vez que, o conteúdo tem como proposta ser constantemente atualizado pelos gestores responsáveis, assim como pelos usuários através de envio de relatos, memórias, sugestões e até fotografias, sobre os pontos do roteiro.

Sobre as intervenções a longo prazo, além das diretrizes de resgate a memória do espaço urbano, apresentam-se estudos de memoriais e marcos, a serem integrados as estações do roteiro de forma a potencializar a preservação do espaço, bem como a experiência do usuário e impacto do roteiro e seu propósito.





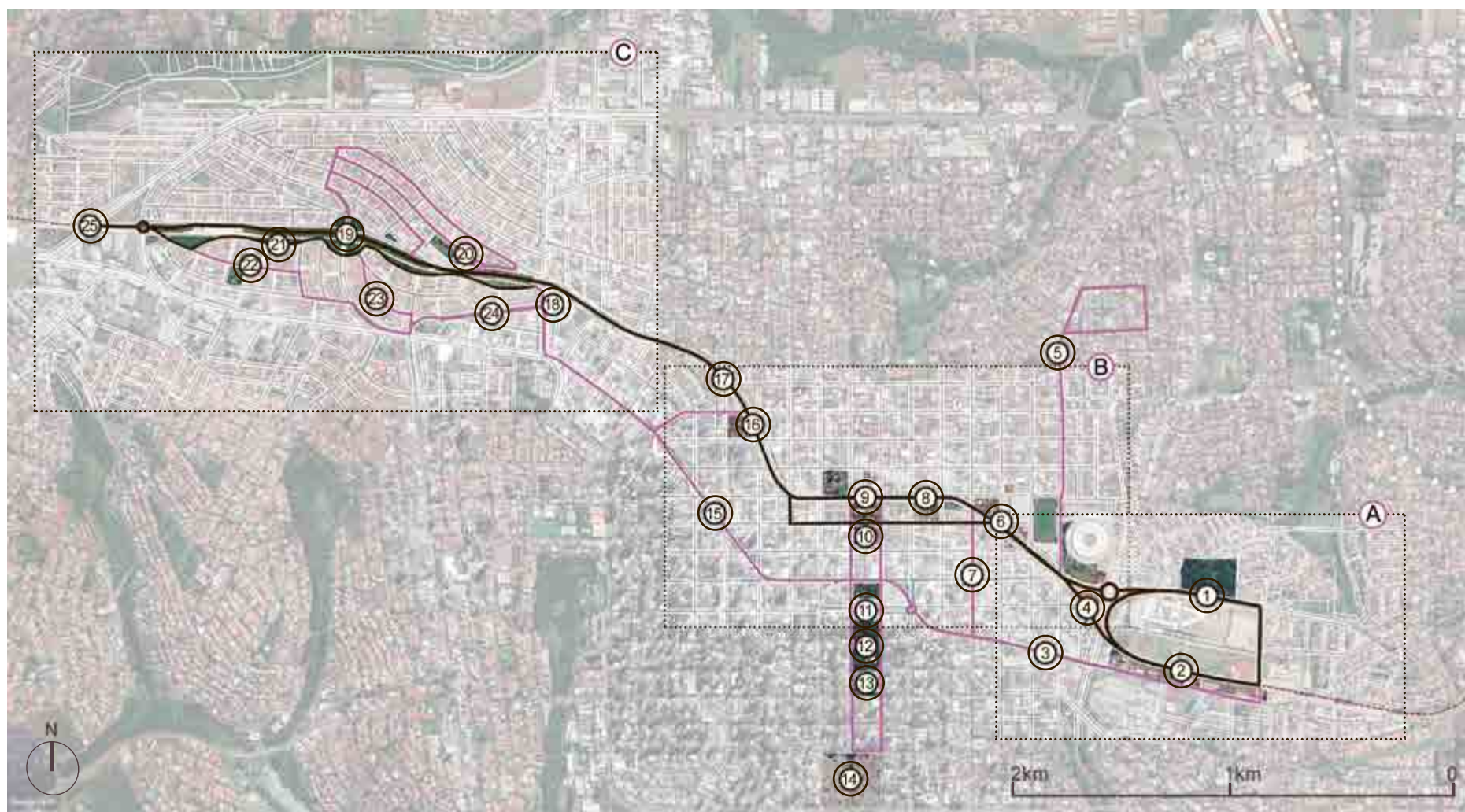
#### LEGENDA

TRILHA - CICLISTAS  
PIONEIROS

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO

- EIXO FERROVIA ATUAL
- A TRILHA - PIONEIROS
- B TRILHA - PIONEIROS

[Figura 205]  
Trilha para ciclistas. Pioneiros - Marco Zero.  
(Elaborado pelo autor)



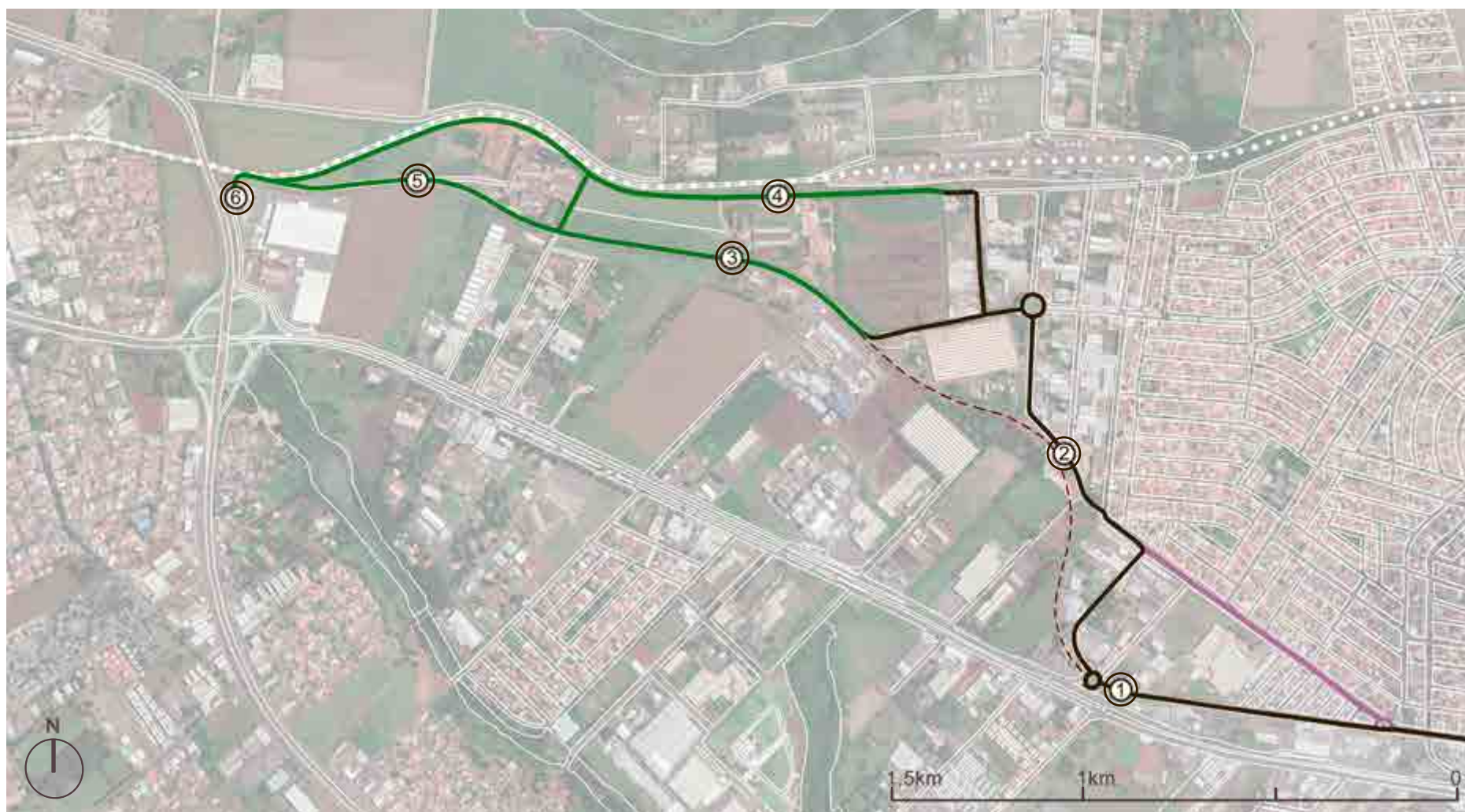
**LEGENDA**  
**TRILHA - CICLISTAS**  
 CENTRO HISTÓRICO

- A TRILHA - MARCO ZERO
- B TRILHA - CENTRO HISTÓRICO
- C TRILHA - SHANGRI LÁ

- TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL
- TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA
- EIXO - FERROVIA ORIGINAL

[Figura 206]  
 Trilha para ciclistas. Shangrilá - Centro Histórico  
 - Marco Zero. (Elaborado pelo autor)





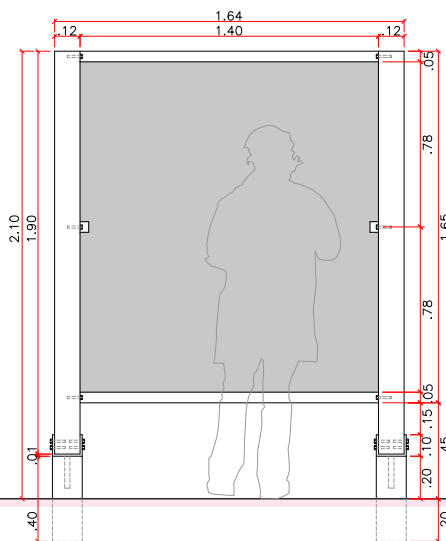
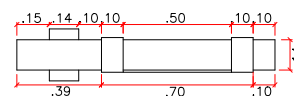
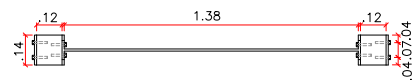
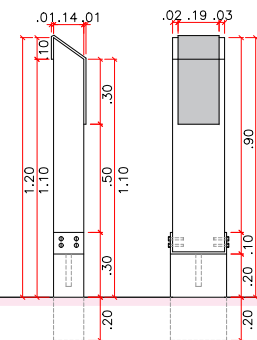
**LEGENDA**  
**TRILHA - CICLISTAS**  
**CILO INDUSTRIAL**

— TRILHA INTERPRETATIVA - PRINCIPAL  
 — TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA  
 — EIXO - FERROVIA ORIGINAL

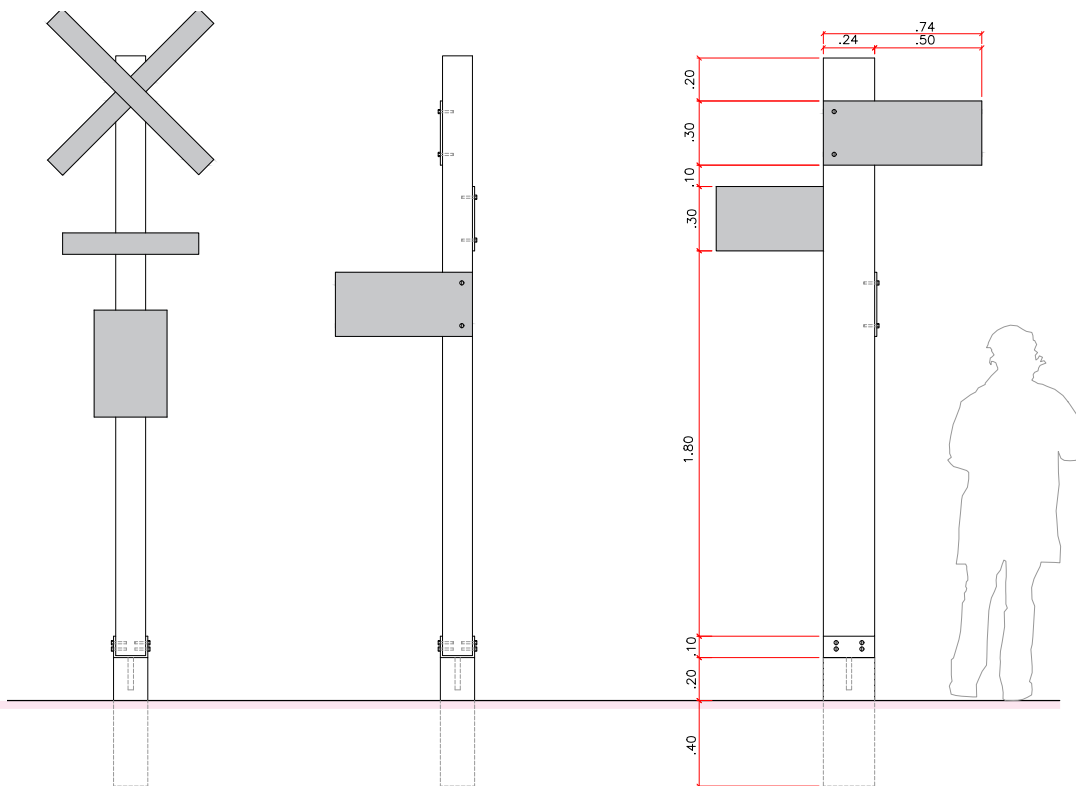
— TRILHA INTERPRETATIVA - ALTERNATIVA - SEM PAVIMENTO  
 --- EIXO FERROVIA ATUAL

[Figura 207]  
 Trilha para ciclistas. Shangri lá - Cilo Industrial  
 (Elaborado pelo autor)



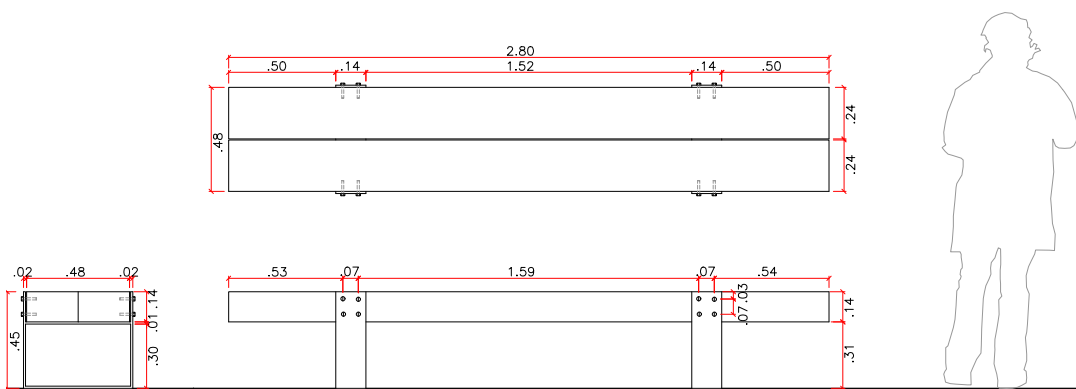
[illegible]

• 194



[Figura 210] Tóten 1.  
(Elaborado pelo autor)

[Figura 211] Tóten 2.  
(Elaborado pelo autor)



[Figura 214] Banco. (Elaborado pelo autor)

A linha de mobiliário desenvolvida para o roteiro conta com sete integrantes, divididos como, tóten, expositores e assento.

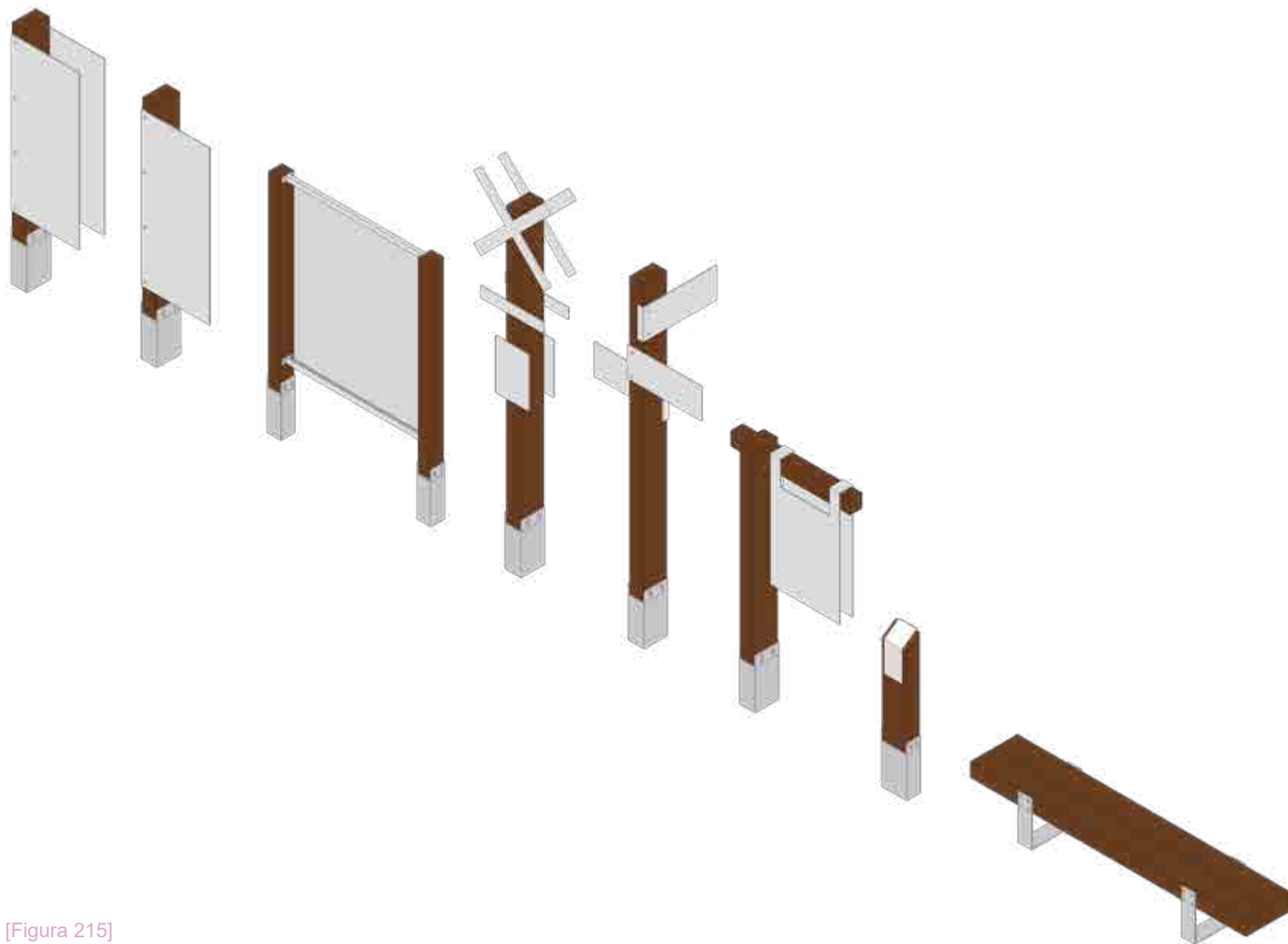
São propostos três modelos de tóten, sendo o primeiro e segundo de função de indicação, com informações relacionadas a localização das estações e pontos de cruzamentos marcantes e o terceiro como um indicativo de percurso, sinalizando ao usuário a indicação de caminho e extensão já percorrida, a ser localizado entre os pontos de visitação e cada trilha.

Os expositores também são três, o primeiro possui a função principal de apresentação do conteúdo histórico sobre cada ponto/estação mas também sobre o roteiro enquanto unidade, podendo ser replicado e apresentado em maior quantidade conforme a necessidade de cada local.

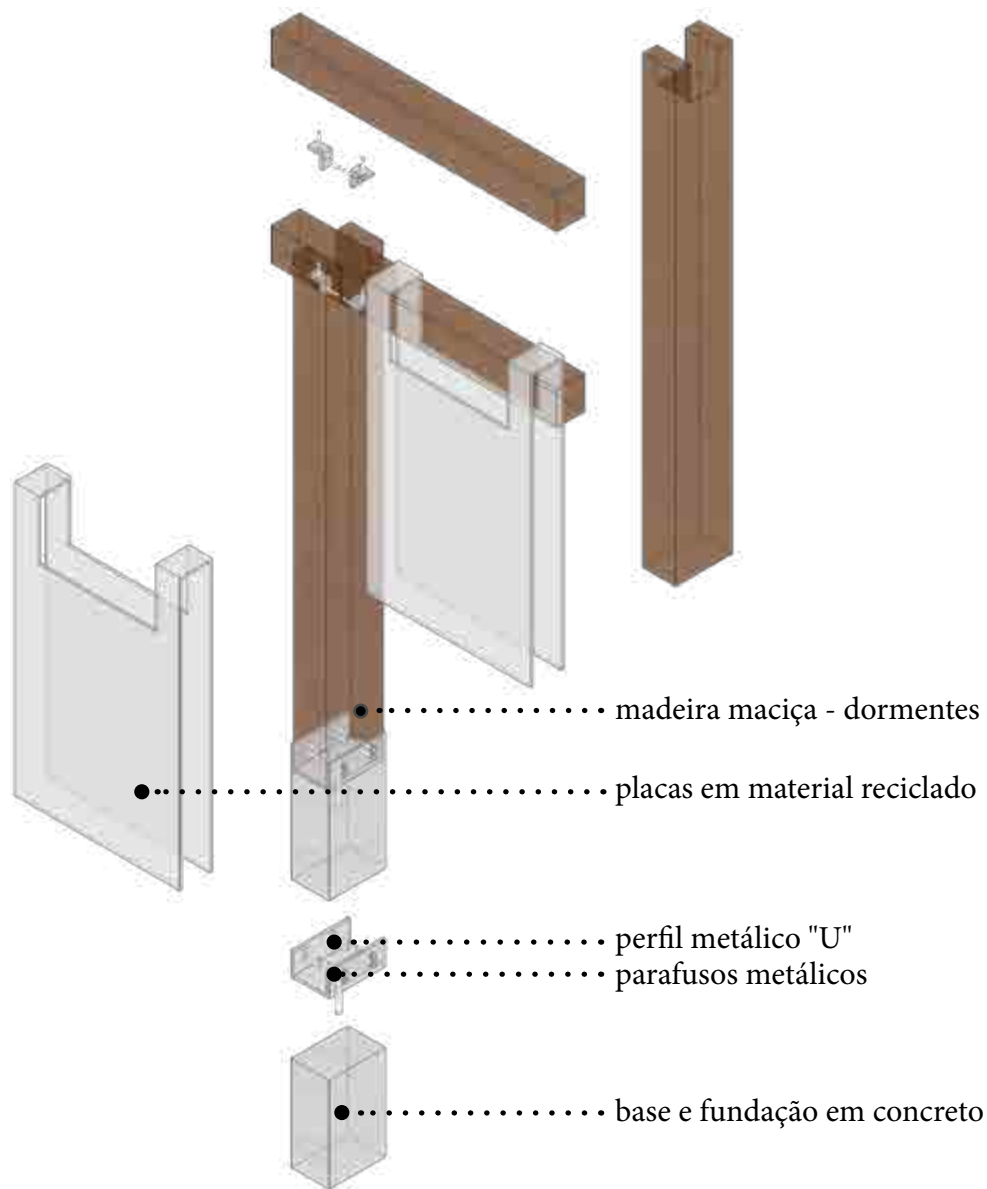
O segundo expositor possui a mesma função do primeiro sem a apresentação de informação sobre o roteiro, apenas sobre o ponto encontrado, proposto como suporte para o expositor anterior.

O terceiro expositor leva como material principal uma placa em acrílico, permitindo a visualização através dele, com propósito de criar pontos de recordação da memória na paisagem, apresentando alterações através de croquis sobre o acrílico que com o posicionamento correto do usuário recriam paisagens e edifícios que deixaram de existir.

Por fim apresenta-se o modelo único de um banco, também pensado para poder ser replicado criando uma extensão da peça..







[Figura 216]

Exemplo de aplicação de materiais. (Elaborado pelo autor)

O mobiliário foi desenvolvido com a proposta de ser executado com o uso de materiais reaproveitados e que criem uma referência direta a memória da ferrovia.

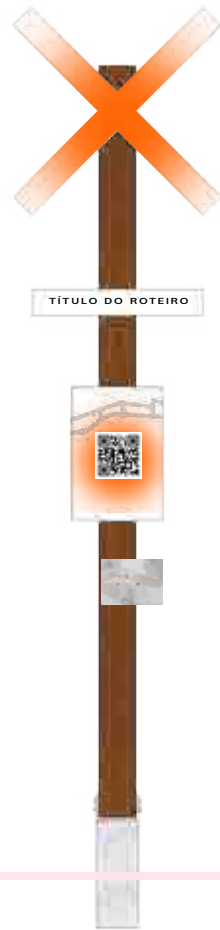
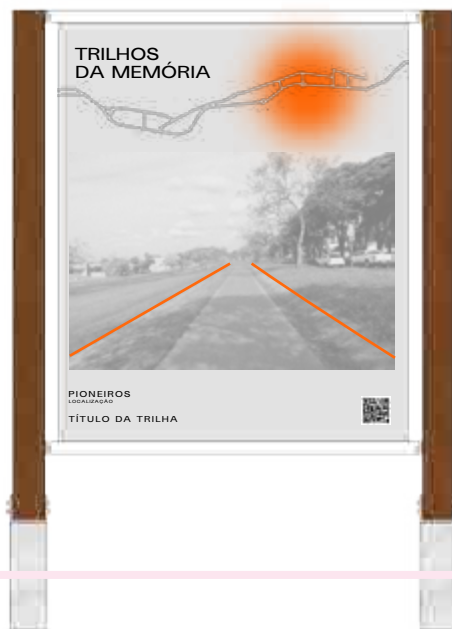
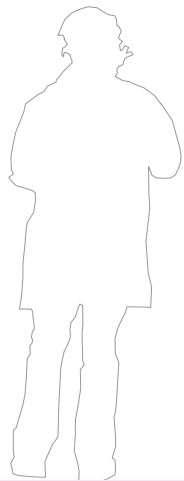
Para a estrutura de todas peças é proposta o uso de madeira maciça recuperada da desativação de linhas férreas, encontrada com facilidade e por preços acessíveis, em boas condições de uso e com tamanhos variados. Para o mobiliário se especifica o uso de dormentes de 2,8 metros de comprimento como base para o desenvolvimento de todas as peças projetadas, sendo esta uma das medidas na qual encontra-se este material.

Também é previsto o tratamento da madeira com verniz uma vez que o mobiliário estará exposto a intempéries.

Para as placas expositivas, se especifica o uso de plástico reciclado ou material similar, o que possibilita o uso de material vindo de cooperativas locais de reaproveitamento e reciclagem de resíduos.

Todas as conexões necessárias são previstas a serem executadas através de parafusamento e chumbamento com auxílio de um perfil metálico "U" para o caso da conexão entre a estrutura das peças e a base de fundação, prevista para ser executada em concreto.

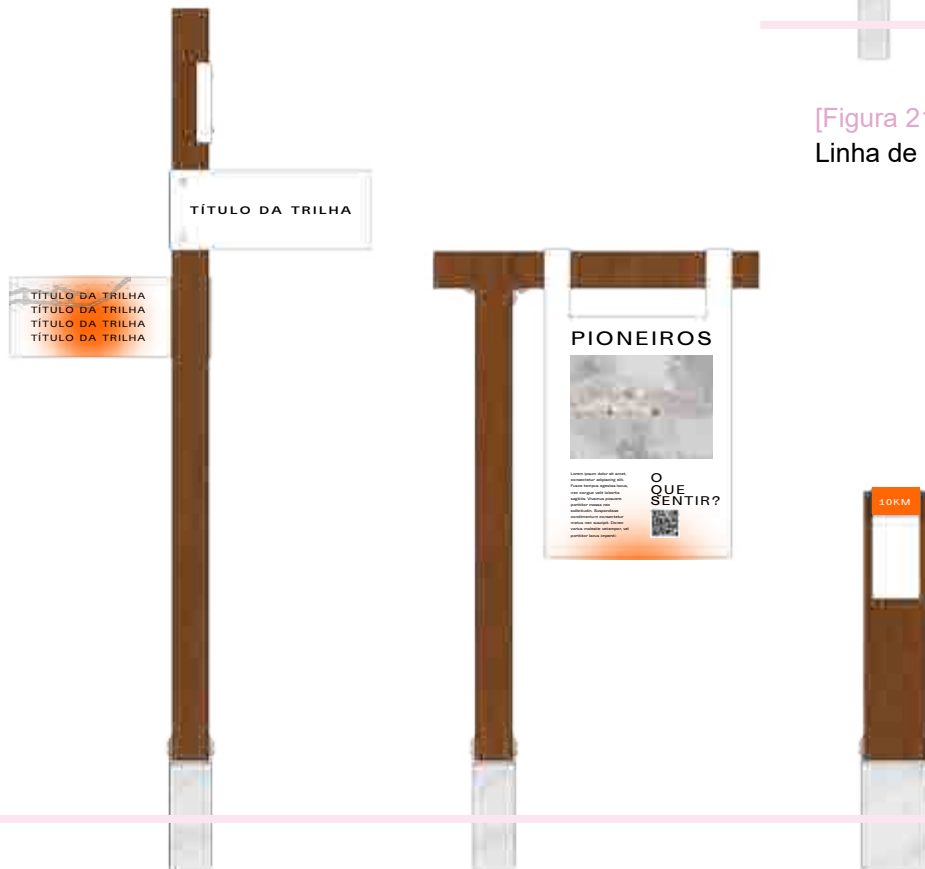
A concepção da base de fundação em concreto permite a adequação das peças com facilidade a diferentes terrenos, possibilitando a implantação do mobiliário em qualquer ponto do eixo.





[Figura 217]

Linha de mobiliário, modelo de projeto de sinalização (Elaborado pelo autor)



[Figura 217]

Linha de mobiliário, modelo de projeto de sinalização (Elaborado pelo autor)







## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

A proposta do roteiro "Trilhos do Trem" age como uma iniciativa de reavivamento e valorização de uma parcela valiosa da memória Londrinense, pertencente a algo muito maior: O itinerário cultural que é o ramal Cambará - Jatay da ferrovia Sorocabana. Que une através da história uma série de cidades, que apesar de em condições diferentes em grande parte também passam por um processo semelhante de fragmentação da memória.

Assim a proposta do roteiro é uma iniciativa que poderia ser desenvolvida em cada uma das cidades integrantes do itinerário, de forma a consolidar a história do eixo a cada um de seus pontos componentes e fortalecer o significado por trás de sua existência

Da mesma maneira que proposto para o roteiro Londrinense a disponibilidade de interação com o conteúdo do roteiro e itinerário na esfera digital se mostra como ferramenta fundamental de interação entre as pessoas e o espaço uma vez que na atualidade as pessoas elevaram o patamar de se vivenciar a cidade e a história a uma experiência mais do que física.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BONDUKI, Nabil. **Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos** – Brasília, DF : Iphan / Programa Monumenta, 2010

CALLIARI, Mauro. **Espaço público e urbanidade em São Paulo** / Mauro Calliari. - São Paulo: Bei Comunicação, 2016.

DARODA, Raquel Ferreira. **As novas tecnologias e o espaço público da cidade contemporânea** / Raquel Daroda. 2012. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2012.

DELPHIM, Carlos Fernando de Moura. **Intervenções em jardins históricos: manual** / Carlos Fernando de Moura Delphim. - Brasília: IPHAN, 2005.

**Desenho Urbano: Anais do II SEDUR-Seminário sobre Desenho Urbano do Brasil** / editores Benamy Turkienicz, Maurício Malta - São Paulo: Pini ; Brasília : CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986.

HERZOG, C.; ROSA, L. **Infraestrutura Verde: Sustentabilidade e resiliência para a paisagem urbana**. Revista LABVERDE, n. 1, p. 92-115, 11 set. 2010

**High Line**: a história do parque suspenso de Nova York / Joshua David e Robert Hammond: tradução Luis Dolnikhoff. - São Paulo: BEI Comunicação. 2013.

**Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos** / Nabil Bonduki. – Brasília, DF : Iphan / Programa Monumenta, 2010.

LONDRINA. **Lei nº 7.483, de 20 de julho de 1998**. Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos no município de londrina e dá outras providências. Diário Oficial. Londrina, PR

LONDRINA. **Lei nº 10.637, de 29 de dezembro de 2008**. Plano diretor participativo. Diário Oficial, Londrina, PR.



LONDRINA. **Lei nº 11.188, de 19 de abril de 2011.** Plano diretor de preservação do patrimônio cultural de Londrina.

LONDRINA. Plano diretor de desenvolvimento urbano de Londrina, 1968.

MAZIVIERO, Maria Carolina/ Almeida, Eneida de. **Urbanismo Insurgente: ações recentes de coletivos urbanos ressignificando o espaço público na cidade de São Paulo.** XVII Enanpur, São Paulo, 2017. Disponível em: [https://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR\\_Anais/ST\\_Sesoes\\_Tematicas/ST%206/ST%206.1/ST%206.1-04.pdf](https://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sesoes_Tematicas/ST%206/ST%206.1/ST%206.1-04.pdf) Acesso em 31 de maio de 2020.

MEDEIROS, C.; AFONSO, S. **Espaços livres públicos:** utilização de infraestrutura verde para otimizar a drenagem urbana nos centros históricos tombados. Paisagem e Ambiente, n. 39, p. 83-111, 20 out. 2017.

MUSSILI, Célia; ABRAMO, Maria Angélica. **Londrina puxa o fio da memória,** Londrina: Editora Letra d'água, 2004.

OLIVEIRA, Caroline da Silva. **A “Geada Negra” de 1975 em Londrina - PR: de evento climático a lugar de memória.** 2017. 131 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina. 2017.

PACHECO, Priscila. **Espaços Públicos: o que o planejamento urbano pode ganhar com a tecnologia.** The city fix Brasil, 2017. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2017/07/05/espacos-publicos-o-que-o-planejamento-urbano-pode-ganhar-com-a-tecnologia/> - acessado em 17 de maio de 2020.

PEREIRA, Tatiane Fernandes Matias, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, fevereiro de 2018. **Coletivos urbanos, percepção e comportamento ambiental: um estudo de caso em Viçosa-MG.** Orientadora: Luciana Bosco e Silva.

Qualificação urbana - Jd. Leonor, Sta. Rita, Santiago e entorno. IPPUL - Londrina/1996.

QUARTINO, Daniela Santos. **Arquitectura del Paisaje. 100 arquitectos, 1000 ideas.** Segunda edición en español: Booq publishing, S.L. 2016.

ROSANELI, Alessandro Filla; BARNABÉ, Paulo Marcos Mottos. **Projeto e paisagem urbana: ensaios de projeto para a área central de Curitiba**. - Curitiba: Ed. UFPR, 2017.

SANTOS, Ariane; LIMA, David. **Mobilidade urbana e planejamento sustentável no município de Resende: Estudo de caso exploratório** - Universidade Federal Fluminense, 2017.

SILVA, Maria de Lourdes Batista. **Qualidade do Espaço Público Uma Proposta de Revitalização para o centro Social Urbano Adriano Mariano Gomes**. 2018. 167 folhas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2018.

VECCHIATTI, Simone de Oliveira Fernandes. **Afetar, reservar e desafetar: a transformação dos espaços livres de uso público - o caso de Londrina** / Simone de Oliveira Fernandes Vecchiatti. - Londrina, 2016.

YAMAKI, Humberto. **Caráter de edificações históricas, elementos de identificação** / Humberto Yamaki ; prefácio Cyro Corrêa Lyra. - Londrina: Edições Humanidades, 2008.

YAMAKI, Humberto. **Guia do patrimônio cultural de Londrina** / Humberto Yamaki ; prefácio Eduardo Yázigi. - Londrina: Midiograf II, 2008.

YAMAKI, Humberto. **Iconografia Londrinense** / Humberto Yamaki ; [prefácio] Yoshiya Nakagawara Ferreira. - Londrina. Edições Humanidades, 2003.

YAMAKI, Humberto. **Labirinto da memória: paisagens de Londrina** / Humberto Yamaki; apresentação Yoshida Nakagawara Ferreira. - Londrina: Edições Humanidades, 2006.

YAMAKI, Humberto. **Mini atlas da colônia internacional: as terras da CTNP** / Humberto Yamaki - Londrina: Edições Humanidades, 2008.

YAMAKI, Humberto. **Praças históricas**, avaliação do caráter / Humberto Yamaki ; prefácio Vicente Del Rio. - Londrina: Edições Humanidades, 2008.

YAMAKI, Humberto. **Terras do norte, paisagem e morfologia** / Humberto Yamaki. - Londrina. Ed.H.Yamaki e UEL, 2017.

## APÊNDICES

---

Prancha 1

Prancha 2

Prancha 3

Prancha 4

Prancha 5

Protótipo - Trilhos da Memória