

REQUALIFICAÇÃO DE PATRIMÔNIO CULTURAL MUNICIPAL: Uma nova proposta e uso ao traçado ferroviário de Cianorte-PR

I REQUALIFICATION OF MUNICIPAL CULTURAL HERITAGE: A new proposal for the use of the Cianorte-PR railway route

BEATRIZ DOS SANTOS ANACONI¹ – anaconibeatriz@gmail.com
FLÁVIA LOBO DE FRANÇA² – flavia.franca@ufmg.edu.br

1. Acadêmica do curso de graduação em Engenharia Civil da Faculdade UMFG.
2. Professora Orientadora. Faculdade UMFG - Rod PR-082 KM 468 - Lote 45/46 - Gleba, R. Ribeira, Cianorte - PR, 87200-000.

Recebido em 16/01/2024. Publicado em 24/01/2024

RESUMO

O transporte ferroviário foi responsável por auxiliar na colonização e desenvolvimento de diversas regiões do Brasil. No entanto, devido a mudança de investimento do governo, os trens perderam espaço para os automóveis. Como consequência, diversas construções e mobiliários ferroviários entraram em estado de desuso, o que resultou na criação de áreas ociosas e memórias perdidas em meio as cidades. Dentro desse contexto, a referente pesquisa visa apresentar uma proposta de requalificação para a área da linha férrea no município de Cianorte-PR. O objetivo da proposta é conectar o espaço inativo com a atual realidade da cidade, e assim proporcionar à população um ambiente de lazer entrelaçado com sua memória ferroviária, que se faz possível através da valorização dos trilhos existentes. A partir de pesquisas in loco pode-se constatar a presença de características favoráveis para a implantação de um parque linear nas áreas mais amplas do traçado, bem como de uma pista de ciclismo ao longo de todo o trajeto da linha férrea, capaz de conectar e ampliar a malha de ciclovias do município. Por fim, destaca-se que o desenvolvimento dessa proposta para o espaço referido não só oferece à população um espaço de lazer, capaz de promover uma melhor qualidade de vida, mas também proporciona um enriquecimento do cenário urbano através da valorização de sua história.

Palavras-Chave: patrimônio ferroviário; qualidade de vida; requalificação.

ABSTRACT

The railway transport played a significant role in assisting in the colonization and development of various regions in Brazil. However, due to changes in government investment, trains lost ground to automobiles. Consequently, numerous railway constructions and furnishings fell into disuse, leading to the creation of idle areas and lost memories within cities. In this context, the current research aims to propose a requalification plan for the railway line area in the municipality of Cianorte-PR. The proposal's objective is to connect the inactive space with the city's current reality, providing the population with a recreational environment intertwined with its railway heritage, which is possible by valuing the existing tracks. From on-site research, it was possible to verify the presence of favorable characteristics for the implementation of a linear park in the wide areas of the route, as well as a cycling track along the entire railway route, capable of connecting and expanding the municipality's cycling network. Finally, it is worth highlighting that the development of this proposal for the mentioned space not only offers the population a recreational area, promoting a better quality of life, but also enriches the urban scenario by appreciating its history.

Keywords: quality of life; railway heritage; requalification.

1 INTRODUÇÃO

O café foi por muitos anos a cultura que movimentou a economia do Brasil, seu grande sucesso de produção e venda gerou a necessidade de investir em tecnologias que auxiliassem no transporte dos grãos até os portos, desse modo, através da união entre as necessidades do país com a tecnologia proporcionada pela revolução industrial, o problema foi solucionado por meio da implantação do transporte ferroviário no país (FINGER, 2013).

A economia cafeeira é grande responsável pela concepção da região norte do Paraná como conhecemos atualmente, e a vinda das ferrovias para a região é fruto dessa fundação. Em Cianorte, localizada no noroeste do Paraná, os trilhos chegaram no ano de 1972 e assim como nas outras cidades fundadas ao longo do traçado, o transporte ferroviário foi responsável pelo seu desenvolvimento em diversos âmbitos (CIOFFI,1995; CMNP,2013; MAIA 2017).

No entanto, em meados da década seguinte, o modelo agrícola da região se encontrava em processo de alteração e os investimentos que antes eram destinados ao transporte ferroviário foram voltados ao modal rodoviário. Os trilhos em Cianorte foram então desativados e com o passar dos anos a área urbana ao redor do traçado ferroviário se modificou, devido ao processo de crescimento urbanístico (CIOFFI,1995).

Atualmente, a cidade se depara com problemas decorrentes da desativação da linha férrea. A área ocupada pela estrada de ferro tornou-se um espaço desconexo e ocioso no meio urbano. Além da perda de espaço, o estado atual da localidade inclui também a perda do referencial histórico que os trilhos representam para Cianorte.

Tendo em vista as condições problemáticas que se encontram os trilhos, o objetivo dessa pesquisa é apresentar uma proposta de requalificação com a finalidade de tornar esse referencial histórico um espaço público de lazer útil para a população e para o cenário atual da cidade, capaz de promover para os habitantes uma melhor qualidade de vida e conexão com a história do município.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A seguir, são abordados tópicos que visam apresentar o contexto histórico e a importância da valorização do imóvel ferroviário para o município. São sintetizadas também, informações acerca da qualidade de vida dos moradores em centros urbanos, bem como os principais espaços públicos de lazer em Cianorte.

2.1 Contextualização Histórica: Relação entre a história da Linha Férrea e de Cianorte

No Brasil no começo do século XIX, com os produtos de rentabilidade, açúcar, pecuária e a mineração, em séria crise de comercialização houve a necessidade da procura de uma nova mercadoria que pudesse ser cultivada com êxito e que fosse aceita pelo mercado, surgiu então o início do cultivo do café como atividade econômica do país. Nesse período o café já se encontrava popularizado em diversos países e culturas ao redor do mundo, por esse motivo sua aceitação pelos compradores fez-se positiva (CMNP,2013, p.15-18).

Em São Paulo, na região de Campinas, o encontro do cultivo do café com as primeiras porções de terra roxa foi de extremo sucesso, o que impulsionou a produção cafeeira (CMNP, 2013). Com o aumento das áreas de plantio em diversas cidades do estado, o volume de produção a ser escoado para o porto de Santos começou a crescer, por essa razão surgiu a necessidade de um transporte eficiente para a carga. O café foi responsável por inaugurar as estradas de ferro em São Paulo (CMNP, 2013).

O transporte ferroviário chegou ao Brasil no ano de 1854 no estado do Rio de Janeiro, fruto dos planos de desenvolvimento cultivados por D. Pedro II. O cenário da época de sua implantação é a união da revolução industrial com o interesse do Brasil em buscar novas tecnologias que ajudassem no desenvolvimento de sua agricultura, a partir desse cenário a solução encontrada para o transporte das cargas foi a máquina a vapor, resultante da revolução industrial (FINGER, 2013).

As estradas de ferro implantadas foram responsáveis por dar aos produtores de café um maior entusiasmo em relação as produções, pois o transporte das cargas até os portos passou a ser mais rápido e seguro. Mediante aos resultados positivos obtidos, os grandes fazendeiros e produtores do estado paulista partiram a procura de novas áreas para o plantio da cultura e encontraram na região norte do Paraná as características buscadas (CMNP, 2013).

A produção cafeeira no Norte do Paraná se desenvolveu da mesma forma que no estado de São Paulo, devido as características da terra roxa, no entanto, assim como ocorreu nas localidades antecessoras, a falta de infraestrutura no transporte dessa produção até os portos era uma problemática relevante, que limitava o desenvolvimento do cultivo na região (BERGOC, 2012, p. 31; CMNP,2013).

Para a resolução da problemática do transporte uniu-se os interesses dos fazendeiros e dos ingleses, os fazendeiros interessados no plantio cafeeiro e os ingleses no de algodão, para suprir a produção têxtil da Inglaterra, formaram a partir dessa união, em 1925, a Companhia de Terras Norte do Paraná, que mais tarde se tornaria a CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

(CIOFF et al, 1995; CMNP, 2013; MAIA, 2017).

Posteriormente, com a mudança de investimento dos ingleses, a Companhia passou a investir no plano de ocupação da região, com a fundação de diversas cidades. O plano teve início com a fundação de Londrina, cidade do período inglês da Companhia, que recebeu a chegada da linha férrea alguns anos após os pioneiros atingirem o local (CIOFFI et al, 1995; CMNP, 2013).

Figura 1- Chegada do primeiro trem em Londrina



Chegada do primeiro Trem a Londrina, em 1934

Fonte: Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná (2013)

No ano de 1928 a Companhia de Terras Norte do Paraná adquiriu a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que em sua origem apresentava o objetivo de ligar a cidade de Ourinhos até Cambará, para escoar a produção agrícola. Após a aquisição a rota Ferroviária passou a ser usada também no plano de ocupação da Companhia, sendo assim, a ferrovia percorreu com seu traçado ao longo dos territórios ocupados e cidades fundadas até chegar em a Cianorte (CIOFFI et al, 1995; CMNP, 2013; MAIA, 2017).

A linha férrea contribuiu fortemente para o desenvolvimento do plano de colonização. Conforme apresentado por Maia (2017), em 1935 foi inaugurada a Estação ferroviária de Londrina e em 1943 os trilhos chegaram a Apucarana, fato que contribuiu muito para a vinda de mais colonos e o desenvolvimento da região. O plano seguiu em progresso e outras cidades como Maringá e Jussara foram fundadas. No total a Companhia fundou 63 cidades e ocupou uma área correspondente a 546078 alqueires.

Cianorte é uma das 63 cidades fundadas, localizada na zona denominada Norte Novíssimo, compõe um dos núcleos estabelecidos pelo plano da Companhia colonizadora, juntamente com

Londrina, Maringá e Umuarama. Conforme descrito por Cioffi (1995), essas quatro cidades foram idealizadas nos mínimos detalhes e seguiram normas avançadas de planejamento urbano.

As expectativas sobre a cidade modelo em planejamento anunciada pela CMNP eram grandes. Cianorte teve seu projeto urbano criado pelo engenheiro urbanista Jorge Macedo Vieira, que contemplou em seu planejamento os aspectos de Cidades-Jardim, cujo urbanismo se caracteriza pela presença de áreas arborizadas e uma malha urbana que acompanha a topografia local (CIOFFI et al, 1995; DALBERTO,2009).

Cianorte foi inaugurada no dia 26 de julho de 1953. Sua economia, a princípio, se deu através do cultivo cafeeiro, o que atraiu diversos colonos para a localidade, no entanto, como consequência das geadas que ocorreram na região e o próprio desestímulo do governo, a economia se diversificou tanto na área agrícola quanto no investimento a industrialização (CIOFFI, H. et al. 1995).

Os trilhos, correspondentes a rota São Paulo- Paraná, chegaram em Cianorte para ocupar sua terraplanagem já estabelecida, no ano de 1972. Faziam parte das dependências da rede um armazém, uma estação, uma moega para embarque de grãos, um terminal e três casas residenciais para funcionários (CIOFFI, H. et al. 1995). A linha se tornou responsável por ligar Cianorte aos principais centros urbanos, Maringá, Londrina e São Paulo (CIOFFI et al, 1995).

A estrada de ferro chegou em Cianorte com o mesmo objetivo empregado nas demais cidades fundadas, sendo o trem responsável pelo transporte de mercadorias agrícolas e no incentivo da vinda de colonos para a região. O que tornou a ferrovia responsável mais uma vez pelo desenvolvimento do núcleo urbano fundado (CIOFFI et al, 1995; CMNP, 2013).

A rota ferroviária em questão possuía em seu projeto inicial a pretensão de seguir até Guaíra, no entanto, o traçado nunca foi finalizado devido à crise econômica vivida na época e o desinteresse do governo em investir nas ferrovias. O transporte de passageiros pela locomotiva ocorreu no ano de 1974, porém, o trem perdeu espaço para os automóveis (CIOFFI et al, 1995). Em meados de 2014 os trilhos locados em Cianorte receberam reformas pela empresa Rumo Logística, mas o transporte não voltou a atuar.

Com base nessa breve introdução histórica é notável que a implantação da linha férrea na região teve grandes ligações com a produção cafeeira, contudo, não foi sua única função, os trilhos tiveram também um papel de suma importância para a formação atual da área do Norte do Paraná e por consequência de Cianorte, capaz de influenciar no desenvolvimento econômico, urbano e social da região.

Apesar de os trilhos alcançarem tardiamente o município, quase vinte anos após sua inauguração, e não terem atingido sua meta de implantação inicial, o transporte ferroviário possui

forte ligação com a origem da cidade. Foi graças a ele que se tornou viável a produção cafeeira no norte do Paraná, o que por consequência trouxe o plano de colonização da região, que obteve sucesso devido a praticidade imposta pelo modal de transporte, alcançando assim a fundação do município de Cianorte.

Figura 2- Trem que passava em Cianorte



Fonte: Ferreira (2015)

2.2 Bem estar e lazer na vida urbana

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2013), qualidade de vida é “a percepção do indivíduo de sua inserção na vida, no contexto da cultura e sistemas de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. Fundamentado nessa definição, é possível dizer que a qualidade de vida está relacionada a diversos aspectos do indivíduo, dentre os quais pode-se citar o bem estar físico, mental e social, todos esses possíveis de serem contemplados em espaços urbanos públicos de lazer.

O contato com a natureza está associado com diversos efeitos positivos para a saúde mental e emocional. Os espaços verdes nas cidades são responsáveis, por exemplo, pela redução de estresse, que está diretamente ligada com as características físicas, a possibilidade da prática de atividades físicas e as oportunidades de socialização proporcionadas por esses espaços (ARANA et al. 2020).

Os parques são os melhores exemplos da implantação dessas áreas verdes nas cidades, onde além do contato com natureza é possível uma socialização entre os usuários do ambiente. Uma pesquisa feita em dois parques de João Pessoa-PB, com o objetivo de investigar a influência das

áreas verdes urbanas na qualidade de vida da população, mostrou a relevância desses locais nas vidas das pessoas que ali habitam, sendo essas, áreas de permanência onde os usuários tendem a ficar por uma hora e meia, e utilizam o local para passeios, atividades de lazer e recreação (CAMPOS et al. 2021).

Além do contato com espaços arborizados e a socialização, a atividade física é outro importante fator para o bem estar. Segundo o Ministério da Saúde (2022), as atividades físicas podem aumentar a disposição devido a liberação de hormônios como a serotonina e a endorfina, que trazem a sensação de bem estar e auxiliam no combate a ansiedade e depressão, elas quando praticadas regularmente são capazes de melhorar a memória, concentração, raciocínio e reduzir as chances de doenças como diabetes e hipertensão.

Conforme o estipulado pelo guia de atividades físicas do Ministério da Saúde (2021), desde crianças até idosos é recomendado a prática de atividades físicas ao menos moderada, cada qual com seu tempo. No entanto, espaços públicos abertos de convívio como os parques nem sempre possuem estruturas para a realização de atividades físicas mais intensas. Diante disso, uma opção para essa questão é através do ciclismo em faixas e ciclofaixas dispostas pela cidade.

O ciclismo traz ao cenário urbano inúmeros benefícios, de acordo com Santos e Santos, (2021) a bicicleta é capaz de proporcionar ao indivíduo um meio de locomoção acessível, visto que sua aquisição é possível dentro de diversas situações financeiras, é também uma opção sustentável de transporte quando comparado aos modelos emissores de gases poluentes, além de ser uma forma de praticar atividade física e desfrutar de momentos de lazer.

É possível dizer, com base no que foi transcorrido, que para alcançar o bem estar no espaço urbano é necessário o investimento em locais onde a população possa desfrutar de um maior contato com a natureza, convívio social e prática de atividades físicas. Diante disso, os parques urbanos se tornam o cenário ideal para alcançar todos os pontos descritos e promover uma melhor qualidade de vida aos moradores.

2.3 Espaços públicos abertos de lazer em Cianorte

Cianorte, localizada na região noroeste do Paraná, conta com uma população estimada segundo o IBGE (2010) de 84.980 habitantes. Fundada no ano de 1953 pela Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, seu desenho urbano é fruto do planejamento realizado pelo engenheiro Jorge Macedo Vieira, com uma malha urbana baseada no conceito urbanístico de Cidade-Jardim elaborado pelo inglês Ebenezer Howard.

A proposta empregada na ideia de cidade-jardim é a união dos pontos positivos das áreas

urbana e rural, capaz de trazer a população um equilíbrio entre os dois modelos. Dalberto, (2009) descreve que para Howard, em sua concepção do modelo de Cidade-Jardim, a malha urbana seria contemplada por um cinturão de mata em seu entorno. Em Cianorte a seção verde responsável pela característica de Cidade-Jardim denomina-se atualmente Parque Cinturão Verde e é tida como patrimônio florestal municipal (CIANORTE, 2021).

A reserva florestal proporciona a população momentos de lazer e melhor qualidade de vida através de trilhas previamente agendadas, exposições realizadas no ecomuseu Mario Padial, além da pista de caminhada e mobiliários urbanos, destinados a prática de esportes e contemplação do local, implantados as margens do parque de preservação permanente (CIANORTE, 2023).

Cianorte conta também com o projeto, em processo de execução, do Parque Urbano Manduhy, que pretende recuperar uma área degradada pela erosão existente próximo ao módulo Mandunhy do Parque Cinturão Verde, o espaço visa valorizar a área e proporcionar a população opções de práticas de esporte, lazer e convívio social (CIANORTE, 2022).

Embora a cidade construída não tenha contemplado todo o arranjo de praças e espaços públicos contido em seu plano original, alguns desses principais locais foram executados e existem até hoje, dois deles são, a Praça João XXIII, popularmente conhecida como Bosque da Igreja Matriz, um espaço de lazer arborizado com diversas atividades, em especial para o público infantil, e a praça Olímpica, com o enfoque para práticas esportivas (CIANORTE,2019).

As demais praças da cidade encontram-se dispostas em diferentes pontos da malha urbana, alocadas em rotatórias de trânsito, com acesso dificultado e sem grande infraestrutura para a permanência prolongada do usuário, apesar de todas essas serem alvo de reformas e reformulações desenvolvidas pelo município (CIANORTE, 2019).

Através da análise dos espaços públicos abertos de lazer em Cianorte, é possível notar que a cidade perpetua suas origens de interesse em uma conexão mais profunda com a natureza, visto que existe por parte do município o empenho em desenvolver e proporcionar espaços urbanos que possam ser usufruídos pela população e possibilitar a esses uma melhor qualidade de vida e bem estar.

2.4 Valorização do referencial histórico cultural

Valorizar o patrimônio histórico cultural é fazer com que a memória e o legado das civilizações que ali habitaram continuem vivas (ZANIRATO, 2009). No que tange os patrimônios de uma cidade, perpetuar a memória desses dissemina, para gerações presentes e futuras, os conhecimentos e fatos transcorridos para se tornar possível a existência do atual cenário da cidade.

No desfecho de sua dissertação a respeito da expansão urbana de Cianorte, Dalberto (2009) discorre a seguinte frase: “Conhecer onde se vive é a melhor forma de se criar a ligação entre o morador e sua cidade”. Com base nessa afirmação, pode-se dizer que a importância da valorização de um referencial histórico cultural está diretamente ligada com a conexão que o indivíduo tem com o local que habita e também o valor que ele passa a atribuir a sua cidade.

Embasada na importância da valorização dos referenciais históricos, em Cianorte uma pesquisa realizada pelas autoras Freitas, Seixas e Dalberto (2016) abordou sobre as primeiras edificações da cidade consideradas patrimônios históricos de Cianorte, sendo essas, a Igreja Azul, primeira edificação da igreja matriz, e o primeiro prédio da Prefeitura da cidade.

Para esta pesquisa em questão o referencial histórico alvo de estudos são os trilhos de trem que cortam parte do desenho urbano de Cianorte. Referindo-se a memória, o trem trás para a cidade a lembrança de desenvolvimento e crescimento. Segundo Spagnollo et al. (2022), a implantação de ferrovias era símbolo do progresso e do desenvolvimento de uma nação, tornando-se peça chave para as cidades contempladas por sua rota, por ser um importante instrumento para a unidade social, cultural e econômica da sociedade local.

Outra influência proporcionada pelos trilhos para o município de Cianorte é em relação ao seu desenho urbano, onde para as cidades fundadas pela CMNP a rota de trens era disposta na área central dos núcleos urbanos. Para Macedo Vieira, em seu projeto, a ferrovia seria o coração da cidade, localizada em sua área central, de maneira que quem chegasse com o transporte na cidade teria a visão das suas principais áreas (CIOFFI et al, 1995; CMNP, 2013; DALBERTO, 2009).

Em relação a Memória Ferroviária a lei Federal nº11.483 de 2007, com o objetivo de perpetuar a memória do transporte ferroviário no Brasil, passou ao IPHAN-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, as atribuições de administrar os bens móveis e imóveis originários da antiga RFFSA- Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, que contemplam valores artísticos, históricos e culturais a região ou a localidade.

Segundo o IPHAN, atualmente são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis adquiridos em seu acervo por todo o país. Apucarana município do Paraná também fundado pela CMNP, com sua malha ferroviária contida na rota Paraná-São Paulo, conta com o reconhecimento do IPHAN desde 2008, seu nomeado Conjunto Ferroviário de Pirapó é formado pelo terreno; a Estação Ferroviária; Casa I; Casa II e Casa III (IPHAN, 2010).

Além da capacidade descrita de perpetuar a memória a presença de construções antigas no cenário urbano retrata sua individualidade, sendo essa responsável por criar a identidade da cidade. De acordo com Simão (2006), é importante preservar valores locais para manter sua identidade.

A preocupação com a individualidade do cenário urbano de Cianorte está presente em sua

origem. Seu planejamento de cunho urbanista culturalista, descrito por Choay (1992) e explicado por Dalberto (2009), preocupou-se em manter características únicas em sua malha urbana, fato esse que fica evidente, por exemplo, ao se analisar a disposição das vias da cidade.

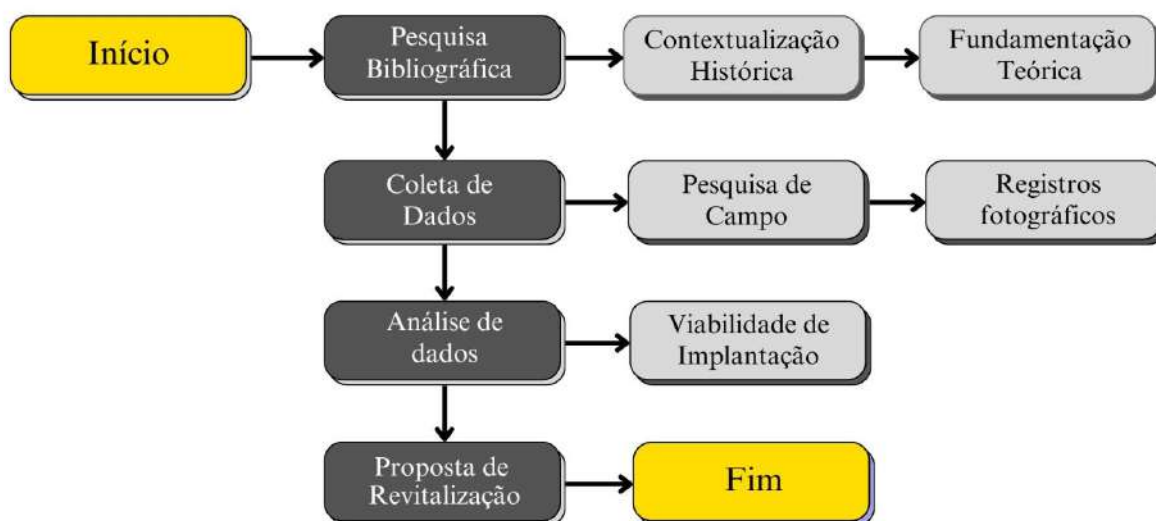
Tendo em vista todas as informações dispostas, é possível descrever que os trilhos presentes atualmente em Cianorte representam valor de memória ferroviária para a cidade. Nessa circunstância sua valorização é capaz de transmitir a população um maior conhecimento da história da cidade ao qual pertencem, o que resultará em uma maior valorização dos mesmos pelo local onde habitam.

3 MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo compreende uma pesquisa qualitativa, do tipo estudo de caso. Para a conclusão do mesmo a metodologia foi dividida em três etapas: (1) pesquisa bibliográfica, para obter o contexto histórico do objeto de estudo e as fundamentações teóricas da pesquisa; (2) caracterização das condições do objeto de estudo e reunião de dados; (3) procedimentos de avaliação do objeto de estudo e dados alcançados, para a realização da formulação da proposta de revitalização.

A pesquisa bibliográfica foi realizada por meio de matérias físicos e online como livros, artigos, dissertações e teses; a segunda etapa metodológica foi atingida através de visitas em campo, com fotos como objeto de registro, e análises na ferramenta Maps do Google, para obter informações de como o espaço, alvo do estudo, se encontra; a última etapa se deu por meio da avaliação das informações obtidas nas etapas anteriores, a partir da qual foi possível definir os detalhes da proposta de requalificação para todo o espaço do traçado ferroviário.

Figura 3 – Fluxograma das etapas metodológicas do trabalho



Fonte: Autora (2023)

3.1 Caracterização do objeto de estudo

Segundo Dalberto (2009), a malha urbana de Cianorte é fruto de três fases: cidade planejada, cidade implantada e cidade construída. A primeira refere-se ao projeto criado por Jorge Macedo Vieira, já a cidade implantada retrata a fundação realizada pela CMNP, ao qual não contemplou todos os traçados de Vieira devido à crise econômica ocasionada pela geada de na década de 1950, por fim, a terceira fase aborda as expansões executadas até a atualidade ao longo de toda a cidade.

O traçado ferroviário presente na primeira fase, ou seja, no plano original de Cianorte corta a cidade pela região central, ligando a zona 5, zona dos armazéns, até a zona 8, como mostra a figura 4, no entanto, em sua implantação somente a área da zona 5 foi contemplada pela presença dos trilhos, no restante do traçado foi executada somente a terraplanagem do terreno. Com base nessas informações é possível entender melhor o atual cenário da região dos trilhos na cidade.

Para fins didáticos a linha férrea foi dividida em três trechos como apresenta a figura 4: (1) o primeiro trecho contempla os espaços onde os trilhos permanecem conservados e contam com a presença de espaços mais amplos ao seu entorno; (2) o segundo refere-se ao trecho que se tornou parte do espaço urbano, ou seja, onde não existe resquícios do traçado original; e por último (3) o trecho três conta com a presença da terraplanagem característica, mas sem a presença dos trilhos.

Figura 4 – Plano original do traçado ferroviário com divisão em trechos



Fonte: Adaptado de Cianorte *apud* Dalberto (2009)

O trecho (1), da Av. São Paulo até a Av. Maranhão, apesar de ser o mais rico em memórias, representa a área mais ociosa ao atual cenário urbano. Sua extensão é de aproximadamente 1,3 quilômetros por 30 metros de largura, o espaço possui a presença de uma densa mata em suas laterais, que por se encontrar em estado de abandono, o torna inacessível. O trecho em sua região central possui espaços em desnível, sendo esses rebaixados em comparação a área urbana, já em suas extremidades o acesso é facilitado e é possível encontrar áreas dignas de contemplação como mostra a figura 5.

Figura 5 – Trilhos entre a Avenida Maranhão e a Rua Corumbá



Fonte: Autora (2022)

Além das suas características citadas, outro relevante fator a ser descrito é sua localização. O trecho encontra-se localizado na zona de serviços e comércio, na região central da cidade, próximo a rodoviária, ao centro comercial antigo e ao novo centro, como mostra a figura 6.

Figura 6 – Localização do trecho 1



Fonte: Adaptado de Google Earth (2023)

Sua posição, como pode ser visto na figura 6, encontra-se privilegiada, por estar na área central da cidade, no entanto, como esse está alocado no meio da quadra, o espaço encontra-se sem contato direto com as avenidas paralelas a ele, o que dificulta as condições de acesso e contribui para seu abandono.

Em seu terreno contido abaixo do pontilhão da Avenida Goiás é possível notar mais uma vez o abandono e periculosidade do trecho, sendo essa área alvo de descarte de lixos como mostra a figura 7. Do pontilhão é possível visualizar também os trilhos em meio a vegetação e consumido pelo mato.

Figura 7 – Trecho abaixo da Avenida Goiás



Fonte: Autora (2022)

O trecho (2) se inicia ao final da ponte férrea da Av. Maranhão, figura 8, e segue até a rua das Laranjeiras na zona 8, contempla uma área que em parte contou com a existência dos trilhos e parte apenas a terraplanagem específica. Sua quilometragem é de aproximadamente 3,5 quilômetros e encontra-se completamente adaptada ao cenário urbano, visto que não é possível identificar a terraplanagem específica do caminho ferroviário.

Seu início compreende o espaço onde a antiga estação ferroviária e o depósito se localizavam, atualmente esses prédios estão sendo substituídos através de processos de renovação urbana. O local se tornou o espaço do novo centro de Cianorte, que se encontra em constante mudança devido as novas edificações que estão em fase de implantação, a figura 8 mostra, ao fundo da ponte férrea, o novo centro e suas construções em processo de execução. O trecho 2 percorre também a região industrial da cidade e segue até a área residencial da zona 8.

Figura 8 – Ponte Férrea, ao fundo construções do novo centro



Fonte: Autora (2023)

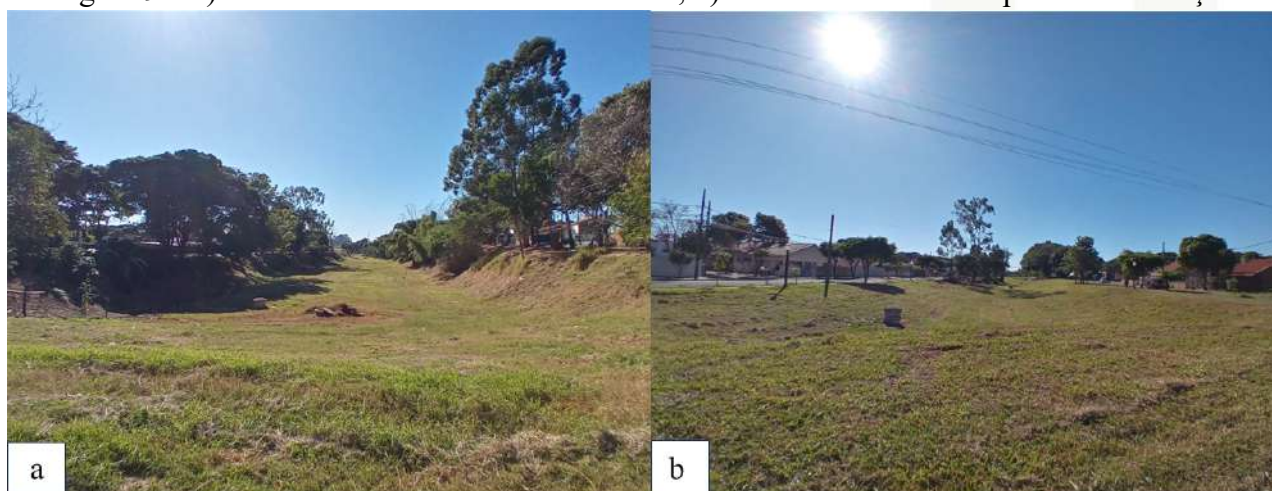
O último trecho (3) percorre da Rua das Laranjeiras até a Rua Turim, na zona 8, trata-se de uma ampla área linear de aproximadamente 30 metros de largura por 1 quilômetro de comprimento. Esse trecho está presente em uma extensa região residencial da cidade, que apresenta escassez de áreas verdes públicas direcionadas ao lazer.

O trecho trata-se da área na qual os trilhos nunca chegaram a ser alocados, mas que conta com a terraplanagem para esses. A figura 9 mostra a terraplanagem executada para a linha férrea,

que se encontra atualmente toda gramada e com escassez de interferências, os elementos encontrados ao longo do trecho são apenas galerias de água.

O espaço da Rua das Laranjeiras até a Rua Maria Rui Testa, refere-se a área mais arborizada do trecho 3, trata-se de uma área gramada, com presença de árvores distribuídas ao longo de suas laterais, é um espaço que em seu centro possui leve desnível de relevo quando comparado com as ruas em seu entorno, como demonstra a figura 9 (a). Já a área seguinte, da Rua Maria Rui Testa até a Rua Turim, conta o terreno gramado, mas com pouca arborização e relevo no mesmo nível das ruas, como expõe a figura 9 (b).

Figura 9 – a) Área em desnível e bem arborizada; b) Área em nível e com pouca arborização



Fonte: Autora (2023)

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A partir das análises realizadas foi possível constatar que os trechos 1 e 3 são áreas lineares amplas, bem localizadas, com boa arborização e topografia propícia, características essas que tornam positiva a implantação de um parque linear em ambos os espaços. O parque linear é uma opção de aproveitamento e recuperação de espaço urbano, capaz de trazer melhorias para a localidade em que são dispostos, como é o caso do parque Bruno Covas em São Paulo e o Gralha Azul em Maringá.

A fim de cursar todo o traçado ferroviário original, ligar os trechos 1 e 3, conectar o parque as demais ciclovias da cidade e incentivar o uso da bicicleta, foi previsto um sistema integrado de ciclovias percorrendo o parque e o trecho 2. O parque proposto também contará com áreas destinadas a contemplação, contato com a natureza, atividades físicas, convívio social e conexão artística cultural, o que irá proporcionar uma maior diversidade em espaços de lazer para o

município.

Para que seja possível a implantação do parque linear no trecho 1 é necessário que o terreno seja disponibilizado para a prefeitura, visto que a posse do mesmo pertence a companhia colonizadora, porém, a própria apresenta histórico de doação para o município caso exista um projeto de ocupação do espaço, como é o caso do terreno em frente à prefeitura, doado recentemente para a execução da Praça da República (CIANORTE, 2023).

No que concerne a disponibilidade de uso do trecho 2, será aproveitado o plano de ciclovias do município, com modificações apenas em suas extremidades para que essas passem a percorrer os espaços com parque ao invés de contornar os mesmos como mostra o mapa ciclovitário na figura 10. Em relação ao espaço do trecho 3 a área já pertence ao município, como demonstra o mapa de zoneamento da cidade (CIANORTE, 2023).

Figura 10 – Mapa de ciclovias do município, trecho 2



Fonte: Cianorte (2022)

Outra ação executada pelo parque é a recuperação do referencial ferroviário através da preservação dos trilhos e da ponte férrea. Mediante esse ato o local poderá fomentar o turismo, tornando-se alvo de fotos, além de fazer com que a população tenha contato com parte da história do município, o que por consequência colocará em prática a afirmação de DALBERTO (2009), em que a ligação entre morador e cidade será mais forte.

Contudo a posse dos trilhos encontra-se sobre a União, responsável por toda a rota São Paulo-Paraná, no entanto, o Governo Federal concedeu a utilização da rota, por meio de contrato de concessão, para a empresa Rumo Malha Sul- RMS, como apresentado no mapa de concessão

disponibilizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT (BRASIL, 2022). A empresa RMS utiliza a linha para transporte de cargas, porém, o trecho estudado se encontra desativado.

Com o grande fluxo de veículos e pessoas, os centros urbanos passaram a realocar suas ferrovias das áreas centrais para as periferias, como é o caso da cidade de Passo Fundo no Rio Grande do Sul (SPAGNOLLO *et al.*, 2022). Isso ocorre devido aos acidentes que o transporte pode acarretar, fato esse que torna o trecho analisado em Cianorte excluído do processo de reativação ferroviária.

Entretanto, em relação a requalificação do espaço e utilização dos trilhos, o Governo Federal na Lei 11.483, de 2007 tornou o IPHAM responsável por administrar os bens ferroviários de valor histórico e cultural da antiga RFFSA, ao qual os trilhos de Cianorte se encaixam. A partir dessa premissa, a requalificação dos trilhos que propõe um espaço de contemplação e valorização da memória ferroviária se enquadra nos parâmetros estabelecidos pela lei Federal (IPHAN, 2010).

A respeito do relevo topográfico, o mesmo encontra-se adequado para a implantação do projeto, visto que o parque linear seguirá a terraplenagem já existente do caminho ferroviário, com modificação apenas para facilitar a acessibilidade. O parque terá acesso priorizado a ciclistas e pessoas sem automóveis, com base nesse fator, até mesmo o espaço com relevo rebaixado no trecho 1 enquadra-se na proposta sem grandes alterações.

No que tange a acessibilidade ao parque, a entrada de veículos motorizados de passeio não será contemplada, poderão ingressar somente veículos que farão possíveis manutenções no espaço e os food truck nas áreas destinadas a esses. Já para os pedestres, em áreas com relevo em desnível o ingresso se dará através de escadas e rampas dispostas pelo espaço, além da passarela da ponte férrea.

Quanto a segurança no parque, essa deverá ser mantida, além da implementação de câmeras de vigilância, por meio de mecanismos de utilização do espaço, ou seja, o local deve sempre oferecer eventos culturais como feiras, exposições, apresentações de músicas e teatro de rua, para que a área esteja sempre em utilização e assim evitar o abandono e as situações de perigo no local.

Através da viabilidade e metas transcritas, o parque proposto denomina-se Parque Linear Trilha de Ferro. O esquema representado na figura 11 ilustra a locação dos principais mobiliários contidos na sugestão para o trecho 1, além da localização da pista de ciclismo e caminhada.

Figura 11 – Locação dos principais mobiliário do trecho 1



Fonte: Autora (2023)

O parque sugerido se inicia na interseção com a Avenida São Paulo, onde está alocado o portal de entrada, figura 12, e espaço com infraestrutura para redes. Ao longo do trajeto do trecho 1 serão distribuídos bicicletários para facilitar e incentivar o uso da bicicleta pelos visitantes, além de bebedouros em diversos pontos do parque.

Figura 12 – Portal de entrada



Fonte: Autora (2023)

A extensão seguinte do parque, até a rua Corumbá, por se tratar de um espaço mais estreito e em desnível com a malha urbana, será destinada a contemplação e contato com a natureza, figura 13.

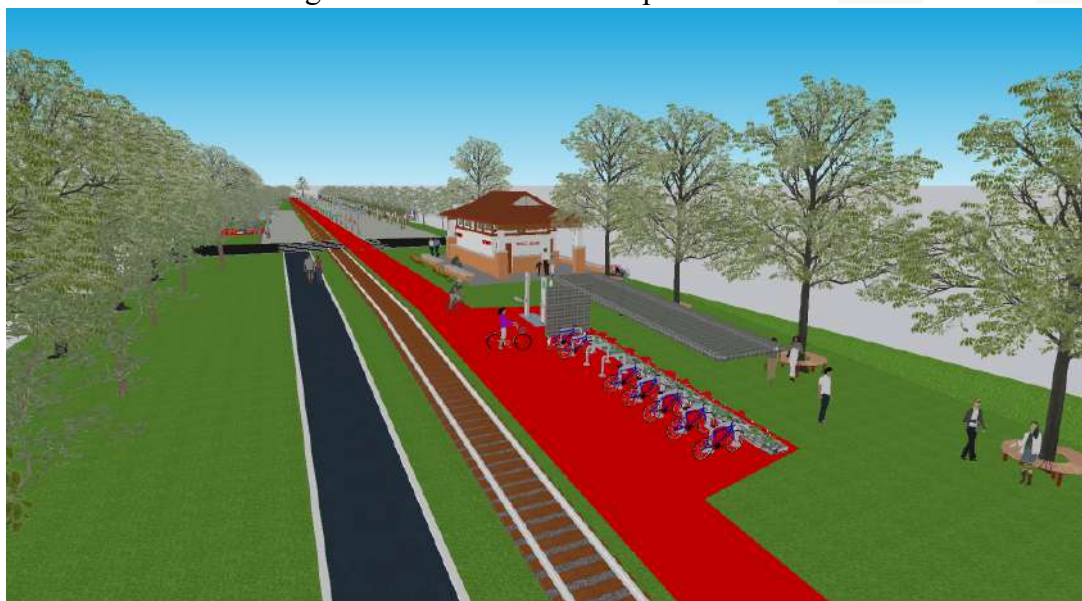
Figura 13 – Espaço de contemplação



Fonte: Autora (2023)

Nessa área o visitante poderá contemplar o referencial ferroviário em contraste ao paisagismo e ambiente arborizado, enquanto caminha ou pedala nas respectivas pistas dispostas em paralelo aos trilhos. Ao fim do segmento, na intercessão com a rua Corumbá será disposto banheiro público e área para descanso, conforme representados na figura 14.

Figura 14 – Banheiro e área para descanso



Fonte: Autora (2023)

A subdivisão final, até a avenida Maranhão, por ser um espaço amplo e em nível, será dedicada a atividades culturais, com área para exposições artísticas, feira de artesanato, *food truck*, teatro de arena, parque infantil e monumentos artísticos que retratam a história do município, figura 15 e 16.

Figura 15 – Espaço cultural com parque infantil e área com *food truck*



Fonte: Autora (2023)

Conforme exposto nas figuras 15 e 16, os muros que contornam o espaço também receberão demonstrações artísticas, com pinturas realizadas por artistas locais. As áreas culturais possuem o

objetivo de conectar a população a cultura e as expressões artísticas locais. O espaço será dedicado a receber eventos promovidos pelos setores de cultura e lazer da prefeitura.

Figura 16 – Espaço cultural com feira, exposições artísticas e teatro de arena



Fonte: Autora (2023)

Ao final do trecho 1, próximo à Avenida Maranhão, o acesso será realizado através de uma escadaria com rampa e também por uma passarela paralela a ponte férrea representada na figura 17, a qual servirá de acesso a pedestres e a ciclistas que serão conectados à pista do trecho 2.

Figura 17– Passarela de acesso paralela a ponte férrea



Fonte: Autora (2023)

A figura 18 representa a disposição da pista de ciclismo, caminhada e também os principais

mobiliários do trecho 3. O referido trecho, assim como o trecho 1, conta com a presença de bicicletários e bebedouros ao longo de seu traçado, além de banheiro público. O trecho em questão também será subdividido em área de contemplação da natureza e espaço cultural, com adição de um espaço mais amplo direcionado a atividades físicas e recreativas.

O acesso até as áreas em desnível será realizado por meio de degraus e rampas, dispostos em suas extremidades como retrata a figura 18.

Figura 18 – Locação dos principais mobiliários do trecho 3



Fonte: Autora (2023)

A região a partir da rua das Laranjeiras até a rua Maria Rui Testa, por ser naturalmente mais arborizada que as demais áreas, será dedicada a contemplação da natureza. Esta faixa irá oferecer pista de ciclismo e caminhada, amplos espaços gramados, área para redes e quiosques com churrasqueiras para os moradores da região utilizarem como área de lazer, assim como demonstra a figura 19.

O espaço também disponibilizará bancos e mesas para piquenique em meio a arborização, além de bicicletário e bebedouro.

Figura 19 – Área de contato com a natureza e quiosques de lazer



Fonte: Autora (2023)

O espaço sequente, até a avenida Coruja, será o local para atividades culturais com área para feira, exposições artísticas, food truck, espaço para mesas e também concha acústica destinada a apresentações musicais e de teatros representada na figura 20.

Figura 20 – Área cultural com concha acústica



Fonte: Autora (2023)

. O sanitário do trecho será alocado no espaço seguinte próximo à rua Congonhas, o mesmo seguirá o modelo do banheiro do trecho 1 representado na figura 14, o mesmo também irá dispor de bebedouro, bicicletário e área para descanso.

A última subdivisão do parque será um espaço dedicado a práticas esportivas e recreativas, ao qual irá dispor de pergolados com mesas para jogos, quadra de areia, meia quadra de basquete além de monumentos artísticos de acordo com a representação da figura 21

Figura 21 – Área esportiva e recreativa com quadras, mesas para jogos e painel artístico



Fonte: Autora (2023)

O espaço contará também com academia ao ar livre, parque infantil, área gramada livre e espaço dedicado ao público jovem com local para leitura, troca de livros e equipamentos para diversão como mostra a figura 22.

Figura 22 – Área esportiva e recreativa com área gramada livre e espaço para o público jovem



Fonte: Autora (2023)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo Moura et al. (2006), dentro do conceito de revitalização a requalificação urbana visa trazer melhorias a qualidade de vida das populações através da valorização do espaço urbano, o que resulta no aumento do valor financeiro, cultural, paisagístico e social do local. A partir dos resultados apresentados nesta pesquisa é possível concluir que a proposta se enquadra no modelo de requalificação, visto que a mesma é capaz de proporcionar as metas desse modelo de revitalização.

No que se refere aos objetivos almejados com esta pesquisa, conclui-se que os mesmos foram alcançados, pois a sugestão para o espaço inclui para a população uma área de lazer com um maior contato com a natureza, além de espaços direcionados a atividades físicas e culturais, responsáveis por trazer utilidade ao ambiente e melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

Em relação à valorização da história local, a intenção foi igualmente alcançada, por meio da preservação dos trilhos existentes, atitude que promove um maior contato entre morador e cidade e transforma a localidade em um ponto turístico. O trabalho também se apresentou viável, visto que a disponibilidade dos trechos e dos trilhos para a proposta é positiva. Além disso, a topografia se mostrou adequada sem necessidade de grandes modificações.

No que diz respeito a sua importância, a pesquisa é capaz de incentivar os cidadãos locais a direcionarem seus olhares para os espaços que formam sua cidade e, dessa forma, analisar melhorias e adequações necessárias para, a partir disso, desenvolverem mais propostas de revitalizações para a cidade. Por outro lado, o trabalho se apresenta importante ao valorizar a origem do município e seu o patrimônio ferroviário.

Para trabalhos futuros na área da engenharia, sugere-se a análise das construções municipais que possuem valor histórico e sua viabilidade para um processo de revitalização. Já voltada a área da história, recomenda-se a realização de documentação da história do município na forma de livros ou pesquisas científicas, visto que se faz difícil saber informações mais precisas sobre a história local, em especial sobre a linha férrea, que apresenta poucos registros. Obras de autores como Cioffi et al. (1995) e Maia (2017), utilizadas nesta pesquisa, são exemplos desses registros históricos sugeridos.

Em meio as transformações e modernizações do espaço urbano é comum a existência de áreas que acabam desconexas com a atual realidade, no entanto apenas renovar o cenário com construções que seguem o padrão moderno traz mais do mesmo para a cidade. Por outro lado, processos de requalificação que visam unir a história com a modernidade são capazes de valorizar a identidade da cidade e tornar ela única dentre tantas outras.

REFERÊNCIAS

- ARANA, Alba Regina Azevedo; SIQUEIRA, Claudio Alves; ULIANA, Máira Rodrigues; RODRIGUES, Marcus Vinicius Pimenta; CAMARA, Yasmin Bispo; NOGUEIRA, Zilda Rodrigues. Meio Ambiente e Saúde Mental: os benefícios das áreas verdes urbanas In: BRUNHEROTTI, Marisa Afonso Andrade; BORGES, Marilurdes Cruz; OLIVEIRA, Claudia de Fátima. **Promoção da saúde em resposta à sociedade contemporânea: política educação práticas**. Franca: Ribeirão Gráfica Editora, 2020. p.67-84). Disponível em: https://www.ribeiraograficaeditora.com.br/detalhe_livro.php?id=17 Acesso em: 9 maio 2023.
- BERGOC, Gilson Jacob. **A incorporação do espaço do norte do Paraná ao espaço nacional**. 2012. Tese (Doutorado)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-19062012-141104/publico/Bergoc_Tese.pdf. Acesso em: 13 abr. 2023.
- BRASIL, Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Mapa de concessões ferroviárias**. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/concessoes-ferroviarias/rumo-malha-sul-s-a/mapa> Acesso em: 20 jul. 2023.
- BRASIL, Ministério da Saúde. **Guia de Atividade Física: para a população brasileira**. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. 52 p. Disponível em: http://189.28.128.100/dab/docs/portaldab/publicacoes/guia_atv_populacao.pdf .Acesso em: 11 abr. 2023.
- BRASIL. Lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências**. Brasília, DF. 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm Acesso em: 02 maio 2023.
- CAMPOS, Juliana Cláudia Bezerra; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; SILVA, Geovany Jessé Alexandre da; LIMA, Eduardo Rodrigues Viana de; FILHO, Mauro Normando Macêdo Barros; DANTAS, Niara Fernandes Barbosa Formiga. Proposta de avaliação da qualidade de vida e do bem-estar em áreas verdes urbanas. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 21, n. 3, p. 97-115, jul./set. 2021. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/s1678-86212021000300540> Acesso em: 20 abr. 2023.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 1992.
- CIANORTE, Prefeitura Municipal, 2022. **Audiência pública apresenta e discute o projeto do Parque Urbano Manduhu**. Disponível em: https://cianorte.pr.gov.br/noticiasView/7253_Audiencia-publica-apresenta-e-discute-projeto-do-Parque-Urbano-Manduhu.html Acesso em: 20 abr. 2023.

CIANORTE, Prefeitura Municipal, 2019. **Bosque da Igreja Matriz passará por reforma completa.** Disponível em: https://cianorte.pr.gov.br/noticiasView/5611_noticia.html Acesso em: 20 abr. 2023.

CIANORTE, Prefeitura Municipal, 2023. **Começam as obras de revitalização da Praça da República.** Disponível em: https://cianorte.pr.gov.br/noticiasView/8183_Comecam-as-obras-de-revitalizacao-da-Praca-da-Republica.html Acesso em: 20 jul. 2023.

CIANORTE, Prefeitura de Municipal, 2023. **Ecomuseu tem exposição da fauna e da flora.** Disponível em: https://cianorte.pr.gov.br/noticiasView/8374_noticia.html Acesso em: 20 abr. 2023.

CIANORTE, Prefeitura Municipal, 2022. **Mapa de zoneamento-anexo-I-Lei- 177-2022.** Disponível em: <https://cianorte.pr.gov.br/uploads/publicacao/MAPA-ZONEAMENTO-ANEXO-I-LEI-177-2022.pdf> Acesso em: 24 jul. 2023.

CIANORTE, Prefeitura Municipal, 2021. **Parque Cinturão Verde celebra 21 anos com abertura oficial da trilha do Arboreto.** Disponível em: https://cianorte.pr.gov.br/noticiasView/6742_noticia.html Acesso em: 20 abr. 2023.

CIOFFI, Helena; Praxedes, Irene Gimenes; Varella, Izaura Aparecida Tomaroli; Mesquita, Wilma Kobayashi. **Cianorte sua história contava pelos seus pioneiros.** Maringá: Gráfica Ideal, 1995.

CMNP - COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná.** 3. ed. São Paulo: Editora Ave Maria, 2013.

DALBERTO, Anelise Guadagnin. **O Desenho da Cidade e a Identidade Urbana:** o caso da expansão de Cianorte -PR. 2009. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Curso de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009. Disponível em: <http://repositorio.uem.br:8080/jspui/handle/1/3573> . Acesso em: 02 abr. 2023.

FERREIRA, Lucas. **Levantamento primário de fontes históricas sobre o município de Cianorte, Noroeste do Estado do Paraná.** 2015. Artigo de Iniciação Científica (Departamento de História) - História, Faculdade Alvorada de Tecnologia e Educação, Maringá, 2015. Disponível em: <https://silo.tips/download/levantamento-primario-de-fontes-historicas-sobre-o-municipio-de-cianorte-e-noroeste#> Acesso em: 23 abr. 2023.

FREITAS, Valéria Tramontini; SEIXAS, Marcia Valéria A. Carraro; DALBERTO, Anelise Guadagnin. Patrimônio Histórico de Cianorte: os primeiros edifícios e áreas públicas. *In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, IV, 2016, Porto Alegre. Anais [...]. Porto Alegre. ENANPARQ, 2016. p.12-15. Disponível em: <https://enanparq2016.wordpress.com/principal/anais/> Acesso em: 02 maio 2023.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro:** Arquitetura das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese (Doutorado). Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília 2013. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/15345> Acesso em 05 maio 2023. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cianorte/panorama> Acesso em: 05 abr. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE), 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cianorte/panorama> Acesso em: 05 abr. 2023.

IPHAN-INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. **Iphan cede Estação Ferroviária de Pirapó para a prefeitura paranaense de Apucarana.** 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/705/iphan-cede-estacao-ferroviaria-de-pirapo-para-prefeitura-paranaense-de-apucarana> Acesso em: 07 maio 2023.

IPHAN-INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário.** Brasília, DF, 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127> Acesso em: 07 maio 2023.

IPHAN- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127> Acesso em: 07 maio 2023.

MAIA, Quirino Ramos. **Jussara, Além do Ivaí (1951-1954).** Maringá: Massoni, 2017.

MARINGÁ, Prefeitura Municipal, 2021. **Prefeito Ulisses Maia inaugura Parque Linear do Ney Braga nesta 5ª feira 16.** Disponível em: <http://www.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2021/12/14/prefeito-ulisses-maia-inaugura-parque-linear-do-ney-braga-nesta-5-feira-16/38984> Acesso em: 28 set. 2023.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Biblioteca Virtual em Saúde Ministério da Saúde, 2013. **Qualidade de vida em cinco passos.** Disponível em: <https://bvsmms.saude.gov.br/qualidade-de-vida-em-cinco-passos/>. Acesso em: 04 maio 2023.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Site Ministério da Saúde, 2022. **Como a atividade física protege o cérebro.** Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/saude-brasil/eu-quero-me-exercitar/noticias/2022/como-a-atividade-fisica-protege-o-cerebro> Acesso em: 05 maio 2023.

OLIVEIRA, Lucimara Albieri de; MASCARÓ, Juan José. Análise da qualidade de vida urbana sob a ótica dos espaços públicos de lazer. **Ambiente Construído:** Revista da antac, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 59-69, 28 abr. 2008. Disponível em: <https://www.seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/view/3737>. Acesso em: 20 abr. 2023.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 113-137, 26 jan. 2022. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/rdc.2022.52895>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/52895> . Acesso em: 05 maio 2023.

SÃO PAULO, Governo do Estado, 2021. **Governo de São Paulo inicia obras do Parque Bruno Covas – Novo Rio Pinheiros.** Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/governo-de-sao-paulo-inicia-obras-no-parque-bruno-covas-novo-rio-pinheiros/> Acesso em: 28 set. 2023.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Preservação do patrimônio cultural em cidades**. Belo Horizonte: Autêntica, 2026.

SPAGNOLLO, Pricila; ALMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. Ferrovias e transformações urbanas em cidade de médio porte no sul do Brasil. **Paranoá**, [S. L.], n. 32, p. 1-26, 17 fev. 2022. *Bianual*. <http://dx.doi.org/10.18830/issn.1679-0944.n32.2022.04>. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa> . Acesso em: 29 mar. 2023.

ZANIRATO, Sílvia Helena. O patrimônio cultural em cidades novas: leituras da política patrimonial Paranaense. *In: Encontro Cidades Novas - A Construção de Políticas Patrimoniais: Mostra de Ações Preservacionistas de Londrina Região Norte do Paraná e Sul do País, II, 2009, Londrina. Anais[...]*. Londrina. UniFil, 2009. p. 1. Disponível em: http://periodicos.unifil.br/index.php/livros_unifil/article/view/1428 Acesso em: 25 maio 2023.

APÊNDICES

Todo o mobiliário disposto no projeto de requalificação é de acordo com a prática de esporte, atividade cultural e lazer dos trechos, como representado a seguir:

APÊNDICE A – Mobiliários contidos no trecho 1

A figura 1.A representa a área para redes próximo ao portal de entrada. Já a figura 2.A demonstra um ângulo lateral da passarela paralela a ponte férrea na Avenida Maranhão.

Figura 1.A – Área para redes



Fonte: Autora (2023)

Figura 2.A – Passarela paralela a ponte férrea



Fonte: Autora (2023)

APÊNDICE B – Mobiliários contidos no trecho 3

Figura 1.B exibe os bancos e mesas para piquenique, localizados na área de contemplação da natureza. O parque infantil localizado na área esportiva e recreativa é apresentado pela figura 2.B. Já a figura 3.B apresenta o local para leitura e trocas livros, localizado na área esportiva e recreativa.

Figura 1.B – Espaço com bancos e mesas para piquenique



Fonte: Autora (2023)

Figura 2. B – Parque infantil



Fonte: Autora (2023)

Figura 3.B– Local para leitura e troca de livros



Fonte: Autora (2023)

APÊNDICE C – Bicletário e bebedouro padrão em todo o parque

A figura 1.C retrata o modelo padrão de bicicletário e bebedouro presente nos trechos 1 e 3.

Figura 1.C – Bicletário e bebedouro padrão



Fonte: Autora (2023)