

# DE ESTAÇÃO FERROVIÁRIA A SHOPPING ESTAÇÃO: APONTAMENTOS SOBRE UM CASO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA EM CURITIBA (PR).

DE ESTACIÓN DE TREN A ESTACIÓN DE COMPRAS: NOTAS SOBRE UN CASO DE RECALIFICACIÓN URBANA EN CURITIBA (PR).

**\*Bruno Alves Dourado Pereira**

Recebido em: 15/04/2020

Aceito em: 21/09/2020

## Resumo

O presente artigo pretende abordar a influência da pós-modernidade nos espaços citadinos e a sua relação com a memória e sociedade de consumo a partir da análise da trajetória da antiga estação ferroviária de Curitiba, desde o seu surgimento até a sua transformação em um shopping. Para tal, buscamos apoio nas teorias de Harvey (1992) e Baudrillard (2007), além de observar a situação do transporte ferroviário no Brasil e no Paraná, essencial para a compreensão das transformações que se operaram na estação e seu entorno. A partir disso, é possível perceber e relacionar os elementos de requalificação do espaço citadino às mudanças no perfil social do bairro Rebouças.

**Palavras-chave:** pós-modernidade, sociedade de consumo, memória, ferrovia, shopping.

## Résumen

Este artículo pretende um abordaje de la influencia de la posmodernidad em los espacios de la ciudad y su relación com la memoria y la sociedad de consumo a partir del análisis de la trayectoria de la antigua estación de tren de Curitiba, desde su aparición hasta su transformación em centro de compras. Para esto, el análisis se basa em las teorías de Harvey (1992) y Baudrillard (2007), además de observar la situación del transporte ferrocarril em Brasil y em Paraná, esencial para comprender las transformaciones al rededor de la estación. A partir de esto, es posible percibir y relacionar los elementos de recalificación del espacio de la ciudad a los cambios em el perfil social del barrio Rebouças.

**Palabras-clave:** posmodernidad, sociedad de consumo, memoria, ferrocarril, centro de compras.

## 1 Introdução

Embora seja um conceito de definições e delimitações dotado de considerável complexidade, é possível encarar o pós-modernismo a partir de uma leitura dos tecidos urbanos ao longo da segunda metade do século XX. Assim como demonstrou Sarmiento (2003), se encararmos as transformações ocorridas ao longo da década de 1960, tais como a Guerra do Vietnã, a chegada do homem à lua, as manifestações por ampliações de direitos

civis, também podemos perceber que a composição urbana também começa a sofrer alterações significativas que levam a uma espécie de passagem para uma nova forma de organização espacial, social e econômica.

O desgaste do modelo capitalista, principalmente durante a década de 1970, levou a um novo arranjo produtivo com a pulverização das indústrias ao redor do globo; não mais se concentram em um mesmo ponto, mas

sim dividem-se em varias partes da periferia dos grandes centros produtores (de preferência em países do então terceiro mundo) como forma de diminuir custos, driblar determinadas dificuldades relativas as relações de trabalho e refazer os ganhos de capital, no que Harvey (1992) aponta como a formação de um capitalismo flexível.

O impacto nos centros urbanos pode ser medido também na forma como a requalificação urbana agiu diante de tais mudanças. No caso de Curitiba (PR), o bairro Rebouças, que abrigava o coração industrial da cidade devido a sua facilidade de escoamento da produção devido à existência da ferrovia e da estação ferroviária da cidade no local, viu sua função, composição social e visual sofrer um giro a partir da década de 1970, quando as indústrias locais passaram a se localizar longe do centro. A partir disso, o quadro de depreciação do bairro ao longo da década de 1980 e meados da década de 1990 teve uma nova conjuntura a partir da transformação da antiga estação ferroviária da cidade – que seguia subaproveitada desde sua desativação – em um shopping.

Essa requalificação atraiu também outras configurações para as adjacências, não somente no âmbito funcional do próprio edifício, mas no perfil socioeconômico do bairro Rebouças, que viu sua população crescer e se transformar junto a composição urbana, trazendo consigo as nuances da sociedade de consumo e reprodução e criação de estruturas tal qual aponta Baudrillard (2007). Nesse caso, o que foi, no que se transformou e o que segue sendo o arranjo pós-moderno no tocante ao Shopping Estação em Curitiba pode ser lido também como uma relação entre a requalificação urbana, seus impactos na demografia e perfil social da população e na caracterização do que é

a (re)estruturação de um espaço citadino em um centro urbano brasileiro.

## 2 Estação Ferroviária de Curitiba: um histórico

Ao passar pela Avenida 7 de setembro hoje, mesmo o pedestre mais atento pode não reconhecer na estrutura do Shopping Estação uma antiga estação ferroviária que anteriormente foi a principal porta de entrada da cidade de Curitiba através dos trilhos. Embora tenha sido conservada parte do edifício original, o que mais chama a atenção é a fachada de vidros espelhados com uma torre de relógio no topo, que faz alusão justamente ao que representava o espaço na época do auge do transporte ferroviário no Brasil.

A antiga estação ferroviária de Curitiba tem sua trajetória marcada pela iniciativa do engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho que, durante as décadas de 1860 e 1870 realizou os principais estudos e idealizou um caminho de ferro entre Curitiba e Paranaguá, no litoral paranaense. Ressalta-se aqui que Rebouças, o mesmo que anos depois emprestou seu nome ao bairro onde se localiza a estação, era um engenheiro negro que a partir de sua capacidade técnica conseguiu romper barreiras dentro de uma sociedade escravista e racista (CAMPOS, 2014) para empreender uma obra que facilitaria a circulação de mercadorias que até então era feita exclusivamente por via terrestre e por tração animal, evitando transtornos como ele próprio passou quando sua “companhia florestal paranaense” sucumbiu aos elevados custos para escoar a madeira que extraía das florestas interioranas no Paraná do século XIX.

Entre vários percalços, a obra iniciada em 1880 só teve sua inauguração oficial em 1885 com a chegada à Curitiba de uma locomotiva proveniente de Paranaguá, uma viagem de aproximadamente 9 horas de duração e 110 km de distância em função das paradas oficiais em comemoração pela inauguração do caminho de ferro entre essas duas cidades. No mesmo ano também foi inaugurada a Estação Ferroviária, projeto de apenas um pavimento que comportava os serviços básicos como bilheteria e os escritórios da antiga Companhia Geral de Estradas de Ferro, em estilo europeu realizado pelo engenheiro de origem italiana Michelangelo Cuniberti. Após a ampliação da estação em 1894, com a adição de mais um pavimento, os escritórios da Companhia de Estradas de Ferro são transferidos dali em 1918, o que faz com que a estação se concentre somente na atividade ferroviária (LYRA, 2006).

Do início do século XX até a desativação da estação em 1972, o bairro Rebouças experimentou a consolidação como região fabril da capital paranaense e o desenvolvimento de serviços relativos a essas atividades, como instalação de galpões, hospedarias, bares, restaurantes e moradias para os trabalhadores da ferrovia. As principais indústrias de Curitiba, como a Matte-Leão e a Fundação Mueller, estavam naquele bairro devido à proximidade da ferrovia, principal forma de escoamento dos produtos para outras regiões.

De acordo com Lang (2014), no mesmo período o Brasil experimentou o auge e o declínio do sistema ferroviário nacional. Houve um salto na quantidade de linhas de ferro no país, que até a década de 1950 totalizavam aproximadamente 37.000 km de malha ferroviária. Já Miguel e Reis (2015) apontam que o sucateamento das

operações ferroviárias no país se deu principalmente através da priorização do transporte rodoviário que passou a ser praticada a partir da década de 1950, quando Juscelino Kubitschek tanto pela instalação da indústria automobilística nacional como pela desproporção entre os custos e tempo de construção de ferrovias serem maiores do que a construção, pavimentação e custos de construção de rodovias.

Gradativamente, a malha ferroviária brasileira diminuiu de aproximadamente 40 mil km para pouco mais de 29 mil km, grande parte desses em péssimo estado de conservação. Nem mesmo a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) em 1957, para unificar a administração das vias férreas conteve o constante sucateamento desse modal, tendo reflexos também na Estação Ferroviária de Curitiba.

### 3 Requalificando o espaço: estação, museu e shopping

No documentário Curytiba... (2013) um dos objetivos é resgatar parte da memória envolvendo a transformação de três edifícios históricos da cidade em shoppings centers. São eles a antiga fundição Mueller, atual Shopping Mueller e inaugurado em 1983; o antigo quartel do 5º Batalhão Logístico do Exército, atual Shopping Curitiba e inaugurado em 1996 e a antiga estação ferroviária de Curitiba, atual Shopping Estação e inaugurado em 1997, sendo este último objeto do presente artigo.

Compreender como uma estação ferroviária se transformou em um shopping center é também perceber a influência de arranjos pós-modernos no sentido da

disposição espacial do bairro Rebouças a partir da década de 1970 e a relação que esse processo guarda com a memória relativa ao espaço urbano em questão. Nesse sentido, é possível relacionar as transformações ocorridas com a estação ferroviária e o bairro Rebouças a partir da contribuição de Harvey (1992).

Na abertura do documentário, a arquiteta e urbanista Yumi Yamamaki afirma que Curitiba é a capital onde há uma grande concentração de shoppings na área central se comparada com outras cidades brasileiras e o mais sintomático é que dos quatro shoppings presentes na região central da cidade, três deles se instalaram em edifícios históricos, que anteriormente tinham outras funções. Esse fato suscita uma questão muito importante: o que seriam desses edifícios sem essa requalificação? No caso da antiga estação ferroviária de Curitiba, qual seria seu destino caso não fosse inaugurado em sua antiga estrutura um shopping center? Não nos deteremos aqui a um exercício de imaginação nem de levantamento de hipóteses, mas nos elementos que levaram à efetiva transformação do espaço a partir da década de 1970.

Em 1972, com o objetivo de racionalizar o transporte de passageiros na capital paranaense, foi inaugurada a Rodoferroviária de Curitiba, uma estação que unia os modais ferroviário e rodoviário em um único local. A partir desse momento, conforme Gusso (2004) a antiga estação ferroviária da cidade perdeu sua principal função de transporte de passageiros e de cargas, vital para a indústria que ainda cercava a estação e povoava o bairro Rebouças. Aliado a isso, a criação na mesma época da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em uma região mais distante do centro da cidade, contribuiu para o declínio

do bairro fabril. Diversas indústrias se transferiram para lá, a exemplo da fundição Mueller (a mesma que teve seu edifício ocupado por um shopping a partir de 1983). Em um primeiro momento, a migração das fábricas para outra região e a preferência pelo transporte rodoviário em detrimento do ferroviário levou o Rebouças a apresentar um declínio populacional entre as décadas de 1970 e 1980, em um fenômeno onde o bairro tinha vida somente na parte do dia, ficando deserto e abandonado durante a parte da noite (GUSSO, 2004).

O edifício da antiga estação ferroviária foi abandonado entre a data de sua desativação (1972) até que uma equipe de museólogos da RFFSA decidiu instalar ali o Museu Ferroviário de Curitiba a partir de 1982, composto por um acervo permanente de peças pertencentes ao acervo da já desativada RFFSA. Esse fenômeno pode ser explicado de várias formas. Uma delas é o surgimento do que Harvey (1992) denomina de “acumulação flexível”, desencadeada a partir do início dos anos 1970 pelo excessivo desgaste do modelo fordista em voga até então, marcado pelo excesso de fundos, forte inflação e poucas possibilidades de investimentos em produção, além da crise do petróleo iniciada pela OPEP. Diante disso, a acumulação flexível se apresentou como uma alternativa a esse quadro, onde ocorreu uma reestruturação gradual da ociosidade produtiva e, principalmente, uma dispersão geográfica da indústria antes concentrada em parques industriais bem definidos (HARVEY, 1992). Com isso, a nível mundial houve um deslocamento da produção para regiões subdesenvolvidas onde as relações de trabalho e a dinâmica de produção poderiam ser mais facilmente controladas, criando novos mercados e padrões de

consumo (HARVEY, 1992). No caso do bairro Rebouças, um reflexo dessa acumulação flexível pode ser medida, até certo ponto, com a pulverização das indústrias que antes ficavam concentradas no entorno da antiga estação ferroviária.

Levando em consideração a linha de raciocínio de Sarmiento (2003), outra marca dos arranjos pós-modernos no âmbito urbanístico seria uma espécie de multiculturalismo impulsionado pela “globalização do capital, do trabalho e da cultura” (2003, p.257), produzindo uma heterogeneidade que caracteriza o tecido urbano das grandes metrópoles. No caso do bairro Rebouças, embora inserida no contexto urbano de Curitiba e, por isso, uma região metropolitana de porte mais reduzido se comparado a outras regiões como São Paulo e Rio de Janeiro, a própria revitalização da estação e de seus arredores colocam em contraste as características dessa heterogeneidade: uma fachada espelhada, tecnológica, aliada à estrutura de um antigo edifício; o desenho das ruas adjacentes, embora os mesmos tornaram-se mais “limpos” e sintonizados com a função do novo shopping. Nesse sentido, ainda conforme Sarmiento (2003, p.259), pode-se considerar a revitalização como uma junção de “revitalização física” e um processo de “animação cultural”.

A inauguração do Shopping Estação em 1997 reflete também uma característica marcante dos arranjos pós-modernos relacionados a requalificações de espaços citadinos. Em paralelo ao conceito moderno adotado pela cidade de Curitiba nos seus diversos planos diretores, aqui temos uma expressão pós-moderna no sentido em que a própria forma como o edifício da antiga estação ferroviária foi aproveitada para a instalação do shopping

contrasta com o ordenamento moderno do seu entorno, em encontro com a oposição entre moderno x pós-moderno, ainda de acordo com o expressado por Harvey (1992), onde se opta por abandonar o abstrato, o teórico e o doutrinário para privilegiar as paisagens populares, ou seja, deixa de se pensar no “homem” para se pensar nas “pessoas” no âmbito arquitetônico e urbanístico. A própria fachada do shopping denuncia a sua pretensão “pluralista” levando em si uma colagem de diversos elementos de várias épocas, como a preservação do antigo edifício da estação aliado ao espelhado e mais recente pavimento com vidros espelhados que constitui a fachada do shopping. De certa forma, essas oposições estilísticas entre a totalidade e o caos representa uma ruptura da ordem temporal (HARVEY, 1992) característica do estilo pós-moderno presente na concepção do Shopping Estação. Cabe ressaltar ainda que uma marca presente do estilo pós-moderno no sentido arquitetônico é o cultivo de um tecido urbano baseado na fragmentação, onde a colagem ou sobreposição de elementos pertencentes a “universos” distintos gera uma condição de espaços especializados e uma “beleza desinteressada” (1992, p. 69).

De volta ao documentário, em determinado momento algumas pessoas são questionadas sobre as origens dos edifícios históricos transformados em shoppings. No caso da antiga estação ferroviária, a maioria das respostas girou em torno do “não sei”, “é um shopping”, e apenas um entrevistado cravou que aquele já tinha sido uma estação ferroviária com fluxo de passageiros constante. Isso diz muito sobre políticas de memória e como as pessoas se apropriam dessas lembranças. Em primeiro lugar, a existência de um museu dentro do shopping por

si só já configura uma tentativa de preservação de uma memória daquilo que o local já tinha sido. Entretanto, o uso dessa memória por parte dos indivíduos se torna uma peça central nesse momento. Isso porque, segundo Fentress e Wickham (1994), é possível considerar a memória como objetiva e subjetiva, sendo a primeira um “depósito” de fatos e a segunda um “depósito” que se relaciona com os sentimentos próprios de cada indivíduo (1994, p. 17). Com isso, seria interessante pensar que aqueles entrevistados que respondem “é um shopping” possivelmente tiveram uma experiência mais sensorial e empírica no local atual e não no passado da estação, mas não seria tão seguro afirmar que aqueles que respondem “é uma estação ferroviária” tiveram a mesma experiência sensorial no passado, mas sim uma acumulação de uma informação útil sobre o passado do espaço adquirida através de outros meios, como uma visita ao Museu Ferroviário, por exemplo.

## 4 Shopping Estação e a sociedade de consumo

Jean Baudrillard (2007), ao refletir sobre a teoria do consumo, questionou até que ponto a sociedade “[...] simplesmente reproduz as desigualdades e as estruturas anteriores?” (2007, p. 41, tradução nossa). Partindo do pressuposto de que shopping centers são também fruto de uma sociedade de consumo, até que ponto a requalificação da antiga estação ferroviária de Curitiba colaborou para a manutenção e aprofundamento de desigualdades naquela região?

No âmbito espacial é possível perceber visualmente algumas mudanças. Se analisarmos a estrutura externa do edifício do shopping, para além da sobreposição de estilos

e funções que a arquitetura desse centro de compras já fornece, poderemos perceber que também está presente uma espécie de “bolha protetora” composta por vidros espelhados e escuros, numa clara menção à interiorização do espaço. Em uma outra direção, de acordo com Gusso (2004), a própria prefeitura da cidade também já havia proposto um projeto de revitalização da praça em frente a antiga estação, uma tentativa de tornar o local mais agradável ao trânsito de pessoas.

Mais uma vez Sarmiento (2003), em consonância com Harvey (1992), para além de apontarem a nova configuração do espaço urbano pós-moderno como um ambiente fragmentado, também indica a tendência dos indivíduos que compõem esse espaço em promoverem duas funcionalidades distintas dentro desse contexto, os “espaços públicos mortos” e os “espaços festivos” (2003, p. 261). Tudo isso aliado ao temor, por parte desse conjunto de indivíduos com maiores possibilidades econômicas, em enfrentar os problemas comuns das cidades contemporâneas como a violência e o crime. Por conseguinte, produz também a uma maior vigilância dos espaços públicos e reforça o fenômeno das “superfícies comerciais (e não somente elas) panópticas”, e reforça a ideia de antecipação dos “perigos reais e imaginados da vida urbana quotidiana” (2003, p. 261).

A abertura do shopping causou também uma mudança no perfil do bairro Rebouças, principalmente por ser um espaço destinado às camadas mais abastadas da cidade: além de um centro de compras com comércio mais “requintado”, contava também com salas de cinema de última geração para a época, amplo estacionamento e, por um período, cobrou ingresso pela entrada no espaço

(GUSSO, 2004). Segundo dados do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 2015), o bairro contava com uma população de aproximadamente 15 mil pessoas e uma densidade demográfica de 50,09 habitantes por m<sup>2</sup>. Desses, 84,49% eram brancos com média de idade de 34 anos e residentes de apartamentos, que representam 75,6% das habitações do bairro e onde mais de 50% da população ganha a partir de 5 salários mínimos.

Embora não disponhamos, seja por limitação técnica ou por falta de acesso, de dados para traçar um quadro comparativo com a realidade anterior do bairro, pelas características constantes no período de desativação da antiga estação ferroviária é possível constatar que o bairro Rebouças era um bairro fabril em decadência, com fluxo de circulação de mercadorias considerável pela presença de diversas fábricas no local, com um espaço urbano composto também por um pequeno setor de serviços e moradias dos trabalhadores que se dedicavam a essas atividades.

O contraste surge ao compararmos com os dados anteriormente citados. O levantamento do IPPUC demonstra que houve uma verticalização do bairro, onde  $\frac{3}{4}$  das habitações são apartamentos. E o perfil dos moradores do bairro também é alto, onde a cor da pele, a média de idade e a renda média representam também requalificação social dos componentes daquela realidade.

Por outro lado, uma possível explicação para essa verticalização no sentido urbanístico seria a área relativamente pequena do bairro, apenas 2,79 km<sup>2</sup>. Todo esse arranjo contemporâneo no perfil do bairro pode ser interpretado na linha do que Baudrillard (2007) chama de revolução do bem estar, uma lógica de busca da felicidade

baseada no mito da igualdade e encarada como uma espécie de salvação dentro das concepções burguesas em voga nos últimos dois séculos, que preza pela acumulação de bens e reforço da posição social através do consumo.

## 5 Conclusões

Cabe aqui uma complementação à pergunta inicial: memória, pós-modernidade e consumo se articulam? Em linhas gerais, é possível dizer que sim. Se os arranjos pós-modernos observados no tecido urbano, observados a partir da ideia de acumulação flexível proposta por Harvey, ditaram uma nova dinâmica dentro da realidade citadina, o sucateamento das ferrovias em detrimento do transporte rodoviário no Brasil, a pulverização das indústrias do centro para uma outra região da cidade e o abandono do edifício da antiga estação ferroviária de Curitiba abriram o vácuo perfeito para que os mecanismos de requalificação e consumo os ocupassem.

Vale ainda ressaltar que essas requalificações promovidas a partir de shoppings ou “centro de compras” não são casos raros. Conforme o documentário “Curitiba – sinais do tempo”, já mencionado anteriormente, as transformações urbanas decorridas da reutilização de edifícios históricos são uma espécie de “marca” na cidade, onde existem, no mínimo, três exemplos visíveis. Mas esse é um fenômeno perceptível também em outras regiões do Brasil, como o Shopping Nova América e Shopping Bangu no Rio de Janeiro (ambos instalados em estruturas anteriormente utilizadas como fábricas de tecidos erguidas em fins do século XIX) e o Supermercado Extra da Mooca, em São Paulo, também instalado no edifício de uma antiga sede do Contonificio Rodolfo Crespi (fábrica de tecidos).

Com isso, a requalificação e o consumo podem também alterar a percepção dos indivíduos em relação aqueles espaços, além de uma reconfiguração socioeconômica no perfil da população daquela localidade: também é um mecanismo que facilita a transformação de parte do tecido social que vive, consome e transita por aqueles espaços. Por fim, onde ficam o lembrar e o esquecer nesses casos? As pessoas que frequentam esses espaços de consumo são como aqueles que responderiam “não sei” ou teriam alguma noção das origens, usos e funções de tais espaços ao longo do tempo, tal qual os entrevistados no documentário Curitiba...(2013)?

## INFORMAÇÕES SOBRE O AUTOR

\*Graduando em Ciências Sociais pela Universidade de Brasília. Email: balvesdourado@gmail.com

## Referências Bibliográficas

BAUDRILLARD, Jean. La sociedad de consumo: Sus mitos, sus estructuras. Madrid: Siglo XXI Editores, 2007.

CAMPOS, Cristina de. Engenheiro Antonio Pereira Rebouças Filho e a transferência da tecnologia ferroviária na Província de São Paulo. In: Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia, 14, 2014, Belo Horizonte. Anais... Belo Horizonte: UFMG, 2014.

CURYTIBA Sinais do Tempo. Direção de June Meireles. Curitiba, 2013 (35min).

FENTRESS, James; WICKHAM, Chris. Memória Social (Parte I). Lisboa: Teorema, 1994.

GUSSO, Ramon José. O novo rebouças: revitalização urbana, cultura e gentrificação (1997-2003). 2004. Monografia (Ciências Sociais). Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná,

Curitiba.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 1992. INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. Nosso Bairro: Rebouças. Curitiba: IPPUC, 2015.

LANG, Aline Eloyse. As ferrovias no Brasil e avaliação de econômica de projetos: Uma aplicação em projetos ferroviários. 2007. 154 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília.

LYRA, Cyro I. C. de Oliveira et al. Espirais do Tempo: Bens tombados do Paraná. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2006.

MIGUEL, Priscila L. S.; Reis, Manoel de A. e S. Panorama do transporte ferroviário no Brasil. Revista mundo logística. Maringá, ano 7, n. 47, julho e agosto de 2015, Disponível em: [https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16439/panoramaferroviario\\_mlog47.pdf](https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/16439/panoramaferroviario_mlog47.pdf)

SARMENTO, João. Variações sobre o urbanismo pós-moderno. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. I série, vol. XIX, Porto, 2003, pp. 255-265.