

**INSTALAÇÕES FERROVIÁRIAS EM
CURITIBA**

**Relatório da Comissão encarregada de estudar a localização
do novo pátio e nova estação.**

**CURITIBA
1 965**

385.31

I59

1965

MFN 1148

INSTALAÇÕES FERROVIÁRIAS EM
CURITIBA

Relatório da Comissão encarregada de estudar a localização
do novo pátio e nova estação.

CURITIBA

1965

A Comissão :

Eng^o Euro Brandão
Presidente

Eng^o Roberto F.A. da Costa

Eng^o Djalma Palmeira

Eng^o Arnaldo N. Rebelo

- 1 - Situação atual das instalações ferroviárias em Curitiba
- 2 - Movimentação atual de mercadorias e passageiros
- 3 - Previsões para a movimentação futura de mercadorias e passageiros
- 4 - Solução proposta
- 5 - Estimativas aproximadas de áreas e custos
- 6 - Etapas

1 - Situação atual das instalações ferroviárias de Curitiba

1.1 - Estação de Curitiba

A estação de Curitiba, velho edifício, construído a 70 anos é atualmente incompatível com a cidade atual, que não só atingiu elevado grau de desenvolvimento urbanístico, econômico e de população, como continua com ininterrupta aceleração dêsse ritmo de progresso.

As dependências são exíguas e antiquadas. O público fica comprimido em minúsculas salas de espera e em uma única plataforma, não raro sentado sobre as próprias bagagens. As instalações sanitárias são inteiramente inadequadas ao movimento de passageiros.

Além disso há necessidade de inteira renovação de inúmeros elementos construtivos, o que importa em grande despesa a se fazer sem colher resultados satisfatórios.

Funciona no prédio a sede do 1º Distrito de Transportes urgindo modernizar suas instalações para melhor atendimento do público.

O Governo do Estado e a Prefeitura de Curitiba, reiteradas vezes já têm solicitado à RVPSC a solução definitiva para o problema que angustia a cidade.

1.2 - Pátio de carregamento de vagões

O pátio de carga e descarga de vagões teve um crescimento progressivo, atendendo-se muitas vezes às circunstâncias momentâneas, não comportando uma racionalização, na qual se possam incluir as previsões para mais efetiva coordenação rodo-ferroviária.

1.3 - Pátio de classificação

O pátio de classificação atual, compreendido entre 2 curvas de pequeno raio, e em proximidade de passagem de nível, não poderá ser ampliado no futuro, sem graves entraves para manobras e para o tráfego da cidade, uma vez que já são freqüentes as interrupções da via de acesso ao bairro do Capanema.

Além disso a disposição geral das áreas disponíveis da PSC, no entorno do km 108, tem uma conformação triangular que dificulta, quando não impede, uma utilização adequada da área total do terreno. Há assim uma área grande, com mau aspecto e sem possibilidade de tratamento urbanístico

ou aproveitamento ferroviário.

1.4 - Garagem de caminhões da RVPSC

As instalações de manutenção e controle da frota de caminhões da PSC são hoje exíguas, no Edifício Rodoviário, à rua João Negrão, onde causam ainda constantes embaraços ao tráfego dessa movimentada artéria.

É urgente a escolha de novo local para instalação do novo Departamento Rodoviário, cuja criação foi solicitada à Administração Central da RFFSA, diante da grande atividade de coordenação de transportes que se pretende desenvolver.

Não se pode utilizar áreas do pátio atual devido à disposição das linhas, que impõe sempre um cruzamento de nível altamente inconveniente.

1.5 - Viaduto da rua João Negrão

O viaduto ferroviário que cruza a rua João Negrão apresenta altura insuficiente para o tráfego usual, sendo frequentes os esbarros de cargas altas de caminhões na ponte, causando avarias, transtornos e interrupções das vias de acesso ao Serviço Rodoviário.

1.6 - Depósito de locomotivas

O atual depósito de locomotivas é um bom galpão de concreto armado, porém necessita de obras de complementação e modernização para manutenção de locomotivas diesel-elétricas. Essas obras são importantes e devem ser feitas sem demora. Entretanto a necessária modernização encontra-se paralizada, pois é contraproducente o investimento no local, uma vez que o depósito de locomotivas encontra-se em situação hoje inadequada para a previsão de desenvolvimento ferroviário dos próximos decênios.

O de que se necessita é do imediato início da construção de outro depósito, junto a um futuro e apropriado pátio de cargas.

1.7 - Condições de linha

Para alcançar-se o atual pátio de Curitiba, as condições de linha, por dentro da cidade, tanto no sentido de Pa-

ranaguá como no de Ponta Grossa, apresentam rampas fortes, que viriam contrapor-se a uma nova solução de acesso ferroviário à cidade. Impõe-se a escolha de um novo traçado de entrada na cidade aproveitando-se um mínimo possível das linhas existentes.

1.8 - Linhas férreas em relação à cidade

Além da área interna à disposição triangular das linhas do pátio de Curitiba, o crescimento da cidade conduziu a uma série enorme de passagens de nível (atualmente em número de 63), principalmente porque há 3 linhas, provenientes do Norte, Oeste e Leste, que convergem nas proximidades da atual estação.

Ocorre ainda que o setor da cidade compreendido entre os trechos que se dirigem a Paranaguá e P. Grossa, constitue uma região de desenvolvimento dificultado pela interseção da linha férrea. O crescimento populacional explosivo da cidade criará daqui para frente uma situação cada vez mais penosa para solução do acesso à essa área.

Seria de desejar que a confluência das linhas se processasse fora da cidade e se tivesse apenas um ramo para atingir um ponto de desembarque não distante do centro urbano.

2 - Movimentação atual de mercadorias e passageiros

2.1 - Movimentação de cargas

2.1.1 - Classificação de vagões

Atualmente o pátio ferroviário de Curitiba recebe em média, por dia, 60 vagões carregados provindos de Paranaguá, e 70 provenientes da linha de Eng^o Bley. O número de vagões vazios, que entram, respectivamente das mesmas direções, é de 23 e 13. Além disso uma média de 40 vagões passam sem parar, diariamente, em ambos os sentidos. Passa por Curitiba todo o café que, provindo do Norte do Paraná demanda ao Pôrto de Paranaguá.

2.1.2 - Carga e descarga de vagões em Curitiba

Junto às vias pavimentadas ao armazém de mercadorias são carregados diariamente 10 vagões em média, com 9,8 descargas diárias. Os máximos, com relação ao ano de 1963, foram de 15 e 12, por dia, respectivamente.

Não se incluem os carregamentos e entregas dos desvios particulares.

As mercadorias que chegam a Curitiba, nêsse pátio, são principalmente : trigo, madeira, salitre, açúcar, sal, cimento e erva mate, e as que saem: café, produtos manufaturados, erva mate e areia.

O armazém de Curitiba tem atualmente 630 m² e corresponde à demanda atual para a cidade. Possui 200 metros de plataforma (1.300 m²) e é construção ainda perfeitamente utilizável.

O pátio pavimentado para carga direta de caminhões a vagões abrange 2.950 m², com uma extensão de 460 m de linha, dos quais apenas 260 m em boas condições.

2.1.3 - Desvios particulares

São as seguintes as firmas e entidades que utilizam desvios particulares na região de Curitiba:

<u>DESVIOS</u>	<u>CARREGADOS(1965)</u>			<u>DESCARREGADOS(1965)</u>		
	Jan.	Fev.	Março	Jan.	Fev.	Março
Aubos Paraná S.A.	1	14	--	1	48	-
Paraná Equipamento S.A.	-	-	--	-	7	1
Moinho Paranaense Ltda.	-	2	1	39	19	-
Leão Junior & Cia.	16	20	11	5	2	10
B. Antunes de Oliveira	2	-	-	56	1	16
Cia.Auxiliar de Viação e Obras	-	-	--	-	1	-
Indústria e Comércio Metalúrgica Atlas	-	-	--	-	10	-
Moinhos Unidos Brasil Mate S.A.	18	14	4	-	9	-
G. Moli Indústria e Comércio	-	-	--	-	-	-
Cia. Fiat Lux de Fósforo de Segurança	-	-	--	-	-	1
Subsistência da 5ª R.M.	11	2	6	12	18	8
Anaconda Indústria e Comércio	5	3	5	87	67	-
Indústrias Langer Ltda.	-	-	--	-	-	-
Força e Luz do Paraná	-	-	--	9	13	19
Cia. Brasileira de Fósforo	-	-	--	-	-	-
Instituto Brasileiro do Café	-	-	--	-	-	-
Miguel Bufara	-	-	--	-	-	-
Cia. Texaco do Brasil	-	-	--	145	170	-
Esso Brasileira de Petróleo	-	-	--	213	281	-
Shell Brasil	-	-	--	49	52	-
Cia. Atlantic de Petróleo	-	-	--	80	57	-
Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga	-	-	--	52	47	-
Raul Suplicy de Lacerda	-	-	--	-	-	-
Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo	-	-	--	-	-	-

A maior movimentação como se vê é a decorrente de derivados de petróleo nos desvios especiais para esse fim.

2.2 - Movimentação de passageiros

Curitiba, com uma população atual de 400 mil habitantes, apresenta o seguinte panorama estimado com relação ao movimento de passageiros:

Partem diariamente de Curitiba os seguintes trens de longo percurso:

	Média diária (Dias úteis)
Paranaguá.....	470 passageiros
P.Grossa(Norte).....	180 "
Mafra.....	160 "
Outros destinos, inclusive subúrbios.....	550 "

E chegam os seguintes contingentes:

Paranaguá.....	280	passageiros
P.Grossa.....	220	"
Mafrá.....	180	"
De outras procedências, inclusive subúrbios.....	170	"

Aos domingos e feriados, devido ao especial atrativo, do belíssimo trecho da Serra do Mar (Curitiba-Paranaguá) é intenso o movimento de passageiros.

A composição atinge até 15 vagões e a demanda não é maior devido à não disponibilidade de carros.

Nesses dias o número de passageiros do trem de Paranaguá sobe para 700 pessoas.

Em horas de intensa movimentação os 170 m² de salas de espera e plataforma ficam sobre-carregados de gente, estimando-se em 1.200 pessoas entre passageiros que chegam, saem e aguardam, com seus familiares e acompanhantes.

3 - Previsões para a movimentação futura de mercadorias e passageiros

Considerando que a utilização de edificações e obras a serem executadas deverá abranger 30/40 anos pelo menos, considerou-se previsão para o ano de 1980.

Segundo os dados da Comissão do Plano Diretor da Cidade, a população de Curitiba no ano 1980 será da ordem de 1 300 000 habitantes. Os planos de eletrificação do Estado do Paraná, já a partir de 1975, terão quintuplicado a disponibilidade de energia elétrica, por conseguinte, intensificando grandemente o surto industrial de Curitiba e adjacências.

Considerando êsses fatores parece imprescindível a consideração na planificação proposta de no mínimo:

3.1 - Movimentação de cargas

- a) Pátio ferroviário adequado à movimentação de 700 vagões por dia no feixo de classificação. As linhas de recepção e partida deverão ter extensões mínimas de 1 000 m.
- b) Pátio de carga e descarga direta, para uso conjugado com a aplicação de caixas de carga, pórticos ou guindastes de transbôrdo de carga com capacidade de 3 000 m de linha (200 vagões e 400 caminhões).
- c) Armazém de mercadorias, junto ao nôvo pátio com área mínima de 2 500 m², atendendo-se aos mais modernos requisitos de movimentação e estocagem de mercadorias.
- d) Acesso e rampa para caminhões e reboques sôbre vagões (piggy backing).
- e) Depósito e pôsto de abastecimento de locomotivas;
- f) Pôsto de revisão e linhas de reparação de vagões;
- g) Fácil acesso ao pátio através de eixos rodoviários;
- h) Localização de áreas para desenvolvimento industrial, com possibilidade de acesso com desvios ferroviários.

3.2 - Movimentação de passageiros

- a) Nova estação de Curitiba com 2 alas: longo percurso e suburbano. Para longo percurso prevê-se um movimento de 4000 passageiros/dia, com máxima concentração de 1 000 pessoas. Para subúrbio, prevê-se um movimento diário de 2 500 passageiros, com máximo instantâneo de 1000 pessoas.
- b) Armazém de bagagens e encomendas expressas;
- c) Abrigo de carros;
- d) Edifício de administração e dependências de serviço interno da PSC.

4 - Solução proposta

A solução desenvolvida prevê a ligação entre a nova linha projetada entre Eng^o Bley e Curitiba, ligando-se um ponto ao sul de Araucária a Pinhais. Nessa ligação, entre as rodovias Salgado Filho e BR-35 localizou-se um pátio de 500 x 2500 m com acesso em ambos os extremos. Daí sairá uma nova ligação para a cidade seguindo-se a canalização do rio Belém, ligando-se na linha existente, próximo à Vila Parolin depois de cruzar-se a rodovia BR-2.

A chegada em Curitiba da linha de Rio Branco seria transferida para Pinhais, aproveitando-se para dar ligação ferroviária ao grande armazém da COPASA, no Atuba.

Com isso a cidade ficará com apenas uma entrada ferroviária demandando à estação de passageiros, retirando-se as demais linhas.

Devidos aos desvios particulares existentes, permanecerão provisoriamente trechos como ramais industriais, mas já com grande benefício para a expansão natural da cidade.

A nova estação de passageiros ficará no atual pátio do km 108, apenas a 1 200 m da situação atual, permitindo solução de grande interesse urbanístico e funcional.

A cidade poderá abrir as ruas Barão do Rio Branco e Silva Jardim, além de prolongar as ruas Lourenço Pinto, Com. Laurindo, Mariano Tôrres, Dr. Faivre e Gen. Carneiro. Haverá ainda a possibilidade de resolver-se o problema da localização da estação rodoviária de Curitiba, nas proximidades da estação ferroviária.

A Oficina de Curitiba e o desvio do IBC permaneceriam ligados à Pinhais, liberando-se a da linha até o moinho ANACONDA. Será possível aí aproveitar-se o antigo leito ferroviário para uma ligação rodoviária direta entre a estação rodoviária proposta e a BR-2, onde o atual viaduto seria transformado em trevo rodoviário.

A alienação de áreas urbanizadas poderá cobrir em parte as despesas com as novas instalações. Acreditamos que a Prefeitura Municipal de Curitiba, diante das áreas cedidas para vias e logradouros públicos, e ainda a grande contribuição ao embelezamento da cidade, não se furtará em colaborar estreitamente com a PSC na efetivação dessa solução de interesse comum. O mesmo se diga com relação ao Governo do Estado. As áreas que se tornarão disponíveis para venda poderão ser divididas em lotes ou aproveitadas por quadras completas com edifícios de condomínio.

A solução definitiva dependerá de estudo posterior e coordenação com entidades de urbanização e financiamento.

5 - Estimativas aproximadas de áreas e custos5.1 - Áreas5.1.1 - Estação de passageiros

Área total da RVPSC na esplanada de Curitiba-494 932 m²

Área a ser cedida à Prefeitura Municipal para prolongamento de ruas e abertura de praças.....

101 105 m²

Área para estação rodoviária..... 2 600 m²

Área líquida a lotear..... 89 302 m²

Área remanescente..... 301 925 m²

5.1.2 - Pátio de cargas

Área a desapropriar (só do pátio, sem incluir a faixa da variante Curitiba-Eng^o Bley 1 250 000m²

Êstes dados são alinhados como base para estudos mais pormenorizados a serem feitos em conjunto com a Prefeitura de Curitiba.

5.2 - Orçamento estimativo (preço-base : janeiro 65)5.2.1 - Estação de passageirosa) Dispêndio Milhões de Cr\$

Edifício de estação de passageiros... 750

Terraplenagem e drenagem..... 32

Linhas..... 160

Galpão de carros..... 70

Edifício de administração..... 1 200

b) Arrecadação

Venda de lotes..... 3 500

Venda do Edifício Rodoviário..... 1 500

5.2.2 - Pátio de cargasa) Dispêndio Milhões de Cr\$

Desapropriação de áreas..... 300

Terraplenagem e drenagem..... 170

Linhas..... 800

Pavimentação..... 160

Edifícios de estação de mercadorias.. 200

Pôsto de abastecimento..... 15

Pôsto de revisão..... 5

Milhões de Cr\$

Depósito de locomotivas.....	200
Encarregadoria do pessoal.....	10
Moradias.....	200
Instalações diversas.....	110
Garagem do Dep. Rodoviário.....	100

5.2.3 - Viadutos

- 2 sôbre BR-2;
- 2 sôbre BR-35;
- 1 sôbre BR-59;
- 1 sôbre Av. Salgado Filho.

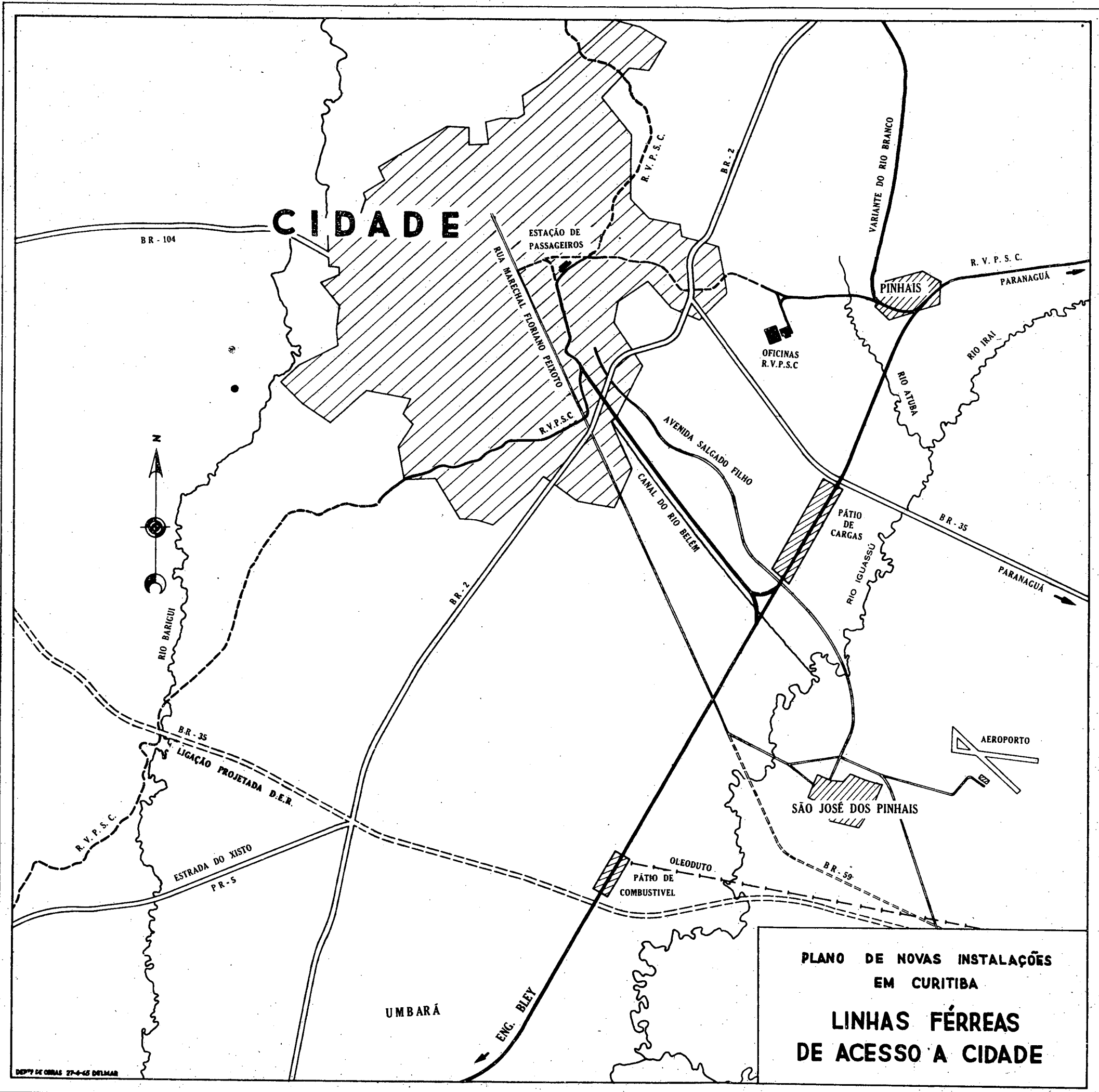
Incluem-se entre as despesas da nova ligação Eng^o Bley-Curitiba.



6 - Etapas

A solução do problema deverá ser perseguida por etapas:

- 1ª - Projeto e locação da nova linha a partir de Pinhais e da ligação ASILO - PÁTIO NOVO, com imediata declaração de utilidade pública.
- 2ª - Desapropriação da área do pátio e linhas nas imediações de Curitiba, inclusive no trecho Tamandaré-Pinhais. - Projeto detalhado do pátio de cargas.
- 3ª - Construção da garagem do Dep. Rodoferroviário.
- 4ª - Ligação provisória da linha de Rio Branco no feixe do km 108 - Retirada da linha entre a rua Ubaldino do Amaral e pátio de carregamento de caminhões.
- 5ª - Projeto de urbanização.
- 6ª - Início da urbanização da área do km 108, conjugada com a remoção das casas de madeira para o pátio novo. Início da estação rodoviária.
- 7ª - Construção dos viadutos e linha principal das linhas novas.
- 8ª - Conclusão das linhas iniciadas do pátio novo com encarregadoria do pessoal e pavimentação das primeiras linhas.
- 9ª - Retirada das linhas de carregamento de caminhões do pátio do km 108. Transferência da manobra de trens para o pátio novo.
- 10ª - Conclusão do trecho inicial da variante Tamandaré-Pinhais.
- 11ª - Retirada da linha velha de Rio Branco.
- 12ª - Retirada da linha férrea entre Pinhais e Curitiba. Construção da via rodoviária BR-2 - Estação Rodoviária.
- 13ª - Construção do novo depósito de locomotivas.
- 14ª - Abertura da Av. Silva Jardim - Início da venda de áreas.
- 15ª - Construção do novo armazém de mercadorias e nova estação de passageiros.
- 16ª - Abertura das ruas Barão do Rio Branco e Lourenço Pinto e retirada do viaduto da rua João Negrão.
- 17ª - Construção de abrigos de carros e conclusão das edificações do pátio novo.
- 18ª - Construção do novo edifício de escritórios.
- 19ª - Venda do Edifício Rodoviário.



CIDADE

ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

RUA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO

OFICINAS R.V.P.S.C

PINHAIS

PÁTIO DE CARGAS

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

AEROPORTO

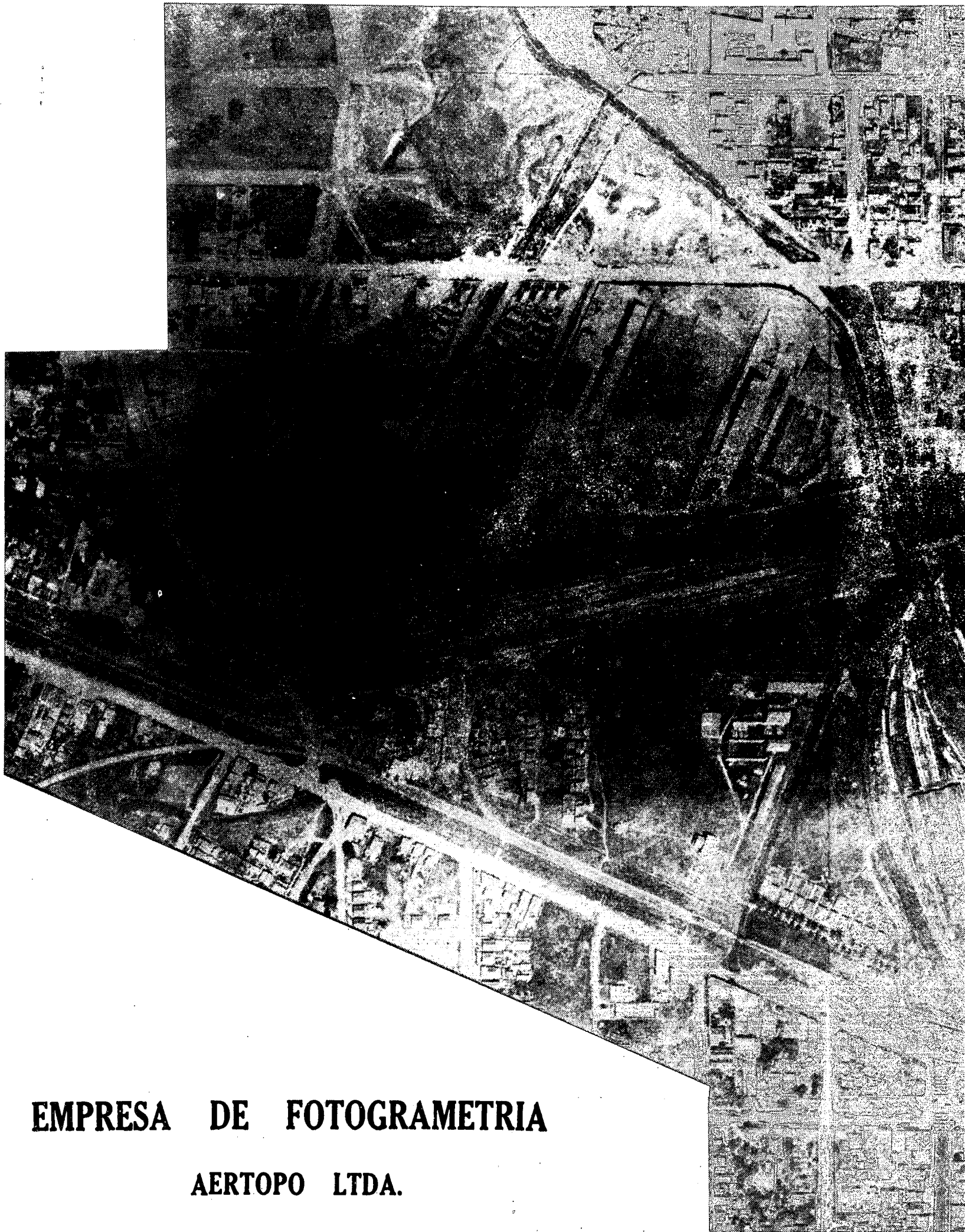
PÁTIO DE COMBUSTÍVEL

UMBARÁ

ENG. BLEY

PLANO DE NOVAS INSTALAÇÕES
EM CURITIBA

**LINHAS FÉRREAS
DE ACESSO A CIDADE**

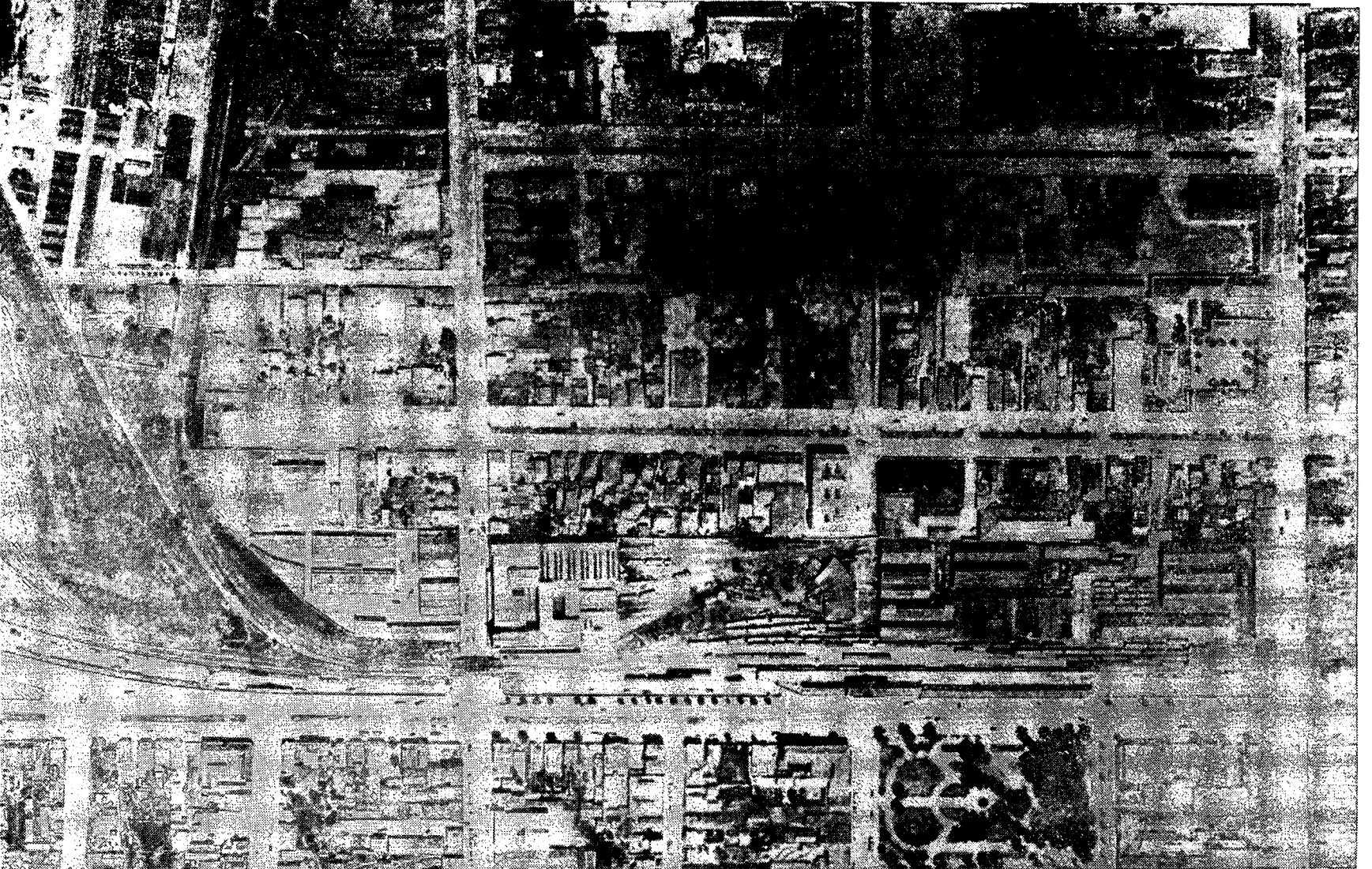


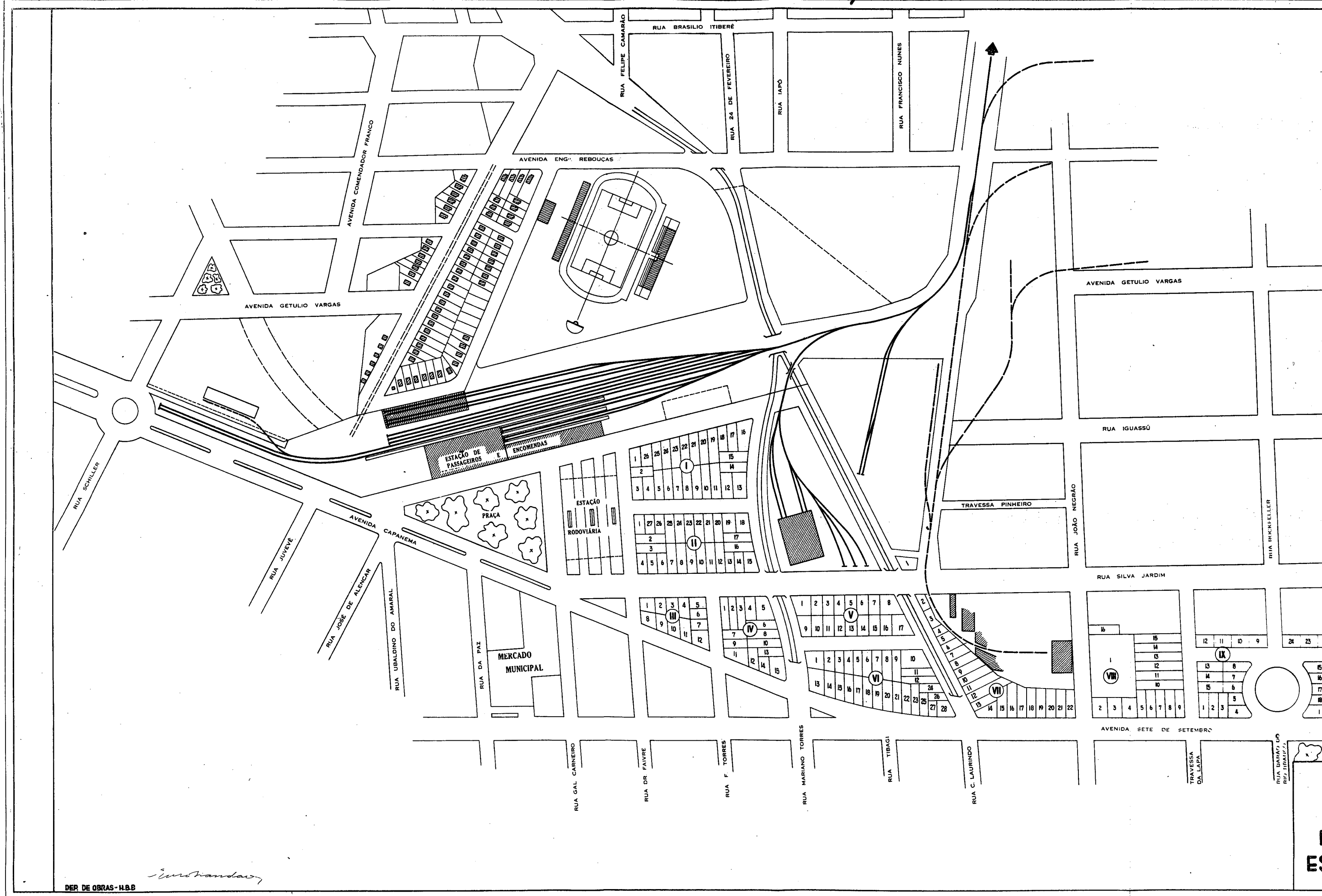
EMPRESA DE FOTOGRAMETRIA

AERTOPO LTDA.

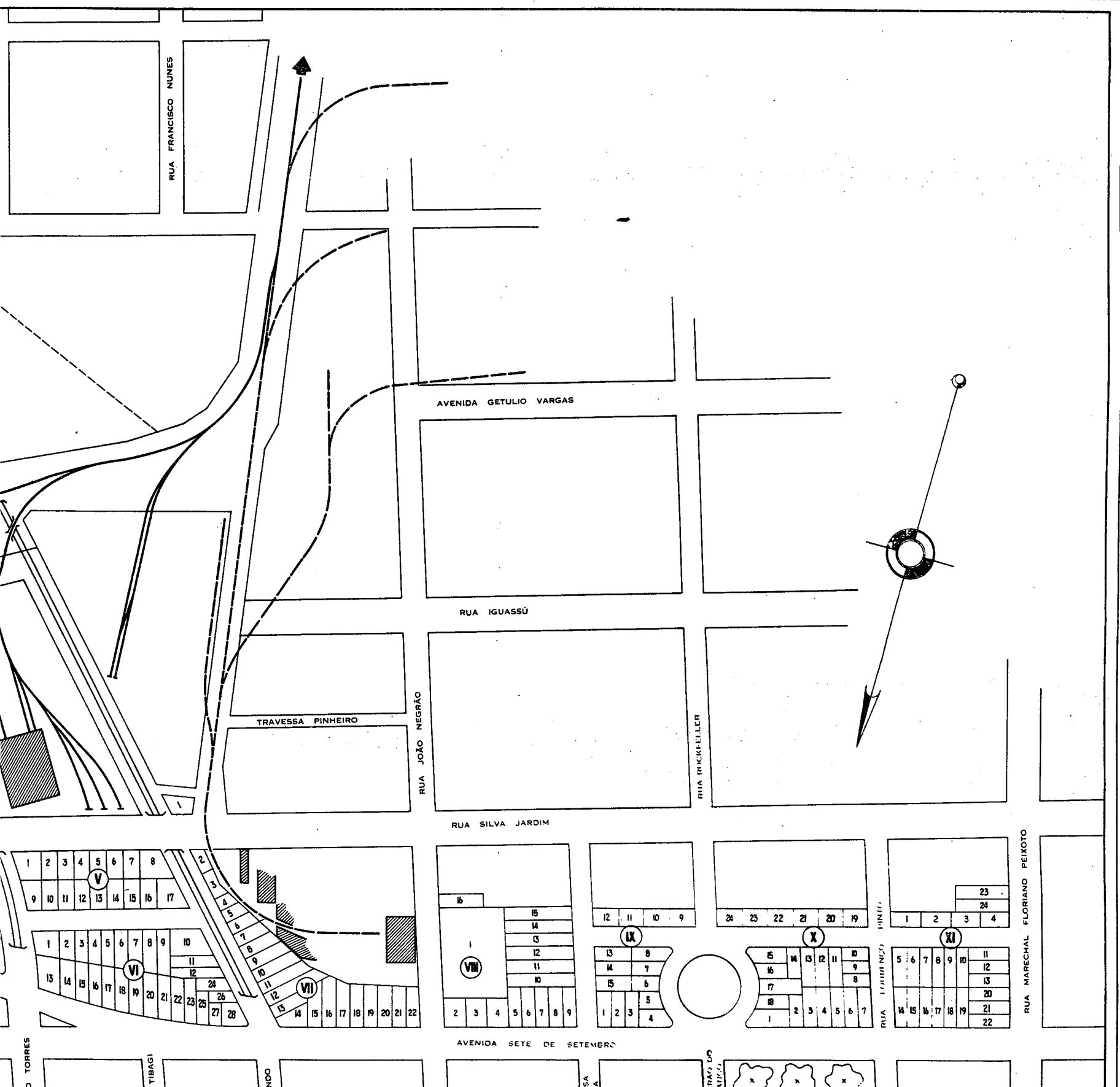
R. V. P. S. C.

**Pátio
ferroviário
de Curitiba**



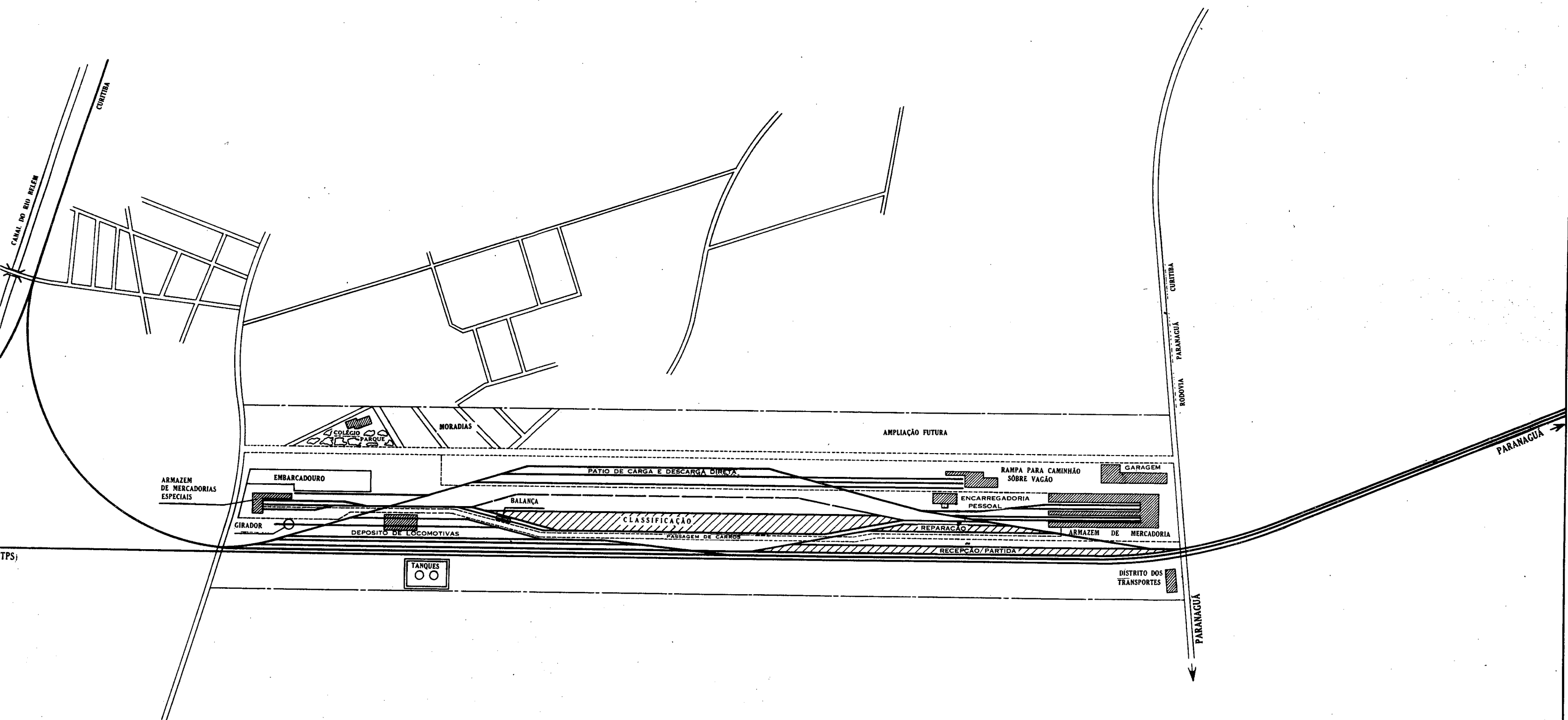


Guarandara



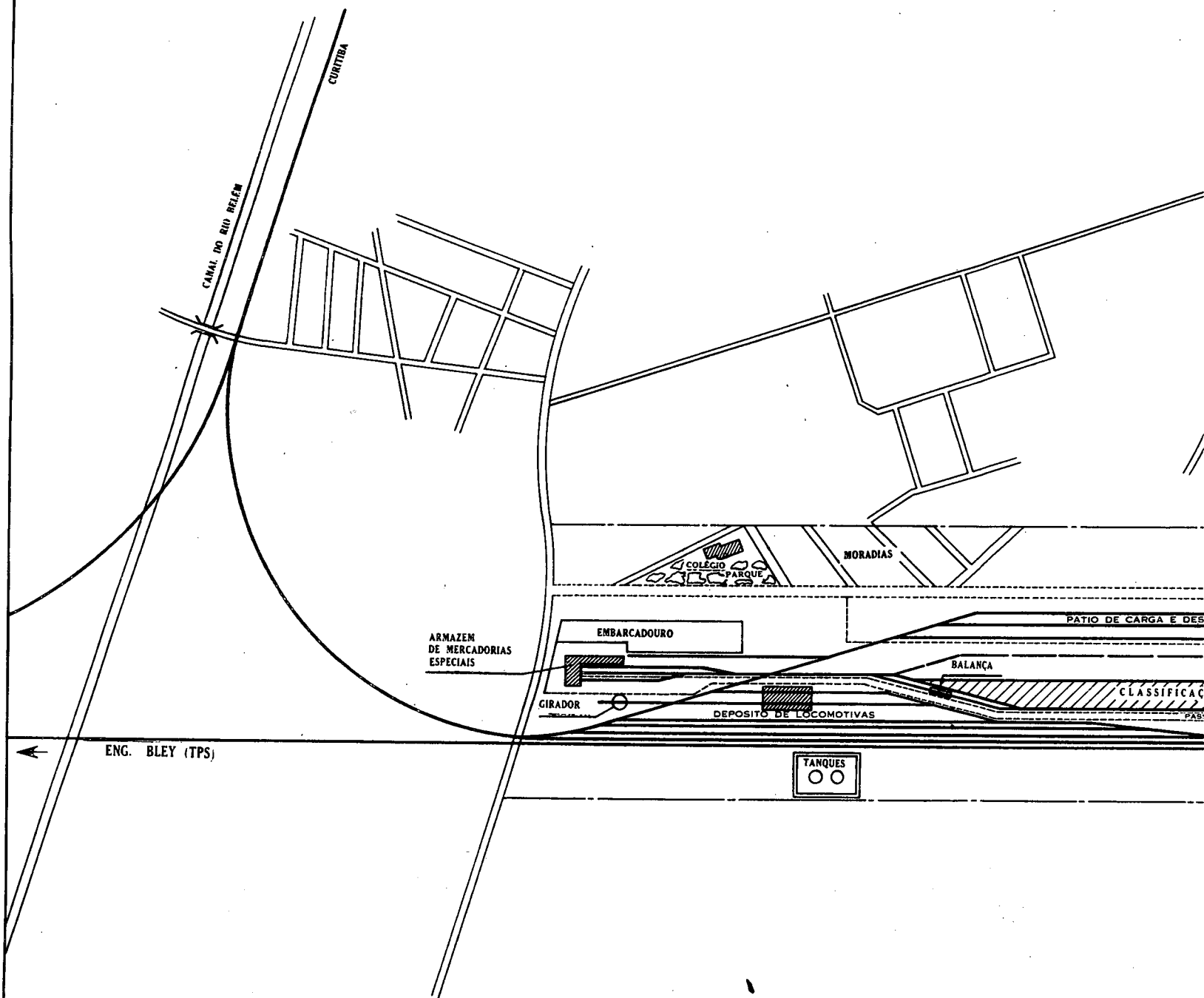
PLANO DE NOVAS INSTALAÇÕES
EM CURITIBA

**PÁTIO PROPOSTO DA
ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS**

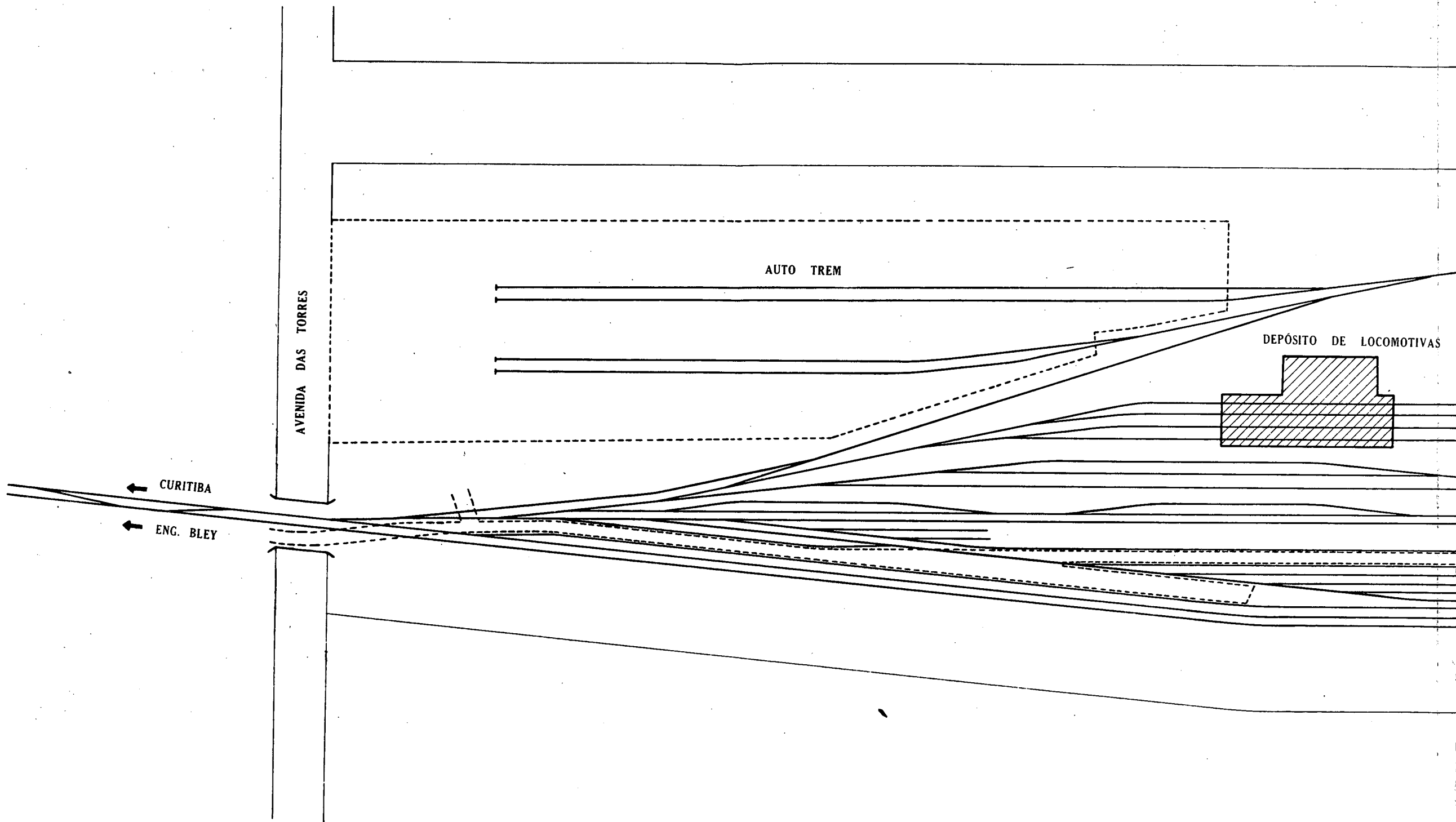


PLANO DE NOVAS INSTALAÇÕES
EM CURITIBA

**PÁTIO DE CARGAS
PROPOSTO**



Eusébio



SUGESTÃO DO ENG. OUALMA PALMEIRA

AVENIDA DE ACESSO

CARGA DESCARGA DIRETA

DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL



SAÍDA 4 VIAS

SAÍDA E CLASSIFICAÇÃO 4 VIAS

RECEPÇÃO 4 VIAS

INSTALAÇÃO DO RODOVIÁRIO

ARMAZEM DE MERCADORIA

CLASSIFICAÇÃO 4 VIAS

CLASSIFICAÇÃO 7 VIAS

BALANÇA

TORRE DE COMANDO

CURITIBA
PARANAGUÁ

RODOVIA

R. BRANCO DO SUL

PARANAGUÁ

ESCALA



PLANO DE NOVAS INSTALAÇÕES
EM CURITIBA

PÁTIO DE CARGAS
PROPOSTO