

# PLANO DE ORDENAMENTO URBANO A PARTIR DA RETIRADA DO TRILHOS DO EIXO FERROVIÁRIO DE OURINHOS

## PLAN OF URBAN PLANNING FROM THE WITHDRAWAL OF THE SHAFT OF RAIL TRACKS OURINHOS

<sup>1</sup>CATTAPAN, F.; <sup>2</sup>GOMES, G.M.

<sup>1e2</sup>Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos - FIO/FEMM.

### RESUMO

Este estudo é voltado para o plano de ordenamento urbano a partir da retirada dos trilhos da ferrovia, no trecho urbano de Ourinhos, que hoje segrega a cidade em três partes, onde será incrementada a sua reutilização com o projeto de um eixo de mobilidade que unirá os distritos industriais existentes e a região sudoeste da cidade integrando os meios de transporte com a menor circulação de veículos, criando e aprimorando a utilização de ciclovias e vias de pedestres, áreas de lazer e convívio, conjuntos habitacionais e a criação de pólos de empregos nos bairros periféricos com finalidade de melhor adequação urbana e melhoria na qualidade de vida dos cidadãos.

**Palavras-chave:** Urbanismo. Reordenação Urbana. Eixo Ferroviário.

### ABSTRACT

This study is focused on the urban development plan from the removal of the railroad tracks in the urban section of Ourimbah, which now segregates the city into three parts, its reuse will be enhanced with the creation of an axis of mobility that will unite existing industrial districts and the southwest part of the city integrating transportation with less vehicle traffic, creating and improving the use of bike lanes and pedestrian pathways, areas of leisure and entertainment, housing and creating jobs in the neighborhoods of poles peripherals with the purpose of better urban adaptation and improvement in quality of life.

**Keywords:** Urbanism. Urban Reordering. Railway Axis.

### INTRODUÇÃO

O atual traçado ferroviário vêm do surgimento da cidade, mas com seu crescimento tornou-se um obstáculo tanto de transposição como de desenvolvimento, segregando a cidade em três partes: centro velho na região norte; centro novo na região sul e áreas residenciais na região oeste. Procurou-se analisar estes elementos acreditando que a retirada dos trilhos poderá criar uma nova dinâmica na cidade, (*adaptação de formas antigas a novas funções*) com a implantação do centro administrativo da prefeitura na parte central integrado a um parque com museu, conjuntos habitacionais, escola de ofícios. Vias de circulação rápida de ônibus com energia limpa, ciclovias, trilhas de pedestres e parques, no trecho proposto. A implantação será elaborada com a integração desta via às linhas

de ônibus existentes que deixarão de circular por toda a cidade, circulando somente nas áreas arredores até os terminais de integração.

Caminhará paralelamente em trechos pré-determinados uma ciclovia e uma trilha de pedestres, integradas a parques com equipamentos urbanos, sempre valorizando o espaço de pedestres. Serão inseridas, em pontos favoráveis a cada segmento, áreas destinadas ao uso público; lazer; esportes; circulação e, principalmente, o projeto de centrais de trabalho para o pequeno e médio empresário; os barracões empresariais, que agregarão em parte a mão de obra dos bairros mais carentes contidos nas proximidades do projeto.

Funcionando como área de comércio, serviços, convívio, cultura e lazer, a multiplicidade dos usos propostos permite a organização da vida urbana local com a valorização do espaço dos pedestres através de praças que integram as áreas urbanas ao projeto, áreas de lazer e esporte, pólos de trabalho, ancorados pelo sistema de mobilidade de transporte urbano, vias para pedestres e ciclovias.

A modelagem do entorno criará, pólos de integração e desenvolvimento dotados de infraestrutura, serviços e programas públicos a fim de promover uma identidade própria com a valorização da vocação das áreas da região, promovendo melhorias e agregando novas áreas de uso público, incentivando usos diversificados do espaço urbano, colocando à disposição dos cidadãos um conjunto de equipamentos de uso coletivo voltados para o atendimento das necessidades educacionais, culturais, geração de empregos e renda, promoção da melhoria de saúde, esporte e lazer e pode se tornar, no futuro, uma via importante de integração das áreas ocupadas, articulação de novas áreas e vazios urbanos integrando-os com o tecido urbano existente.

O solo urbano é bastante pressionado pelo adensamento das construções existentes, sendo que, com o projeto de praças e corredores verdes, proporcionando solos permeáveis e espaços para locomoção ambientalmente corretos.

Haverá maior integração do homem com o ambiente e a cidade e um novo entendimento da cidade e seu espaço público, sem agredir a memória da população.

**Figura 01.** Modelo de ciclovia atual e Modelo de ciclovia do futuro-Projeto arquiteto Norman Foster em Londres.



Fonte: Webluxo.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO.

O termo morfologia é utilizado para definir o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhe deram origem. Estuda essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e sua estrutura. O conhecimento do meio urbano implica na existência de elementos de leitura que permitam organizar e estruturar os conhecimentos aprendidos criando uma relação objeto-observadores. Estes dois aspectos defrontam-se com questões de objetividade na medida em que dependem de fenômenos culturais. O objetivo do desenho urbano é por extensão do urbanismo, não é apenas organizar o território para acolher atividades, mas também atuar na forma para que exista estética e integração entre as atividades e a população.

Para descrever ou analisar a forma física de uma cidade ou mesmo de um edifício, pressupõe-se que já exista um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos da forma. Assim os fios de eletricidade de uma rua não tem a mesma importância na descrição do espaço físico como a altura dos edifícios, etc. Portanto a leitura, mesmo sendo objetiva passa por uma seleção cultural que seleciona os elementos e os hierarquiza, atribuindo-lhes valores. (CERASI, 2007, p.26)

O meio urbano pode ser objeto de múltiplas leituras independente dos instrumentos ou esquema de análise utilizado. Fundamentalmente devem esclarecer e evidenciar os fenômenos utilizados na produção do espaço. As significações que

encontramos nos meios urbanos e na arquitetura correspondem aos inúmeros fenômenos que a originaram. A leitura disciplinar, rica em conteúdos e esclarecimentos sobre o objeto estudado não a explicará totalmente, quer na sua configuração, quer no seu processo de formação. Só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objeto tão complexo quanto a cidade.

Entretanto, há a possibilidade freqüente de produção de formas urbanas com um fenômeno determinante que assuma preponderância em qualquer análise. Desta forma, o arquiteto, ao produzir o seu espaço poderá dar maior ênfase a este ou aquele aspecto, mas este se revelará mais evidente em análise posterior.

**Figura 02.** Modelo de passeio público.



**Fonte:** Estadodeminas.

Não cabe apenas um “deixar “ocorrer” - essa uma lógica de ocupação sem projeto -, que, como é sabido, acaba atendendo à lógica da pura especulação do mercado. Tampouco cabe um desenho fechado, pois os imprevistos necessariamente vão fazer parte da dinâmica de elementos que se (re) organizam no tempo. (BOGÉA, 2009, p. 200)

Nas cidades atuais, certas formas apenas revelam uma total submissão do urbanismo à rentabilidade do solo e especulação imobiliária. A destruição da paisagem rural e urbana revela as condições culturais, políticas e sociais do que se projeta e do que é construído.

Crescem as fronteiras na cidade do século XXI, muradas e cercadas, nelas o fluxo é truncado. Nos deslocamentos há alta eficiência, entretanto são deslocamentos não para constituir encontros mas para otimizar percursos entre pontos.....o tráfego ocorre para

atravessar cidades e as ilhas de "urbanidade", desconsideram o tecido contíguo e vizinho....  
(BOGÉA, 2009, p. 189)

A morfologia urbana supõe a centralização e a utilização de dados reconhecidos em disciplinas diferentes como: economia, história, geografia, arquitetura, etc., a fim de explicar um fato concreto: a cidade como fenômeno físico e construído, explicação esta que visa a compreensão total da forma urbana e seu processo de formação. Importa esclarecer que, muitas vezes, os termos "morfologia urbana" e "forma" são usados indistintamente e sem diferenciação de significado, sendo que morfologia urbana é a disciplina que estuda o objeto, a forma urbana, nas suas características exteriores, físicas e sua evolução no tempo se inscreve nas áreas do urbanismo, da arquitetura e do desenho urbano, onde podemos defini-la como estudos dos fatos construídos considerados do ponto de vista da sua criação e na sua relação entre si e com o conjunto urbano que a define.

Não esquecer que a cidade é o cenário do encontro. Gregária por definição, a cidade é o centro a partir do qual se criam os códigos de convivência [...] é também o último refúgio da solidariedade. A cidade não é o problema, a cidade é a solução.  
(LERNER, 2013, p. 57)

**Figura 03.** Modelo de transporte coletivo - Curitiba - Paraná, projeto do Arq. Jaime Lerner



**Fonte:** Wordpress.

O tempo é fundamental na compreensão do território como objeto físico e também para criar uma intervenção, que em determinado momento modifica a forma existente e também pode sofrer um processo de evolução. Para análise da evolução das formas urbanas é necessário o estudo morfológico do desenvolvimento urbano em conjunto com o estudo das cidades com políticas de recuperação, reabilitação e restauro das áreas urbanas pressupondo-se os seus diferentes usos e conseqüentes modificações de forma e espaço.

Uma vez reabilitadas, as formas urbanas dão significados à cidade e fazem parte da cultura urbanística, permitindo a revalorização da cidade e sua cultura.

Ainda que raros, há projetos que furam o bloqueio e encontram brechas para "paradas transitórias"; e para, como nômades, ocupar as cidades. Organizam-se pelas frestas da cidade oficial.....(BOGÉA, 2009, p. 220)

Só é possível pensar em interligação entre espaços, se os espaços previstos mantiverem-se relativamente estáveis. É preciso formar um raciocínio que identifique os elementos, distinguindo-os de outros que modificam a forma e condução dos espaços.

O urbanismo proposto não é um urbanismo de fragmentos e nem temporário; traduz a possibilidade de reorganização e dinamização da cidade. Permite o deslocamento entre lugares da cidade com novas dinâmicas de atividades, sejam no âmbito de atividades esportivas, culturais e de trabalho, além de prever mobilidade integrada e a reorganização das áreas e locais com a finalidade de otimizar o tempo e integrar os cidadãos com nova proposta de organização da cidade.

A cidade é o correlato da estrada, ela só existe em função de uma circulação de circuitos [...] ela se define por entradas e saídas [...] as cidades são pontos circuitos de toda natureza que fazem contraponto sobre as linhas horizontais; elas operam uma integração complexa, mas local, de cidade em cidade" (BOGÉA,2010,p. 157)

A acessibilidade e a circulação são os principais aspectos que alteram as condições de vida nas cidades, pois são aspectos primordiais na construção de lugares. Pode-se imaginar como duas propriedades que estão distintas, se cruzam de forma eficaz para sustentar alguma atividade humana.

Cada novo sistema de comunicação e transporte modifica o sistema de proximidades práticas, isto é, o espaço pertinente para as comunidades humanas [...] uma situação que vários sistemas de proximidade e espaços coexistem" (LEVY,1996,p. 162).

O tráfego tem sido muito importante nos pensamentos sobre as cidades. É preciso entender o modo de circulação e suas conexões, pois elas não podem ser entendidas como partes isoladas, mas sim como partes articuladas do sistema.

O atual sistema de tráfego da cidade de Ourinhos é bastante truncado pelas poucas passagens sobre a linha férrea existente.

**Figura 04.** Tráfego em antigas avenidas e Tráfego em modernas avenidas.



Fonte: Blogspot

O conhecimento da totalidade pressupõe sua divisão, ou seja, pensar na totalidade sem pensar na divisão implica em desconsiderar a existência do movimento, por outro lado, pensar nas partes sem considerar as suas relações implica em desconsiderar a existência do tecido que as conecta". (SANTOS, 2006, p.202)

A transformação com a criação de uma rede de sistemas faz com que o mesmo trecho urbano seja entendido de diferentes formas, tornando-se mapa de diferentes percursos e possibilidades, onde se percebe a cidade pelos deslocamentos de superfície, caminhando e rodando pelas suas ruas e avenidas.

Uma reestruturação urbana reúne não só os elementos econômicos e arquitetônicos, mas também fatores de sustentabilidade como economia de água, energia, controle de resíduos, melhoria do micro clima por meio de áreas verdes, quintais ajardinados e telhados verdes. É fundamental uma ação social interligada com a participação dos usuários, não só na elaboração do projeto como também em sua gestão. Podemos citar a cidade alemã de Berlim. É a capital européia que mais tem experiência nessa área. O contexto sociopolítico excepcional desta cidade, cortada ao meio de maneira a formar um enclave antes de ser reunificada em 1989, exigindo de fato um tratamento específico. A reforma de conjuntos residenciais e a ocupação de antigas áreas industriais nos anos 1980, assim como a construção de uma nova área comercial e de negócios ou de edifícios públicos. Na nova capital alemã, foram feitos dentro dos princípios de desenvolvimento preconizados pelos poderes legislativo e executivo municipais. Em Berlim, no âmbito da IBA- Exposição

Internacional de Arquitetura, a Sociedade de Reforma Urbana empenhou-se na revitalização de terrenos urbanos abandonados nas áreas remanescentes da derrubada do muro de Berlim. Esses empreendimentos sempre incluem medidas favoráveis à integração social propondo alternativas de mudanças pontuais, alternativas ecológicas para o transporte coletivo e tratamento paisagístico que respeitem e se integrem ao existente.

**Figura 05.** Antiga Berlim, Alemanha, cidade segregada.



Fonte: Imagensviagens

**Figura 06.** Vista atual de Berlim, Alemanha.



Fonte: Imagensviagens

## **MATERIAL E MÉTODOS.**

Para o estudo foram utilizadas referências bibliográficas e pesquisas práticas onde obteve-se informações; voltado para o plano de ordenamento urbano, integrando os meios de transporte com a menor circulação de veículos, e aprimorando a utilização de ciclovias e vias de pedestres, áreas de lazer e convívio, conjuntos

habitacionais com finalidade de melhor adequação urbana e melhoria na qualidade de vida dos cidadãos.

### **RESULTADOS E DISCUSSÃO.**

A consolidação e integração de várias funções nos centros e bairros das cidades são fundamentais para reduzir a distância entre a moradia, trabalho e serviços, promovendo o reequilíbrio entre a circulação de veículos, ciclistas e pedestres.

O meio urbano pode ser objeto de múltiplas leituras independentes dos instrumentos ou esquemas de análise utilizados. Fundamentalmente, devem esclarecer e evidenciar os fenômenos utilizados na produção do espaço. As significações que encontramos nos meios urbanos e na arquitetura correspondem aos inúmeros fenômenos que a originaram. A leitura disciplinar, rica em conteúdos e esclarecimentos sobre o objeto estudado não a explicará totalmente, quer na sua configuração, quer no seu processo de formação. Só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objeto tão complexo quanto a cidade. Entretanto, há a possibilidade freqüente de produção de formas urbanas com um fenômeno determinante que assuma preponderância em qualquer análise. Desta forma, o arquiteto, ao produzir o seu espaço poderá dar maior ênfase a este ou aquele aspecto, mas este se revelará mais evidente em análise posterior.

### **CONCLUSÃO.**

A ágil conexão entre os pontos é fator de respeito e civilidade que o estado deve propôr aos cidadãos.

### **REFERÊNCIAS.**

BENÉVOLO, L. **História da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 2011.

BOGÉA, M. V. **Cidade Errante**: Arquitetura em Movimento. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2009.

CACHONIS, E. C. **Revitalização Urbana**: Intervenção no eixo ferroviário e pátio de manobras em Ourinhos. Monografia. Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2001.

CUENYA, B. & NOVAIS, P. & VAINER, C. **Grandes projetos urbanos**. Masquatro Editora e editorial Café delas Ciudades Ltda, 2013.

GAUZIN-MULLER, D. **Arquitetura Ecológica**. São Paulo: Editora. SENAC, 2010.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 5 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

LERNER, J. **Acupuntura Urbana**. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2013.

LEVY, P. O que é o virtual. São Paulo: Editora 34, 1996.

LOSANTOS, **Ágata. Urban Landscape** - Paesaggio Urbano. Loft publications CIDADE, 2008.

MASCARÓ, J. L.; YOSHINAGA, M. **Infra-estrutura**. Porto Alegre: Masquatro, 2005.

PEIXOTO, N. B. **Intervenções Urbanas-Arte**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2012.

SOUSA, M. de. **Fato e Opinião**: Bianca Antunes, AU, São Paulo, ed. 215.