

REVITALIZAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO CULTURAL DE OURINHOS

DOWNTOWN REVITALIZATION OF HISTORICAL CULTURAL CENTER OF OURINHOS

¹QUAGLIATO, R. M.; ²GOMES, G. M.

^{1e2}Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos – FIO/FEMM.

RESUMO

Este estudo é voltado para a revitalização do Centro Histórico-Cultural de Ourinhos a partir da intervenção na área da Estação Ferroviária de Ourinhos e entorno - edifício da ALL – América Latina Logística, pátio de manobras, "lanchódromo" e centro de convivência "Benedito da Silva Eloy" - que estão sofrendo com uma acelerada degradação e subvalorização no centro da cidade. O estudo tem como escopo o resgate da memória deste centro histórico-cultural tão importante para o início da cidade, garantindo a consciência e consolidação destes valores perante a população. Para a concretização deste projeto, será utilizado o conceito do Retrofit para a preservação e readequação dos edifícios e da área melhorando o conforto ambiental, sustentabilidade e acessibilidade, de forma a favorecer e incentivar a visitação do local. Desta forma, serão estudados temas como preservação do patrimônio cultural, história da cidade de Ourinhos e ferroviária no Estado de São Paulo, aspectos culturais, tão importantes para a identidade do povo da cidade, além do conceito de Retrofit que possibilita uma readequação dos edifícios aos usos propostos, preservando suas características arquitetônicas originais e garantindo a continuidade do uso destes, sem esquecer outros pontos culturais da cidade como o Centro Cultural Tom Jobim. Assim, será proposta uma revitalização urbanística para favorecer não só a conscientização do valor histórico-cultural da área para a população, mas também proporcionar à cidade mais um local de lazer, turismo e aprendizado, bem estruturado e convidativo aos moradores e visitantes.

Palavras-chave: Centro Histórico. Cultura. Preservação. Revitalização. Retrofit. Estação Ferroviária. Turismo.

ABSTRACT

This study is aimed at the revitalization of the Historic-Cultural Center of Ourinhos from intervention in the area of Ourinhos Train Station and surroundings - building of ALL, patio maneuvers, "lanchódromo" and community center "Benedito da Silva Eloy" - who are suffering from accelerated degradation and undervaluation in the city center. The study has the objective to rescue the memory of this historical and cultural center so important to the beginning of the town, ensuring awareness and consolidation of these values to the population. For the realization of this project will be used the concept of the Retrofit for the preservation and upgrading of buildings and the area improving environmental comfort, sustainability and accessibility in order to promote and encourage the visitation of the site. Thus, will be studied issues such as preservation of cultural heritage, history of the city of Ourinhos and train in São Paulo, cultural aspects, so important to the identity of the people of the city, beyond the concept of retrofit that enables upgrading of buildings to proposed uses, preserving its original architectural features and ensuring the continued use of these, without forgetting other cultural points of the city as the Cultural Center Tom Jobim. Thus, the proposal will be an urban revitalization to promote not only awareness of the historical and cultural value of the area for the population, but also provide the city more a place of recreation, tourism and learning, well-designed and inviting to residents and visitors.

Keywords: Historical Center. Culture. Preservation. Revitalization. Retrofit. Train station. Tourism.

INTRODUÇÃO

O nascimento e desenvolvimento da cidade de Ourinhos devem-se à chegada da ferrovia, no início dos anos de 1900, em razão do grande crescimento da economia cafeeira, mas a crise nesse setor, nos anos de 1920 e o posterior incentivo governamental à malha rodoviária associada à concessão da rede ferroviária à

iniciativa privada, por parte do governo federal, ocasionaram o sucateamento desse meio de transporte.

O projeto em questão objetiva revitalizar uma área com grande importância histórica para a cidade. A antiga estação ferroviária, situada próxima à área central, no sul do meio oeste do Estado de São Paulo e próxima ao norte do Estado do Paraná, em Ourinhos, região que possui grande potencial histórico e cultural.

O intuito desta reformulação espacial é mostrar à população da cidade as riquezas culturais desta, de forma a preservar essas memórias para as gerações futuras, a fim de que não se percam com o tempo, ou seja, usar o presente para resgatar o passado, para um aprendizado futuro.

E para isso, far-se-á necessária a reformulação de espaços e implantação de equipamentos para adequação da área ao novo propósito, como, por exemplo, a “reciclagem” e a manutenção do paisagismo, enterramento dos fios e recuperação da iluminação de época, recuperação dos leitos carroçáveis com piso permeável – paralelepípedo – intervenção no local do atual “lanchódromo” para a construção de um novo edifício, cujo principal propósito será cultural, reestruturação do museu já existente, readequação da biblioteca municipal, manutenção e realocação das lojas de artesanatos locais, já existentes, readequação de espaço para apresentações culturais de pequeno porte – auditório - e exposições de artistas locais, com um novo espaço que funcionará como foyer do auditório e recuperação das casas históricas situadas em frente ao atual edifício da ALL, dando-lhes um novo uso.

MATERIAL E MÉTODOS

Para a realização do estudo foi utilizada a metodologia de pesquisa através de documentos, livros, artigos, estudos de caso, reportagens, propostas de revitalização diversas e outras monografias similares, amparada por pesquisas bibliográficas com o intuito de reunir a maior quantidade possível de informações sobre revitalizações de antigas estações ferroviárias e preservação da memória destas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO.

Data do fim dos anos de 1700, juntamente com a Revolução Francesa, o surgimento de uma preocupação em preservar e proteger o que faz parte de nossa história, o que ajuda a contar a história de determinada sociedade. Segundo a Carta

de Veneza (1964), que é um tratado internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios históricos:

Artigo 1º - A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural. (IPHAN, acesso em 28 de março de 2015).

A noção de Patrimônio Cultural contemporânea é muito mais ampla do que aquela que se fazia há poucas décadas atrás, quando ela se estabelecia apenas sobre os pilares da história e da arte, época em que a excepcionalidade artística ainda tutelava o reconhecimento histórico. Os tempos mudaram, mas as raízes de formação do pensamento patrimonial ainda definem com bastante intensidade o tratamento que é dado aos bens patrimoniais. (VITRUVIUS, acesso em 28 de março de 2015).

A antiga estação ferroviária da cidade de Ourinhos, mesmo não sendo uma edificação tombada ou considerada ainda como monumento, tem grande importância histórica no surgimento e desenvolvimento inicial da cidade.

Os bens culturais de interesse local, como a expressão afirma, são ligados à vida de uma pequena sociedade com limites territoriais definidos, como a casa do fundador de uma cidade, a pequena estação da estrada de ferro abandonada; o túmulo de um benfeitor qualquer, etc. (LEMOS, 2010, p. 101).

A Sorocabana foi a primeira estrada de ferro a explorar o interior paulista mais profundo, desempenhando um papel econômico vital como meio de transporte do café, fator de valorização das terras e de formação de centros urbanos. O coronel Jacintho e outros pioneiros da região sabiam disso. Ourinhos é fruto da aventura e do cálculo. (DEL RIOS, 1992, p. 21).

Porém, com a crise do café, que ocorreu no final da década de 1920 e na década de 1930, as ferrovias brasileiras sofreram um impacto negativo e diminuíram sua influência no cenário econômico regional e nacional. Com o fenômeno da urbanização, principalmente na Região Sudeste do Brasil, após a Segunda Grande Guerra, o espaço do homem, tanto na cidade quanto no campo, tornou-se cada vez mais um espaço instrumentalizado e tecnificado, sendo necessária a expansão de redes ferroviárias e rodoviárias, que assegurariam uma circulação mais rápida e relativamente mais barata, sem o qual o abastecimento de novas formas de cidades se tornaria impossível. (SILVEIRA et al, 2011, p. 95).

Segundo Podestá (2008) a cultura pode ter várias formas de interpretação, dentre elas, ser entendida como um processo de transmissão de valores de uma determinada sociedade num determinado espaço de tempo, revelando-se muito

dinâmica e mutante, acompanhando a sociedade ao longo do tempo. Desta forma, é possível perceber a estreita relação existente entre cultura, sociedade e história.

Segundo Santos (2012), as culturas humanas são dinâmicas e estão muito ligadas aos processos de transformação pelos quais passam as sociedades contemporâneas.

A sociedade influencia e é influenciada por sua cultura e também por culturas de outros grupos sociais. No caso de Ourinhos, quase tudo o que pode ser verificado na atualidade de sua sociedade, deve-se ao processo de transformação cultural ao longo de sua história, iniciado com a estação ferroviária no início dos anos de 1900.

Cada realidade cultural tem sua lógica interna, a qual devemos procurar conhecer para que façam sentido as suas práticas, costumes, concepções, e as transformações pelas quais estas passam. É preciso relacionar a variedade de procedimentos culturais com os contextos em que são produzidos. (SANTOS, 2012, p. 08).

Assim, cultura diz respeito a tudo aquilo que caracteriza a existência social de um povo ou nação, ou então, de grupos no interior de uma sociedade. Nesses campos, cultura refere-se a realidades sociais bem distintas. No entanto, o sentido em que se fala de cultura é o mesmo: em cada caso dar conta das características dos agrupamentos a que se refere, preocupando-se com a totalidade dessas características, digam elas respeito às maneiras de conceber e organizar a vida social ou a seus aspectos materiais. (SANTOS, 2012, p.24).

Para possibilitar a transformação da edificação da estação em Centro Histórico Cultural, lançaremos mão da técnica do retrofit, de acordo com a qual, a preservação é o “carro-chefe” do processo.

A prática do retrofit surgiu e foi desenvolvida na Europa, onde ocupa importância crescente devido à enorme quantidade de edifícios antigos e históricos. Também é bastante usada nos Estados Unidos. Nestes países a rígida legislação não permitiu que o rico acervo arquitetônico fosse substituído, abrindo espaço para o surgimento desta solução que preserva o patrimônio histórico ao mesmo tempo em que permite a utilização adequada do imóvel. (FÓRUM DA CONSTRUÇÃO, acesso em 18 de março de 2015). Mais do que uma simples reforma, ele envolve uma série de ações de modernização e readequação de instalações. O objetivo é preservar o que há de bom na construção existente, adequá-la às exigências atuais e, ainda, aumentar sua vida útil. (EQUIPE DE OBRA, 2011, acesso em 18 de março de 2015).

Optar por demolir e reconstruir representa investimentos muito superiores aos de uma reforma, e a energia consumida vai na direção oposta das preocupações ecológicas atuais. Fora isso, os edifícios originais já constituem a diversidade de uma cidade, sua riqueza social e cultural. Portanto, é uma postura ao mesmo tempo política, social, econômica e sustentável. (DRUOT para o site CASA, 2014, acesso em 28 de março de 2015).

Segundo Lemos (2010), os bens culturais acabam à mercê de novas solicitações advindas de alterações nos costumes e, principalmente, de processos de aculturação [...]. Enfim, a primeira norma de conduta ligada ao “como preservar” é manter o bem cultural, especificamente o edifício, em uso constante e sempre que possível satisfazendo a programas originais.

Essa questão da memória social, tão dependente da preservação sistemática de segmentos do Patrimônio Cultural, tem sido tratada com seriedade somente agora nos tempos recentes, a partir dos primeiros movimentos europeus, da segunda metade do século XIX. Antes, só manifestações isoladas de estudiosos e colecionadores que, aos poucos, foram envolvendo e interessando as comunidades e os seus próprios governos, levando-os a, oficialmente, promover a preservação dos chamados Patrimônios Históricos [...]. (LEMOS, 2010, p. 24).

Figura 01. Foto aérea parcial de Ourinhos com a Estação à direita.
R. Tavares.



Fonte: Brasil DTV, acesso em 28 de março de 2015.

Figura 02. À frente a Estação cujo edifício data do início dos anos de 1900 e ao fundo o edifício onde hoje funciona a ALL em Ourinhos, datado de 1964.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A revitalização da antiga estação ferroviária de Ourinhos visa trazer diversos benefícios para esta e seu entorno, como a reintegração das áreas que foram separadas pela linha ferroviária, tendo um impacto positivo no meio urbano e social, e também resgatando a memória histórico-cultural da cidade. Tudo isso, de forma a requalificar o espaço urbano em questão, proporcionando mais uma bela área do gênero a toda população de todas as idades e classes sociais, e favorecer uma conscientização sobre as riquezas histórico-culturais do município, não apenas aos moradores, mas também aos visitantes.

Devemos, então, de qualquer maneira, garantir a compreensão de nossa memória social preservando o que for significativo dentro de nosso vasto repertório de elementos componentes do Patrimônio Cultural. Essa a justificativa do “por que preservar”. (LEMOS, 2010, p. 30).

Sem dúvida, tornamos a repetir, a base correta do “como preservar” está na elucidação popular, na educação sistemática que difunda entre toda a população, dirigentes e dirigidos, o interesse maior que há na salvaguarda de bens culturais. (LEMOS, 2010, p. 119).

Tudo indica, e os interesses econômicos estão confirmando, que hoje preserva-se em atendimento às exigências do turismo, a grande indústria moderna, que maneja quantias incriveis enquanto vai forjando nos sítios visitados, imagens, às vezes ressuscitadas, definidores de imagens de peculiaridades regionais aptas a estar sempre despertando a curiosidade dos viajantes ávidos de novidades. (LEMOS, 2010, p. 31).

Levando e conta que o Patrimônio Histórico e Artístico, quer dizer, arquitetônico, constitui um “capital” a ser mantido para render vantagens, principalmente por meio do turismo, os participantes diziam que partiram da suposição de que os monumentos de interesse arqueológico, histórico e artístico constituem, também, recursos econômicos semelhantes às riquezas materiais do país. Consequentemente, as medidas dirigidas à sua preservação e adequada utilização não só guardam relação com os planos de desenvolvimento como também formam, ou devem formar, “parte integrante dos mesmos”. (LEMOS, 2010, p.97).

Essa “ação valorativa” de conjuntos de monumentos, baseando-se, é claro, no uso adequado dos bens culturais devido à atuação “eminentemente técnica” de todos eles envolvidos, visa, também, a uma “benéfica ação reflexa” na área envoltória, já que as vantagens advindas das intervenções programadas, principalmente aquelas de ordem turística, instigando o comércio, repercutem nas construções circunvizinhas. (LEMOS, 2010, p. 98).

Como exemplo, a antiga Estação Ferroviária de Jaguariúna abriga uma estrutura histórica um pouco maior. Mesmo tendo só cerca de 40 mil habitantes, o fluxo de pessoas na cidade e na estação é bem mais intenso, devido à maior proximidade da capital paulista.

Inaugurada em 1945, a Estação Ferroviária de Jaguariúna, sob a administração da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, foi concebida com o mesmo estilo arquitetônico das estações mogianas da época, com linhas curvas em sua fachada e ornamentação elaborada, revelando um estilo eclético com traços renascentistas, e nos sistemas construtivos, encontramos telhas cerâmicas e paredes grossas de tijolos também cerâmicos. Diferente das estações da Sorocabana, que, apesar de apresentarem o mesmo sistema construtivo, fizeram uso de um estilo eclético com linhas mais retas e simples, sem muitos elementos decorativos.

Com o advento da modernidade, da mesma forma que a Sorocabana, a Mogiana teve vários de seus trechos desativados devido à migração de grande parte do transporte nacional, para as rodovias.

Já em 1977, a Estação de Jaguariúna teve suas atividades encerradas. Foi desativada pela operadora da época, a FEPASA – Ferrovias Paulista S.A. Nesse mesmo período, parte do trecho – Anhumas - Jaguariúna - foi entregue à linha turística da ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - tornando-se a Via Férrea Campinas-Jaguariúna. Nos anos seguintes, os trilhos foram removidos da cidade devido aos desentendimentos entre a Prefeitura de Jaguariúna, a FEPASA e a ABPF. O trecho foi reduzido de Campinas até sobre o rio Jaguar, com a desativação da estação de Jaguariúna.

Mas em 2006, graças a esforços da ABPF os trilhos foram recolocados, e foi construído um viaduto de 614m de comprimento, ligando novamente a Estação à ponte do rio Jaguarý e deu-se início aos passeios turísticos, históricos e culturais, saindo de Jaguariúna.

Com 21.600 m² de área total, 928 m² de área construída, dos quais, 600m² compõem o prédio principal, a antiga Estação foi recuperada no início dos anos de 1990. Parte dessa recuperação, necessária para garantir a continuidade de seu funcionamento, descaracterizou um pouco, aspectos arquitetônicos originais, como o fechamento das extremidades laterais do prédio principal, e a alteração de algumas portas e janelas. Orçada em R\$ 1,4 milhão de reais, e financiada por parceria público-privadas, a iniciativa do prefeito na época, – Gustavo Reis – contou com o empenho de arquitetos, decoradores, paisagistas e restauradores - que não cobraram pelos honorários – e teve o aval do CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. Em 2012, a Estação passou por um novo e verdadeiro restauro, com investimento de cerca de R\$ 530 mil através de um convênio entre a Prefeitura e o Ministério do Turismo. Desta vez, a preocupação em manter características originais foi maior, o que pode ser verificado no piso de ladrilho hidráulico e nas grades originais das bilheterias, entre outros itens.

Hoje é a principal atração do município, e nos fins de semana chega a receber quase 4mil pessoas. O local também é procurado para gravação de novelas e comerciais da TV e filmes. E mesmo conservando muitas características do século XX, o edifício estabelece um ótimo diálogo com seu entorno.

Com espaços generosos e flexíveis, portas largas e pés-direitos altos, típicos da arquitetura da época, as estações possuem ambientes muito bons para usos diversos. Toda área e edificações da Estação de Jaguariúna, abrigam hoje um minimuseu ferroviário que conta com o apoio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - e da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF; o Núcleo Guedes da Escola das Artes, que fornece à população cursos gratuitos de artes; o Centro de Informações Turísticas da Cidade; a Rádio Educativa Municipal Estrela FM; uma choperia muito procurada, chamada Botequim da Estação; áreas de apoio para o passeio da Maria-Fumaça, como administração, bilheteria, área de acesso restrito aos funcionários, banheiros femininos e masculinos; uma área para a realização de exposições e um estacionamento para cerca de 40 carros, um pouco recuado da rua do lado oposto de onde sai o trem. Tudo em meio a poucas

árvores e palmeiras imperiais centenárias que pontuam a quadra. Já a acessibilidade para cadeirantes, apresenta-se deficitária, pois, próximo às escadas e mesmo a área de embarque - que é um pouco mais alta que o nível da rua – foi possível verificar a inexistência de rampas ou plataformas elevatórias que possibilitam o acesso de cadeirantes ao edifício principal com suas respectivas infraestruturas.

Figura 03. Estação Ferroviária de Jaguariúna no ano de 2014, fachada do lado dos trilhos, foto de Cesar Rodrigues/ AAN.



Fonte: Correio Popular de Campinas. Acesso em 30 de abril de 2015.

Figura 04. A choperia Botequim da Estação, em pleno funcionamento, em abril de 2015.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Figura 05. Bilhete e marcação do assento do passeio turístico, histórico e cultural de Jaguariúna.



Fonte: Arquivo Pessoal de abril de 2015.

Figura 06. Edifício que abriga a Escola de Artes, do outro lado do prédio principal, oposto ao do minimuseu, em abril de 2015.



Fonte: Arquivo Pessoal.

CONCLUSÃO

Ao pensar no futuro, não se pode deixar de considerar o passado e os fatos históricos deste, pois a História, além de compor o presente, também ajuda a planejar melhor o amanhã, com mais qualidade de vida para as gerações que ainda estão por vir.

Portanto, faz-se necessária a preservação da área estudada, de forma a garantir mais um local de lazer, turismo e, principalmente, de cultura, para a população de todas as idades e todas as classes sociais. A intervenção na área irá favorecer não apenas os aspectos já citados acima, pois além de darem um novo uso às antigas edificações, também conseguirão atrair novos investimentos, colaborando com o desenvolvimento da cidade.

REFERÊNCIAS

CORREIO POPULAR. Disponível em: < <http://www.portaldotrabalhadores.com.br/news/2012-03-23/restaurada-estacao-de-quedes-sera-entregue-a-populacao-de-jaguariuna-nesta-sexta/> >. Acesso em: 30 de abril de 2015.

DEL RIOS, JEFFERSON. **Ourinhos - Memórias de uma cidade paulista**. 1. ed. Ourinhos. Imprensa Oficial de Estado S.A. IMESP, 1992.

EQUIPE DE OBRA - PINI. Retrofit de Edifícios. Disponível em: <<http://equipedeobra.pini.com.br/construcao-reforma/37/retrofit-de-edificios-220681-1.aspx>>. Acesso em: 18 de março de 2015.

FÓRUM DA CONSTRUÇÃO. "O que é Retrofit?". Disponível em: <<http://www.forumdaconstrucao.com.br/conteudo.php?a=22&Cod=60>>. Acesso em: 18 de março de 2015.

IPHAN. Carta de Athenas. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>. Acesso em: 28 de março de 2015.

LEMONS, CARLOS A. C. **O que é patrimônio histórico**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 2010.

PODESTÁ, SILVIO E. DE. **Projetos recentes**. 1. ed. Belo Horizonte. A.P. Cultural, 2008.

SANTOS, JOSÉ LUIZ DOS. **O que é cultura**. 16. ed. São Paulo. Brasiliense, 2008.

SILVEIRA, MÁRCIO ROGÉRIO et al. **Ourinhos/SP: Formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos**. 1. ed. Bauru, Joarte, 2011.

VITRUVIUS. Patrimônio Cultural (2001). Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.011/901>>. Acesso em: 28 de março de 2015.