

A REQUALIFICAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE OURINHOS: REFERENCIAIS TEÓRICOS E PROJETUAIS PARA UM PROJETO DE OCUPAÇÃO URBANA.

THE REQUALIFICATION OF THE OURINHOS RAILWAY PATIO: THEORETICAL AND PROJECTUAL REFERENCES FOR AN URBAN OCCUPATION PROJECT.

TOJEIRO, Banny Salles. GOMES, Gustavo Ferreira Martins

^{1e2} Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário das Faculdades Integradas de Ourinhos - UNIFIO/FEMM.

RESUMO

As cidades em torno de Ourinhos possuem diversos recursos naturais que atraem turistas de toda região, pensando nisso o presente trabalho tem como objetivo requalificar a área onde se originou a cidade de Ourinhos, a estação ferroviária América Latina Logística (ALL). Com o intuito de propor um passeio de trem a lazer e para apreciação da vista bem como disponibilizar uma área para lazer e cultura o que pode agregar valor à cidade. O projeto propõe ainda contar a história da linha férrea da cidade através do museu do trem, que nesse projeto foi planejado ao lado do existente museu de Ourinhos que situa-se em um galpão tombado ao lado da estação bem como homenagear os índios que foram os primeiros habitantes da região. A relevância deste projeto está em valorizar a cidade e sua história, proporcionar lazer, cultura, comércio e serviço para os moradores e visitantes das regiões vizinhas, além disso, permitir a apreciação de um espaço público qualificado com um projeto paisagístico voltado ao pedestre.

Palavras-chave: Arquitetura; Urbanismo; Linha Férrea; Ferrovia; Turismo.

ABSTRACT

The cities around Ourinhos have several natural resources that attract tourists from all over the region, considering this, the present work aims to requalify an area where the city of Ourinhos originated, a railway station of América Latina Logística (ALL). In order to propose a train and leisure tour, to view as well as provide an area for leisure and culture or that can add value to the city. The approved project also tells the story of the city's historic line through the train museum, which in this project was planned alongside the existing museum in Ourinhos, which is located in a listed warehouse next to the station as well as paying homage to the indexes that were the first inhabitants Of region. The relevance of this project is to value the city and its history, to offer leisure, culture, commerce and services to residents and visitors from neighboring regions, in addition to allowing the recovery of a qualified public space with a landscape design aimed at pedestrians.

Keywords: Architecture; Urbanism; Railway; Railway; Tourism.

INTRODUÇÃO

Localizada ao sul do Estado de São Paulo, Ourinhos teve seu início na primeira década do século XX, quando os trabalhadores da Estrada de Ferro Sorocabana chegaram e constituíram casas e fazendas de café para desfrutar do solo roxo tão fértil em que traçavam os trilhos de ferro. A cidade tem aproximadamente 113,5 mil habitantes (IBGE – 2019) e é rodeada por três rios: o rio Paranapanema, Turvo e o Pardo.

A segregação social no espaço urbano é um problema ocorrido ao longo do tempo devido a fatores políticos, históricos e econômicos, um exemplo crucial é a estrada de ferro que corta o município e faz a divisão de pontos da cidade, outros

fatores também importantes são as rodovias – Raposo Tavares e Mello Peixoto que atravessam a cidade.

Pensando em uma solução para esse problema, no ponto onde os três trechos de linha férrea se encontravam fez-se a área escolhida para esse estudo. A solução seria então, a retirada desses trilhos da parte central da cidade, desviar a rota do trem para as extremidades da região urbana e reestruturar a área central, interligando algumas ruas cardeais da cidade, desafogando o fluxo de trânsito, mas isso tudo sem prejudicar a história da linha férrea da cidade.

A área escolhida para o desenvolvimento do projeto é o terreno da estação ferroviária ALL, que está localizada em frente ao TIO (Terminal Integrado de Ourinhos) que é o único terminal de circulares da cidade.

Essa área escolhida pode ser considerada “um elefante branco” no centro da cidade, pois uma área tão extensa e estratégica e atualmente parada em meio ao centro da cidade poderia estar sendo muito melhor aproveitada com desenvolvimentos de projetos para economia, turismo, educação e lazer da cidade.

A partir deste contexto histórico, este trabalho tem como objetivo apresentar a proposta de uma requalificação do pátio ferroviário de Ourinhos, onde a linha férrea da cidade possa ser aproveitada como meio de turismo para região, através da reutilização do espaço da estação para construção de lojas e restaurantes. O terreno seria desmembrado em quadras e o seguimento da linha férrea seria utilizado para construção de uma área de transporte público e ferrovia.

METODOLOGIA

O presente estudo foi desenvolvido através de pesquisas bibliográficas em livros de história da cidade de Ourinhos, artigos e sites oficiais como o da Estação de Ferro de Jaguariúna que passou por uma revitalização a qual se tornou uma linha turística e foi objeto de estudo para o desenvolvimento desse trabalho, e o site do parque Burle Marx, situado na cidade de São Paulo e conta com inúmeros atrativos e vistas encantadoras.

Segundo Malheiros (2011,p. 81) a finalidade da pesquisa bibliográfica é identificar na literatura disponível as contribuições científicas sobre um tema específico [...] e a busca das fontes para pesquisa bibliográfica pode ser feita em

diversos lugares. Livros, artigos científicos, teses de doutorado e base de dados na internet.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O terreno possui uma topografia consideravelmente plana por ser um pátio de manobras, a linha férrea exige tal característica do terreno em que se encontra. Tem um total de 16.000 m² e um declive de cerca de 10m, sendo pouco considerável devido a seu comprimento de área que é de aproximadamente 200 m. Pensando nisso a utilização do espaço por onde percorre a linha férrea é um local ideal para a construção de uma ciclovia, percorrendo todo o trecho.

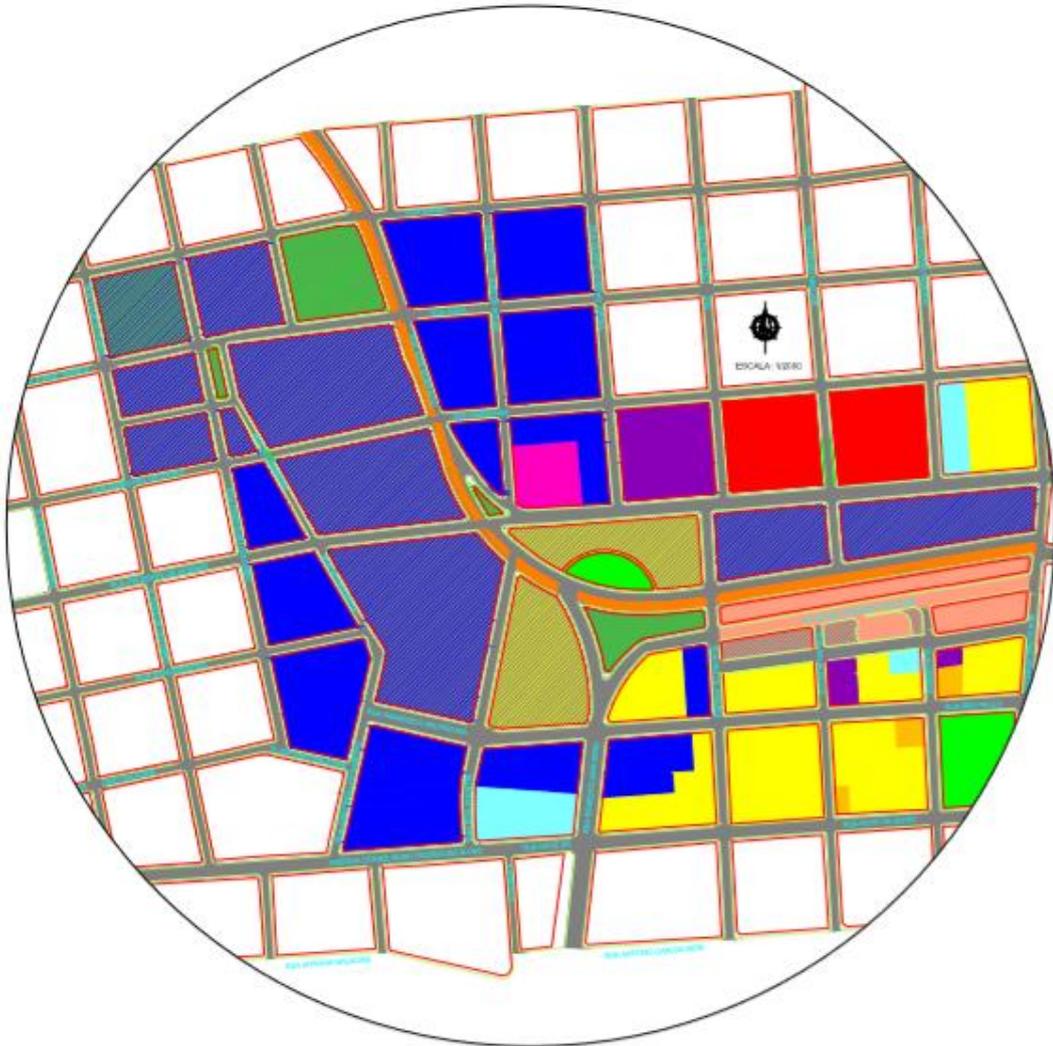
Figura 01 – Tabela de áreas do mapa de macro zoneamento

MAPA DE MACRO ZONEAMENTO:

01	COMERCIAL
02	RESIDENCIAL
03	INDUSTRIAL
04	ÁREA VERDE
05	SERVIÇOS
06	INSTITUCIONAL PRIVADO
07	MISTO C/ HABITAÇÃO
08	FERROVIA
09	CICLOVIA
10	ÁREA DE REVITALIZAÇÃO (CALÇADÃO HENRIQUE TOCALINO)
11	ÁREA INSTITUCIONAL/ PÚBLICA
12	ÁREA REPLANEJADA

Fonte: ARQUIVO PESSOAL

Figura 02 –Mapa de macro zoneamento – Ourinhos – SP



Fonte: ARQUIVO PESSOAL

No entorno do terreno, como mostra a Figura 02, encontramos em maior parte o comércio, devido a origem da cidade iniciar-se por ali, porém ainda há algumas residências de antigos ferroviários e engenheiros da estrada de ferro, há também em menor parte algumas residências.

A estação ferroviária da cidade de Jaguariúna, no interior de São Paulo, foi escolhida para estudo de caso, pois passou pelo processo de revitalização e preservação do patrimônio histórico, sua linha ferroviária assim como neste projeto teve o objetivo de se fazer preservada, de ser um meio de ponto turístico e promover um centro cultural.

Viajando com uma velocidade média de 20 km/h a Maria fumaça de Jaguariúna faz um passeio ao passado ao longo de lindas paisagens das antigas fazendas de café da região por cerca de 30 minutos até chegar à estação ferroviária, uma construção com 600 metros de extensão e altura máxima de 10 metros onde há em funcionamento dois restaurantes e choperias, o museu ferroviário, uma feira de artesanato e comidas típicas.

Figura 03 –Estação de Jaguariúna Restaurada (Frente)



Fonte: CIRCUITO ARQ DECOR¹

Figura 04 –Estação de Jaguariúna Restaurada (Lateral)



Fonte: CIRCUITO ARQ DECOR²

¹ <https://circuitoarqdecor.com.br/wp-content/uploads/arquitetura-8.jpg>

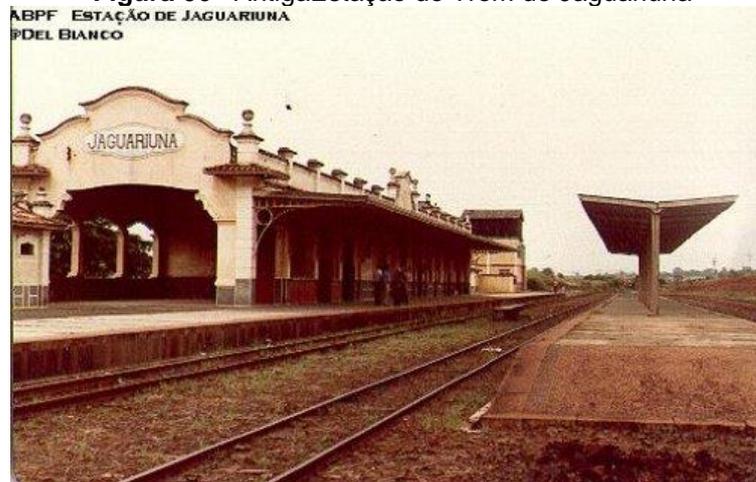
² <https://www.jaguariuna.sp.gov.br/atendimento/wp-content/uploads/2017/12/>

Figura 05 –Maria Fumaça Restaurada da Estação Jaguariúna



Fonte: VIAGEM COM AS MANAS³

Figura 06 –Antiga Estação de Trem de Jaguariúna



Fonte: VIAGEM COM AS MANAS⁴

Figura 07 –Antiga Estação de Jaguariúna



Fonte: TRIP ADVISOR⁵

Outro projeto que foi utilizado para estudo foi o Parque Burle Marx, localizado na região oeste da cidade de São Paulo, às margens do rio Pinheiros era apenas uma chácara urbana, parte de uma das escassas áreas remanescentes de vegetação nativa da mata atlântica, propriedade de aproximadamente 15 hectares (ha), comprada pelo empresário Francisco Matarazzo Pignatari para ser uma residência para ele e sua esposa. Roberto Burle Marx projetou e executou o jardim da casa enquanto Oscar Niemeyer projetou a casa. Com o rompimento do casamento de Francisco com sua esposa a obra parou até meados de 90 quando foi vendida e se transformou em um parque público de administração privada. A obra de Niemeyer devido a degradação, foi demolida onde construiu-se o Hotel Palácio Tangará – e Burle Marx prosseguiu a continuação do projeto paisagístico.

Inaugurado em 1995, o projeto do parque teve também a coordenação da arquiteta e paisagista Rosa Kliass para a elaboração do projeto do parque em si, ou seja, toda a área restante, com pistas de caminhada, gramado central, trilhas, bosques etc. Na imagem da Figura 16 é possível ver parte do trabalho de paisagismo de Burle Marx no parque, o espelho d'água e as formas curvilíneas.

⁵ <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/08/d5/5b/80/passeio-de-maria-fumaca.jpg>

Figura 08 –Parque Burle Marx vista aérea



Fonte: ATLANTICA HOTELS⁶

Na área destinada ao projeto de revitalização da estação ferroviária, na parte externa, haverá um espelho d'água e em frente um pequeno palco redondo, inspirado no palco redondo da UNILIVRE, representado na Figura 08, com uma escultura de arco e flecha atrás fazendo referência aos indígenas Caingangues e Otis, antigos habitantes de Ourinhos que foram massacrados com a chegada dos trilhos de ferro e plantações de café na cidade.

Figura 09 – Palco redondo – UNILIVRE Curitiba



Fonte:GAZETA DO POVO⁷

(tabulação). Haverá também nessa área externa, próximo à estação um banco em estilo canoa, como o da Figura 09, feito de reaproveitamento de canoa velha e

⁶ https://www.atlantichotels.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Parque_Municipal_Burle_Marx-site-Prefeitura_EDITADA-1000x535.jpg

⁷ <https://media.gazetadopovo.com.br/viver-bem/2018/11/unilivre-parque-curitiba-768x492-d2043ab0.jpg>

madeira será instalado em frente aos quiosques feitos de madeira e palha, também em estilo indígena, para vender pipoca, açaí, refrigerante etc.

Figura 10 – Banco de canoa



Fonte: DE FÉRIAS COM O EX BRASIL⁸

Haverá ainda espaço para armação de barracas para realização das feiras da lua, tradição cultural da cidade, que atualmente ocorrem ao lado a TIO e estacionamento de carros de *food truck*.

O museu de Ourinhos que atualmente já fica nesse terreno em um galpão histórico da cidade também será integrado ao projeto, agregando valor a ele e a história da cidade.

CONCLUSÃO

Ourinhos, município do estado de São Paulo, tem aproximadamente 113 mil habitantes segundo dados Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2018). Sua história e desenvolvimento está diretamente ligado a sua linha férrea, pois foi através dela que o ritmo de crescimento econômico e habitacional se fez mais atrativo.

⁸ https://s2.glbimg.com/ee5k-PIRkmHbno8jyYPFX4yEJys=/620x413/smart/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/05/07/area_externa_de_ferias_com_o_ex_brasil_2.jpg

Com a chegada da ferrovia, ocorreu o desenvolvimento do local, que era considerado um vilarejo até a aquisição de uma autonomia política e administrativa sendo elevada à categoria de município. Outro fator importante que a ferrovia agregou, foi a viabilização da exploração de áreas novas e solos férteis que antes eram impossíveis devido à falta de conexão do oeste paulista com outras regiões do país, segundo Debora Fernandes de Araújo (2011).

Fundada em 1872, a Estrada de Ferro Sorocabana - EFS, até 1922 se expandiu nas margens do Rio Paraná. Em 1971, a EFS passa a ser uma das Ferrovias que formam a FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), e passam a atender os trens do subúrbio. Em 1994 esse trecho passa a ser administrado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, em que trens de passageiros trafegavam pela linha tronco até 1999, quando por fim, passam a ser parte da FERROBAN e atualmente são utilizados apenas para trens de carga (Estações Ferroviárias do Brasil – 2019).

Esse avanço em direção ao Oeste Paulista, provido pela expansão da Estrada de Ferro Sorocabana, não contribuiu apenas para a formação de Ourinhos, mas também para diversos municípios na região, tais como: Salto Grande, Ipaussu, Platina, Assis, Palmital, Chavantes, Bernardinho de Campos, Cândido Mota, Maracaí, Paraguaçu e Quatá.

A partir deste contexto histórico, este trabalho tem como objetivo apresentar a proposta de um centro de turismo ferroviário, onde a linha férrea da cidade de Ourinhos possa ser aproveitada como uma ciclovia, a atual área da estação como forma de entretenimento e geração de renda aos habitantes da cidade.

Concluindo, o projeto em questão basicamente trata-se de um projeto urbanístico em que a parte escolhida para a revitalização foi pensada de forma a valorizar um espaço até então sem grande utilidade, desafogar o fluxo automobilístico e agregar valor histórico e financeiro a região local.

A fragmentação do terreno em quadras possibilita a ligação de vias de grandes fluxos, facilitando a transição e quebrando essa divisão de áreas (norte e sul do terreno). Ao delimitar essas então “quadras” com destino a uso residencial de baixo custo permite-se que o então problema de marginalização dos habitantes da região possa ser solucionado, a possível criação de edifícios residenciais faz a inclusão daqueles com baixa renda em um meio de fácil acesso ao comércio em uma área central da cidade.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Débora Fernandes de; CUNHA, Fabiana Lopes da. **A ocupação da terra na formação do município de Ourinhos-SP. Repositório Institucional Unesp.** Ourinhos, v. 5, n. 1, p. 39-58, 2011. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/127092>. Acesso em: 28 abr. 2020.

MALHEIROS, Bruno T. **Metodologia da Pesquisa em Educação.** Rio de Janeiro: LTC, 2011.

RIOS. Jefferson Del. **Ourinhos: memórias de uma cidade paulista.** - Ourinhos: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 1991

SILVEIRA. Márcio Rogério. **Gênese e desenvolvimento do município de Ourinhos/SP.** In: SILVEIRA, Márcio Rogério. OURINHOS/ SP: Formação e desenvolvimento de uma economia regional e demais estudos. – Bauru/SP: Joarte Gráfica Editora, 2011.

SITES CONSULTADOS

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Ourinhos. 4 de Março de 2019.** Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/ourinhos.htm>. Acesso em: 29 de Março de 2020.

IBGE. **Coordenadoria de Comunicação Social. População de Ourinhos chega a quase 113 mil habitantes em 2018. Governo de Ourinhos, 2018.** Disponível em: <https://www.ourinhos.sp.gov.br/noticia/4601/populacao-de-ourinhos-chega-a-quase-113-mil-habitantes-em-2018-diz-ibge/>. Acesso em: 29 de Março de 2020.

Ourinhos já tem 113,5 mil habitantes, segundo IBGE. In: Ourinhos Notícias. 28/08/2019. Disponível em: <http://www.ourinhosnoticias.com.br/noticia/12629/Ourinhos-ja-tem-1135-mil-habitantes-segundo-IBGE> Acesso em: 23 de Maio de 2020.

Passeios de trem e museus. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, 2015. Disponível em: http://www.abpf.com.br/trens-da-abpf/#Viacao_Ferrea_Campinas_Jaguariuna_8211_Campinas_Jaguariuna . Acesso em: 21 de Maio de 2020.

SOUZA, Eduardo. **Em foco: Roberto Burle Marx. Archdaily, 2018.** Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/877050/em-foco-roberto-burle-marx>. Acesso em: 22 de Maio de 2020.