

ORLA FERROVIÁRIA DE ARARAQUARA. ANÁLISE DA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO A PARTIR DOS ODS (ONU)

SILVA, Gabriela Fontebassoⁱ; GENTILE, Thais Rochaⁱⁱ; ACHEAMPONG, Isabela Monteiroⁱⁱⁱ; MACHIAVELLI, Iara Fernanda Venturine^{iv}; DE PAULA, Vinicius Silva Fernandes^v; ORIENTADORA: PAIVA, Suzana C. Fernandes^{vi}

1 INTRODUÇÃO

O complexo ferroviário teve papel fundamental no processo de urbanização do território brasileiro, em especial no Estado de São Paulo, onde a rede ferroviária exerceu um grande impacto econômico, social e cultural, contribuindo positivamente para a formação das cidades paulistas desde o final do século XIX e ao início do posterior. Sua origem foi um desdobramento do próspero complexo cafeeiro e as exigências deste para o escoamento da produção em direção ao mercado internacional. (Monbeig, 1984; Paula, 2008; Stefani, 2007). Apesar desta relevância, as ferrovias não adquiriram caráter homogêneo e posição privilegiada nas políticas públicas do século XX, flutuando em função das variações dos produtos agropecuários, principal carga dos trens paulistas - sobretudo o café. Nesse sentido, a heterogeneidade da rede ferroviária no século passado mascarava seu sucateamento paulatino. A estatização a partir da criação da Rede Ferroviária S/A, na década de 1950, e a privatização sob o Plano Nacional de Desestatização (PND), nos anos 1990, explicitam o papel secundário a que as ferrovias foram relegadas em detrimento do modal rodoviário (Marques, 1996; Stefani, 2007). O patrimônio ferroviário remanescente (trilhos, oficinas, estações e edificações no geral), então, torna-se uma questão a ser resolvida pelo setor público, responsável por sua preservação e reinserção à dinâmica urbana (Paiva et al, 2017).

Em Araraquara, as ferrovias desempenharam um papel de grande relevância para o desenvolvimento econômico e urbano, mas, com o passar dos anos, a linha férrea que corta a cidade ao meio (tendo a Vila Xavier, ao Leste, e o Centro, ao Oeste), passou a ser questionada pelos munícipes em virtude de seu papel segregador no município e, em 1979, teve início um plano para a transposição desta para fora dos limites urbanos. O redesenho do contorno ferroviário foi demandado tanto pelas dificuldades físicas e sociais que os trilhos promovem, quanto pelo incômodo provocado pelo barulho das locomotivas e pelo burburinho do setor

imobiliário especulativo. Apesar de a nova rota funcionar desde 2014, a retirada completa dos elementos ferroviários ainda não se concretizou, sobretudo da oficina locomotiva.

A ocupação desses espaços fomenta debates no setor público e privado de Araraquara, sendo, desde 2005, pauta do Plano Diretor do município. O espaço ocupado pela ferrovia é objeto de interesse, tanto do setor público local com seus projetos de revitalização, quanto do setor privado sob a lógica de mercado expressa na especulação imobiliária.

O presente trabalho analisa as propostas de requalificação urbana desse espaço ferroviário e os seus resultados potenciais na construção de uma cidade mais inclusiva e sustentável. Destacamos dois projetos recentes que objetivam promover o reordenamento urbano do espaço da orla ferroviária: o projeto do arquiteto Luiz Falckoski e o do arquiteto Ruy Ohtake. A análise destas propostas nos permite averiguar o quanto eles contribuem para ampliar a acessibilidade territorial e a requalificação de toda a área visando a preservação histórica, cultural e ambiental, além de promoverem a democratização dos espaços e a inclusão social, em consonância com o 11º objetivo dos ODS da ONU.

2 OBJETIVOS

O objetivo desta pesquisa é analisar as propostas de revitalização da orla ferroviária de Araraquara, apresentadas a partir do início do processo de desativação da linha férrea que corta o município, usando como critério analítico a Agenda 2030 e os ODS. Com efeito, procura-se nestas propostas identificar o quanto eles contribuem para ampliar a acessibilidade territorial, tornando a cidade mais inclusiva e sustentável, bem como menos suscetível aos interesses especulativos imobiliários.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

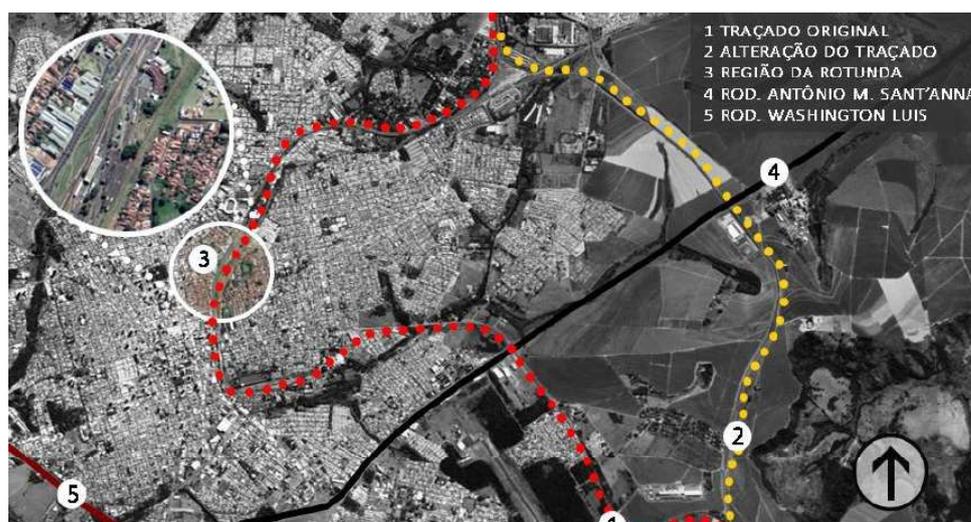
Esta pesquisa partiu de um levantamento bibliográfico para resgatar a história da rede ferroviária e seus impactos sobre o desenvolvimento das cidades, em especial de Araraquara; e para compreender o conceito de revitalização do espaço urbano. Posteriormente se realizou um levantamento de debates sobre a transposição da linha férrea para fora da área urbana de Araraquara; e finalmente, para a conclusão do trabalho se analisará as propostas de projetos de revitalização da orla ferroviária para averiguar o quanto contribuem para ampliar a

acessibilidade territorial, tornando a cidade mais inclusiva e sustentável, em consonância com a Agenda 2030 e os ODS.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A chegada do trem em Araraquara-SP, em 1885, modificou a dinâmica econômica do município ao se tornar um dos vetores propulsores do desenvolvimento econômico municipal e regional. O espaço urbano em si também se modificou com o passar dos anos e, no caso araraquarense, a ferrovia e suas edificações adjacentes requerem tratamento adequado pelo setor público a fim de garantir sua manutenção como patrimônio histórico e reinserção às atividades citadinas (Fiorin, Rodrigues e Souza, 2020). Sob essa perspectiva, entre 2008 e 2014, a transposição dos trilhos que cruzavam a cidade se concretizou e estes foram realocados no contorno do perímetro urbano. Esta ação é uma das facetas da dificuldade que o patrimônio ferroviário tem em se adequar à Araraquara contemporânea, uma vez que os trens representam a poluição sonora, em detrimento do sossego dos araraquarenses, e a malha ferroviária simboliza a divisão socioeconômica do município. O processo de transposição dos trilhos, explicitado acima, pode ser observado na figura 1:

Figura 1 - O antigo e o novo traçado da linha férrea de Araraquara



Fonte: Imagem aérea do Google Earth editada, apud: RODRIGO, et al. (2020)

O traçado original, representado pela linha tracejada vermelha, tem sua origem no surgimento de Araraquara, atrelado ao início do frenesi ferroviário no interior paulista. Nesse

sentido, a chegada da ferrovia e, conseqüentemente, de seus funcionários, modelou a composição urbana de modo a segregar os ferroviários, ao Leste, das elites, ao Oeste. As conseqüências desta divisão permanecem nos dias atuais, sendo a região ocidental, o Centro desenvolvido, e a oriental, a Vila Xavier marginalizada. Além disso, a oficina locomotiva, identificada como elemento 3 na Figura 1, localiza-se na área central e é uma das razões pela qual o processo de transposição dos trilhos não foi bem sucedido. Nota-se que o traçado transposto (linha tracejada amarela) não levou consigo a oficina, logo, os trens necessariamente continuam a atravessar a cidade quando precisam realizar reparos.

A problemática, entretanto, não se limita à malha e à oficina locomotiva, mas abrange toda a orla ferroviária araraquarense e as possibilidades de reurbanização desse espaço visando, concomitantemente, sua reintegração, de forma acessível e inclusiva, ao cotidiano dos cidadãos e a preservação da memória histórica, se afastando dos interesses especulativos do mercado imobiliário. Assim, a promoção de melhor reordenação do território e o planejamento de requalificação da orla se reflete no Plano Diretor do município de 2005, que definiu regras sobre o Corredor Estrutural de Urbanidades (CEU), denominado, em 2014, de Parque dos Trilhos. Desde então dois projetos urbanísticos foram propostos para a revitalização da área (cerca de 4km). Tais projetos visam a reurbanização, a ampliação da acessibilidade territorial e a requalificação de toda a área visando a preservação histórica, cultural e ambiental.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa envolve uma problemática de extrema importância para o município de Araraquara, a qual suscita grande preocupação dos especialistas em planejamento urbano e políticas públicas. Sua realização permite trazer para o debate temas importantes que permeiam essa discussão, como a importância da preservação histórica, cultural e ambiental, e a promoção de uma cidade mais democrática dos espaços e inclusiva. O trabalho encontra-se na fase de avaliação das propostas de reurbanização, com o objetivo de averiguar a capacidade de promoverem em consonância com os objetivos da Agenda 2030 e os ODS.

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos ao financiamento da PROGRAD/UNESP

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Nelson Martins de. **Álbum de Araraquara**: 1948. 1º edição. ed. Araraquara: Nelson Martins de Almeida, 1948. 150 p.
- CINTRÃO, L. M. G. **Os vazios urbanos na estruturação da cidade de Araraquara**. São Paulo. FAU-USP. Tese de Doutorado, 2004.
- FALCOSKI, Luiz A. N. Araraquara do Futuro. **O Plano Diretor em cenários estratégicos**. Revista CIA, agos/2016. Ano 12, nº 133.
- FIORIN, Evandro; RODRIGUES, Laís da Silva; SOUZA, Lucas do Nascimento. **Araraquara: história e patrimônio ferroviário e industrial**. XVI Fórum Ambiental. Alta Paulista, p. 1623-1638. jun. 2020.
- MARQUES, S. A. **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea. TEXTO PARA DISCUSSÃO NO 434. Brasília, agosto de 1996.
- PAIVA, Cláudio C. de; FONSECA, Sergio A.; PAIVA, Suzana C. F. de. **A política nacional de gestão do patrimônio da União: uma análise a partir da gestão dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA**. Revista do Servidor Público, Brasília, v. 3, n. 68, p. 657-679, jul. 2017.
- PAULA, Dilma Andrade de. **154 Anos de ferrovias no Brasil: Para onde caminha esse trem?** História Revista, Goiânia, v. 13, p. 45-69, Jan./Jun. 2008.
- SALAT, S.; BOURDIC, L.; KAMIYA, M. **Por uma estratégia de cidade sustentável: Expansão Urbana Planejada, Quadro Legal e Financiamento Autárquico**. Porto: Afrontamento, 2017.
- STEFANI, C.R.B. **O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

NOTAS TEXTUAIS

ⁱ Graduanda em Ciências Econômica pela FCLAr/UNESP, (gabriela.fontebasso@unesp.br);

ⁱⁱ Graduanda em Ciências Econômica pela FCLAr/UNESP, (tr.gentile@unesp.br)

ⁱⁱⁱ Graduanda em Ciências Econômica pela FCLAr/UNESP, (isabela.monteiro@unesp.br)

^{iv} Graduanda em Ciências Econômica pela FCLAr/UNESP, (iara.fernanda@unesp.br)

^v Graduando em Ciências Econômica pela FCLAr/UNESP, (vs.paula@unesp.br)

^{vi} Tutora/orientadora, Curso Ciências Econômica da FCLAr/UNESP, (suzana.paiva@unesp.br)