

ESTRUTURAÇÃO URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA

Rafaela Cristina Ribeiro¹, orientador Luís Cláudio Bittencourt²

^{1 2} Pontifícia Universidade Católica de Campinas - Grupo de Pesquisa Civitas/ Mestranda em Urbanismo/
Rodovia Dom Pedro I - Km 136- Pq das Universidades -CEP: 13086-900,
rc_ribeiro@yahoo.com.br, lclaudiob@terra.com.br

Resumo- Este trabalho é parte integrante da dissertação de mestrado em Urbanismo, em andamento, da PUC Campinas. A pesquisa tem como dois objetos de estudo: as ferrovias e a cidade de São José dos Campos. Sendo abordada a relação entre a implantação dos leitos férreos, em conjunto com o acervo arquitetônico, e o desenvolvimento da estrutura urbana da cidade. Visto que a ferrovia na cidade é um elemento, que apesar de pouco mencionada, teve sua participação nas diversas fases de desenvolvimento da cidade. Para tanto, o trabalho tem como objetivo estudar e analisar a importância da ferrovia para São José dos Campos. Destacando também a questão do patrimônio arquitetônico que vem sendo perdido em decorrência da falta de iniciativas para a sua recuperação e preservação.

Palavras-chave: ferrovias, estruturação urbana, preservação, São José dos Campos.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas

Introdução

O acervo ferroviário, considerando os leitos, as estações, pátios de manobras e as demais construções que envolvem o funcionamento das ferrovias, teve significativa importância para a estruturação urbana das cidades cortadas pelos trilhos. A presença das estradas de ferro na história da maioria das cidades paulistas constitui fator determinante nos processos de desenvolvimento e estruturação dessas cidades, imprimindo-lhes uma fisionomia urbana.

Em São José dos Campos, apesar de pouco expressivo no contexto contemporâneo, não é diferente a importância da implantação dos acervos ferroviários (leitos e construções) para a estruturação urbanística da cidade.

O objetivo desta pesquisa é apontar a evolução e desenvolvimento da cidade em relação à ferrovia. E, num segundo momento, abordar as fases de desenvolvimento de São José dos Campos relacionando-os com a respectiva relevância da ferrovia para tais acontecimentos e crescimentos.

Como parte integrante da dissertação de mestrado, em processo de desenvolvimento, este artigo insere-se ao estudo comparativo juntamente com a cidade de Campinas, com o objetivo de analisar, sobre aspectos determinados, as semelhanças e diferenças nas questões que envolvem seus leitos férreos, acervos arquitetônicos como também as construções e áreas existentes dentro de uma faixa próxima ao objeto.

Também com caráter contemporâneo, a fim de realizar um diagnóstico da atual situação dos leitos e acervos, pretende-se produzir um “possível” modelo aplicável em áreas que apresentem acervos ferroviários abandonados e em degradação, propiciando a recuperação desses patrimônios arquitetônicos. Visto que, apresentam toda uma infra-estrutura existente e presente, determinando eixos de ligações entre as cidades. A necessidade de implantação de políticas visando a recuperação deste meio de transporte torna-se uma necessidade real.

Materiais e Métodos

A pesquisa se fundamenta em fontes secundárias, repertório teórico e bases cartográficas.

Como fontes secundária são utilizados os Planos Diretores, Leis de Uso e Ocupação do solo e também os Planos Viários desenvolvidos a partir de 1940, no que se referem e tratam das vias férreas e da área envoltória. Através desse material é realizada uma análise retrospectiva das legislações com o intuito de caracterizar em diversos períodos qual a visão do Poder Público perante tais áreas do conjunto.

Também são analisados documentos históricos, como atas de câmara e códigos de postura sendo de extrema relevância para compreender e discutir o crescimento e alterações produzidas, tanto nos acervos como nas proximidades dos leitos, a partir da implantação.

O repertório teórico engloba material bibliográfico de caráter técnico e também bibliografias que promovam o enriquecimento

conceitual envolvendo diversos assuntos que se relacionam com os objetos em estudo.

Utilização de material cartográfico, em base digital e analógica, para análise e estudo dos objetos. Com esse material torna-se possível representar através de mapeamentos os eixos de crescimento da cidade.

Resultados

Até o presente momento foram obtidos resultados parciais no que tange a proposta deste artigo.

Os estudiosos do tecido urbano nas suas diversas escalas são unânimes em apontar a relevância das estradas de ferro, a partir da sua implantação nas cidades, tornando-se em muitos casos pontos-chaves para a formação e estruturação destas cidades. A bibliografia sobre o tema destaca, de forma recorrente, o papel fundamental que as ferrovias tiveram no crescimento e formação das cidades ampliando a população e a demanda por serviços e comércio, estimulando as trocas, encurtando as distâncias, alterando a noção de temporalidade e introduzindo a velocidade como dado permanente dos modos de vida instituídos com o advento do capitalismo, como aponta LANNA (2004).

Autores como MILLIET (1982), distinguem duas principais categorias de cidades em face do “ciclo ferroviário”, a primeira identificada por aquelas de formação antiga e que a partir do terceiro quartel do século XIX foram alcançadas pelos trilhos das companhias ferroviárias; a segunda é definida pelas estruturas urbanas surgidas como consequência direta da expansão dos caminhos de ferro.

A chegada da ferrovia São Paulo- Rio de Janeiro, em 1876, em São José dos Campos, foi um fator de mudança importante que influenciou tanto o sítio urbano da cidade, quanto o posicionamento das lavouras na área rural do entorno da cidade.

Em São José dos Campos, o espaço anexado compreendeu o primeiro crescimento do sítio urbano, a partir do platô no qual a cidade se assentava. Uma vez empreendida esta transformação, ocorreu um primeiro processo de especialização do espaço urbano e rural do entorno da cidade.

Apesar da importância das atividades rurais para a cidade, seu progresso de transformações urbanas, que tem início com a chegada da ferrovia, estabeleceu uma relação diferenciada entre o campo e a cidade, a partir da requalificação da cidade como propícia ao tratamento da tuberculose desde o final do século XIX.

São José dos Campos é um exemplo com características distintas das demais cidades, quanto à linha férrea.

Como apontado por LESSA (2001), São José se industrializou sem que estabelecesse qualquer ligação com o “Complexo Cafeeiro”, como outros pólos paulistas. As cidades: sanitária, industrial e militar se sobrepõem, entre 30 e 80, transformando São José dos Campos em um laboratório de políticas e projetos (LESSA, 2001). E a ferrovia tornou-se um elemento de auxílio.

O antigo traçado férreo subia a colina em direção aproximada da atual Avenida Anchieta, alcançando o altiplano no ponto aproximado da atual confluência da Avenida São João com a Avenida Nove de Julho. Nesta área foi implantada a principal estação do Município, armazéns, terminal de cargas e escritório da Companhia. A antiga estação situava-se onde hoje se encontram a estação de tratamento de águas da Sabesp e o Tênis Clube.

Neste local de implantação da estação principal no centro da cidade, identifica-se um eixo de crescimento entre o povoamento inicial localizado na Igreja Matriz em direção à estação.

Seu entorno foi sendo ocupado por pequenos comércios e lojas que aproveitavam do movimento trazido pelo embarque e desembarque dos passageiros na estação.

Diante da estrutura urbana atual, é notório que este eixo se consolidou como o centro da cidade e como o centro do comércio.

A necessidade de transporte férreo em terrenos de menor declividade, de forma a obter maior velocidade e desempenho da carga transportada, aliados aos menores custos de transporte, impôs a construção de um novo ramal férreo, substituindo o trajeto da “linha velha” (SOUSA, 2002). Em 1922, começou a funcionar o desvio da estrada de ferro.

Este fato veio proporcionar a cidade uma situação diferenciada das demais cidades brasileiras. Com a transferência da ferrovia, que inicialmente cortava o centro da cidade, para a região do bairro de Santana foi oferecido para a cidade uma condição extremamente favorável para o seu reordenamento urbano, ficando livre dos transtornos comuns às cidades valeparaibanas, em especial, que têm as suas áreas centrais atravessadas pela via férrea.

Discussão

Como problemática geral abordada tem-se que a ferrovia inicia como um elemento importante para o crescimento das cidades, chegando aos dias atuais em que os trilhos são tratados como obstáculos ao crescimento urbano.

Embora o trajeto inicial da ferrovia, em São José dos Campos, passando pelo centro tenha sido deslocado, marcas foram deixadas na

estrutura urbana. Principalmente marcas que direcionaram a estruturação urbana da cidade.

Grande parte das cidades brasileiras atravessadas pelas vias férreas, que tiveram seus complexos ferroviários desativados, foram deixadas marcas e cicatrizes significativas no tecido urbano, considerados verdadeiros obstáculos para a expansão do espaço urbano.

O quadro do desuso destas instalações hoje se agrava. Tornaram-se resíduos espaciais decadentes, sem uso privado ou público. Além disso, o fato das ferrovias estarem incrustadas nos centros históricos, atravessando sua extensão, muitas vezes acaba por determinar uma segregação espacial.

Em São José dos Campos, ao analisar os Planos Diretores elaborados para a cidade, é quase inexistente a citação aos acervos como articuladores de um sistema de circulação. Caracterizando um período em que a expansão do tecido urbano foi considerável. Fato que veio a incentivar ainda mais a desutilização, decadência e até a retirada de parte de trechos das vias férreas que impediam o crescimento e expansão de regiões da cidade, principalmente os que adentravam a região central.

As estações apesar de terem sido integradas na listagem dos bens preservados pelo COMPHAC (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Paisagístico e Cultural) encontram-se abandonadas, em processo de deterioração, parte deste acervo destruído com o tempo, sem que haja uma real preservação destes patrimônios.

Conclusão

É notório, como já mencionado acima, a significativa relação entre a expansão urbana e a implantação da ferrovia. As estações tornam-se pontos que incentivam a ocupação do território, auxiliam a agricultura a posteriormente a indústria, promovendo ainda a fundação de várias cidades.

Em São José dos Campos, a ferrovia pode ser relacionada com a fase agrícola, sanatorial e industrial.

A partir da implantação da estação principal foi-se formado um eixo de expansão entre o povoamento ao redor da Igreja Matriz em direção à estação até então localizada no centro da cidade.

Após sua transferência para o bairro de Santana, houve uma outra expansão urbana em direção ao bairro, assim como o melhoramento de infra-estruturas naquela região. Destaca-se que, próxima a nova estação foi instalada a primeira grande indústria do bairro, e a segunda do município.

Hoje, a questão que impera, diante dos espaços dos leitos, pátios e edifícios das antigas

ferrovias desativadas de modo geral, é uma relação de indefinição com esses patrimônios: ora um rico patrimônio que abarca fatores históricos, culturais, econômicos e antropológicos; ora um obstáculo à homogeneidade de integração entre espaços públicos e privados.

Agradecimento: A CAPES pelo financiamento da dissertação de Mestrado.

Referências

LANNA, A.L.D. **Cidades e Ferrovias**. In: Coletânea de Textos, I Encontro em Patrimônio Industrial UNICAMP. Campinas, 2004.

LESSA, S.N. **São José dos Campos: O Planejamento e a Construção do Pólo Regional do Vale do Paraíba**. Tese de Doutorado Apresentado a Unicamp. Orientadora: Maria Estela Martins Bresciani. Campinas, 2001.

MILLIET, S. **O Roteiro do Café e outros ensaios**. São Paulo: HUCITEC, 1982. 4^o Edição.

SOUSA, A.M.S. **Modernidade e Urbanismo Sanitário em São José dos Campos**. São José dos Campos: PaperCrom, 2002.