

REQUALIFICAÇÃO DA ORLA FERROVIÁRIA DE TAUBATÉ-SP

Giulia Paccini Silva, Fabiana Felix do Amaral e Silva.

Universidade do Vale do Paraíba/Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Avenida Shishima Hifumi, 2911, Urbanova - 12244-000 - São José dos Campos-SP, Brasil, giuliapaccinisilva@hotmail.com, fabiana.amaral@univap.br.

Resumo

A implantação da ferrovia no Vale do Paraíba, embora tenha impulsionado o desenvolvimento de Taubaté, também gerou uma cicatriz na malha urbana da cidade, com implicações na travessia, segregação socioeconômica e o sentimento de existência de duas cidades distintas. Somado a isso, a degradação das margens da ferrovia contribuiu para o surgimento de “não lugares”, que se tornaram focos de atividades ilícitas, tornando a travessia que já é deficitária, também insegura. O presente artigo provém de um Trabalho de Final de Graduação – TFG em andamento, que tem o intuito de desenvolver um projeto de Requalificação Urbana na Orla Ferroviária de Taubaté-SP, transformando-a em um espaço mais seguro, atraente e integrado à vida urbana. Metodologicamente, para a elaboração de diretrizes, programas e propostas de intervenção, o artigo adotou a abordagem qualitativa, baseada na realização de levantamento bibliográfico e de análise diagnóstica realizada por meio de etnografia, o que resultou na setorização da área de intervenção e na idealização de um programa de necessidades atendendo as demandas e potenciais de cada setor.

Palavras-chave: Requalificação Urbana. Orla Ferroviária. Taubaté-SP. Cicatriz Urbana. Não-Lugar.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas – Planejamento Urbano e Regional.

Introdução

A Ferrovia Central do Brasil, como passou a ser denominada após a Proclamação da República em 1889, encurtou as distâncias entre Taubaté e região, com as duas grandes capitais do país, São Paulo e Rio de Janeiro, quando foi implantada, entre 1875 e 1877, ainda sob o nome de Estrada de Ferro D. Pedro II. Ao contrário de outras regiões, onde a ferrovia impulsionou a expansão cafeeira, no Vale do Paraíba Paulista, a decadência da produção já estava em curso e a expansão já se direcionava ao "Oeste Paulista", impulsionada pela São Paulo Railway. Contudo, a proximidade com os grandes centros urbanos e a infraestrutura ferroviária foram cruciais para o desenvolvimento industrial de Taubaté, que desencadeou um processo de urbanização intensa, com destaque para a modernização das vias públicas, inserção de paisagismo, medidas de saneamento básico e iluminação pública. Nesse processo de expansão urbana, a ferrovia também atuou como uma barreira física, influenciando a forma como a cidade se expandiu espacialmente (Carlos, 2014).

O presente trabalho apresenta uma proposta preliminar de diretrizes, programas e intervenções para a Orla da Linha Férrea de Taubaté-SP, partindo do fato de que ao longo das décadas ocorreu uma degradação da paisagem que margeia a estrada de ferro, evidenciado pela falta de sinalização e de iluminação, pelo descarte inadequado de lixo e pela falta de manutenção na infraestrutura. A partir desta requalificação pretende-se tornar a orla da linha férrea mais atrativa, dinâmica e segura em qualquer hora do dia e da semana para os munícipes da cidade, especialmente para aqueles que já residem e trabalham no entorno. Para isso, será proposta a introdução de equipamentos públicos, de edifícios multiusos com fachada ativa e também a reformulação do paisagismo e da mobilidade na área em questão. Dessa forma, será possível priorizar o pedestre em detrimento do automóvel e mitigar tanto a segregação espacial imposta por essa cicatriz urbana (“marca” que ocasiona uma descontinuidade na malha urbana, assim como a descontinuidade que é gerada na pele, após uma lesão), quanto a falta de segurança que assola a orla da ferrovia. Por fim, a requalificação do leito ferroviário também irá proporcionar a valorização da história e da memória deste relevante equipamento urbano para a cidade, que já teve participação significativa na história nacional, propiciando a preservação deste bem público, em especial do prédio da Antiga Estação Ferroviária, inaugurado em 1876.

A área de intervenção deste trabalho foi escolhida partindo da proposta já existente no Plano Diretor de Taubaté de 2017 para a área do entorno da ferrovia, classificada como Zona Especial de Planejamento – Z2, com o objetivo de promover a recuperação da paisagem urbana, estimular a ocupação, incluindo usos mistos, e promover a ocupação de áreas subutilizadas e não ocupadas. Desse modo, somado ao interesse de integrar os dois lados da cidade dividida pelos trilhos e de garantir acessibilidade e segurança aos pedestres que circulam pelo leito ferroviário, a área de intervenção foi originada a partir de alguns critérios propostos de adição e subtração de áreas a Zona Especial de Planejamento – Z2.

Metodologia

A abordagem metodológica deste artigo é a qualitativa, baseada na realização de levantamento bibliográfico de trabalhos a respeito das conceituações de “Não-Lugar” e “Cicatriz Urbana” e sobre a implantação da malha ferroviária no Brasil e na região do Vale do Paraíba, bem como sua relação com o desenvolvimento de Taubaté, com destaque para a tese intitulada “Centralidade, Segregação e Estruturação do Espaço Intraurbano: a transição da sociedade rural para urbana em Taubaté” (Carlos, 2014). Além disso, também foi feita a revisão bibliográfica do Plano Diretor de 2017 de Taubaté (Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017), para a definição da área de intervenção e para a elaboração dos programas e diretrizes que guiarão a proposta de Requalificação Urbana, e dos seguintes referenciais projetuais: Parque da Orla do Guaíba, Porto Alegre (ArchDaily, 2021); Parque Gleisdreick, Berlim (ArchDaily, 2015); Arcos del Rosedal, Buenos Aires (Araújo, 2019); Madrid Río, Madrid (ArchDaily, 2017); Cheonggyecheon, Seul (Robinson e Hopton, 2011). Por fim, a setorização da área de intervenção partiu da análise etnográfica, onde foi feita pesquisa de campo, com observação direta da área de intervenção e do seu entorno, que resultou na criação de um programa de necessidades atendendo as necessidades e potenciais de cada setor.

A Ferrovia e o Espaço Urbano: O Caso de Taubaté-SP

O presente trabalho interpreta a linha férrea como uma cicatriz urbana, tendo em vista que ela causa uma descontinuação entre os dois lados da cidade que se formam a partir da sua implantação. Vale destacar que esses dois lados costumam ser identificados pelas terminologias “lado de cá” e “lado de lá” para designar o lado no qual o centro está inserido e o lado oposto ao centro, respectivamente, conforme observado nos estudos da estrutura do espaço urbano comum às metrópoles brasileiras que apresentam malha ferroviária, realizados por Villaça (2007).

Essa barreira artificial provoca um fenômeno urbano recorrente nas cidades que são transpassadas por estrada de ferro, que é a disputa pela estruturação do espaço urbano e a dominação das classes mais altas como definidoras desses espaços. Desse modo, as classes mais abastadas tendem a se concentrar em locais privilegiados, logo, com melhor acesso ao centro e livre de obstáculos, segregando as classes mais desfavorecidas para regiões mais distantes, ou seja, fora do centro (Villaça, 2007).

Conforme os investimentos no sistema ferroviário diminuía em função da política rodoviarista em expansão no Brasil, ocorreu o sucateamento e o abandono de boa parte da malha ferroviária nacional. No entanto, mesmo com seu baixo ou completo desuso, elas continuam presentes na paisagem, marcando e cortando as áreas urbanas e rurais das cidades brasileiras, não sendo diferente em Taubaté. Nela, a ferrovia segue ativa e é operada pela concessionária Malha Regional Sudeste (MRS), para transporte de cargas. No entanto, apesar de ativa, o leito da ferrovia que percorre a cidade é degradado e inseguro. Diante desse cenário, surge ao longo da ferrovia o que Marc Augé (1994) define como “Não Lugares”, que são espaços onde o usuário não consegue estabelecer vínculos durante sua ocupação, devido ao seu caráter, comumente, transitório e de funções supérfluas, haja vista que o leito ferroviário costuma ser um espaço desprovido de identidade e onde não se desenvolve nenhuma atividade fixa, servindo apenas de local de passagem, onde não se estabelecem vínculos entre sujeitos e espaço.

Dessa forma, a requalificação urbana é um processo essencial, pois visa prover infraestrutura e políticas sociais para áreas urbanas centrais e periféricas, transformando-as em espaços mais funcionais, sustentáveis e inclusivos, através de intervenções cuidadosas e de valorização do

patrimônio histórico. Essa prática melhora a infraestrutura, promove a acessibilidade e a segurança e contribui para o desenvolvimento social, cultural e econômico das cidades.

A proposta da Requalificação Urbana da Orla Ferroviária de Taubaté partiu dos temas gerais do Plano Diretor de Taubaté de 2017, nos aspectos da Mobilidade Urbana, Habitação, Meio-ambiente, Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico, que foram revisados e ampliados conforme Figura 1:

Figura 1 – Diretrizes e Programas

ÂMBITO	DIRETRIZ	PROGRAMA
MOBILIDADE URBANA	Priorizar a acessibilidade de pedestres, ciclistas, idosos, crianças e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;	<ul style="list-style-type: none"> Ampliar espaços de convivência e calçamentos, estabelecendo projeto unificado e padronizado com a utilização de blocos intertravados e pisos táteis; Nas travessias da linha férrea, garantir o funcionamento dos semáforos, cancelas, bem como instituir sistemas de alerta sonoro;
	Implantar travessias adequadas, seguras e eficientes, garantindo ao cidadão o pleno acesso aos dois lados da cidade divididos pela linha férrea;	Transposição de trechos das vias paralelas a ferrovia para túneis subterrâneos, viabilizando a criação de calçadões e parques urbanos na superfície;
	Incentivar a circulação de pedestres de forma segura;	Viabilizar o sistema de aluguel de bicicletas ao lado de pontos de ônibus;
	Promover a integração entre sistema de transporte público coletivo e os não motorizados;	Estimular a realização, pela Agência de Desenvolvimento Metropolitano de estudo específico para implantação de um sistema metropolitano de transporte ferroviário para passageiros;
	Viabilizar o sistema ferroviário metropolitano;	
HABITAÇÃO	Promover a ocupação de áreas subutilizadas e não ocupadas da orla ferroviária	Promover o envolvimento da população no processo de regularização ou requalificação da ZEIS I e de ocupação de ZEIS II;
	Priorizar a ocupação das ZEIS II da Macrozona Urbana;	Delimitar mais áreas de ZEIS II, além das já previstas pelo Plano Diretor;
	Promover a ocupação do entorno da linha férrea;	Incentivar usos mistos e fachadas ativas na orla ferroviária;
MEIO-AMBIENTE	Assegurar a preservação dos recursos hídricos existentes no território municipal e garantir a proteção e a conservação de APP's;	<ul style="list-style-type: none"> Criar um plano de recuperação e manutenção de matas ciliares; Executar a limpeza de córregos; Intensificar a fiscalização no município para descarte inadequado de resíduos sólidos;
	Definir e criar áreas protegidas;	Planejar e executar a criação de florestas urbanas com espécies nativas com a consonância da utilização pública para o lazer e recreação;
	Promover a arborização;	Criar corredores verdes na macrozona urbana, tendo em vista a ausência deste tipo de área no Anexo VI - Mapa de Projetos Estratégicos de Meio Ambiente, do Plano Diretor de Taubaté de 2017;
	Eliminar os pontos de inundação existentes próximo ao Jardim Jaraguá;	Melhorar o sistema de drenagem, por meio dos pisos de bloco intertravado, sarjetas, canaletas e do aumento das áreas permeáveis, utilizando jardins de chuva. Além disso, a implantação de sistemas para captação da água da chuva;
PATRIMÔNIO HISTÓRICO, CULTURAL E ARQUITETÔNICO	Proteção do patrimônio tombado que se concentra no centro histórico, considerando sua integração com as relações humanas, sociais e econômicas que ocorrem na região;	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar política de incentivos de redução de impostos para indústrias, comércio e serviços que contribuam com a recuperação e restauração de fachadas e prédios históricos e tombados; Dar visibilidade ao benefício de isenção de IPTU aos proprietários de bens tombados; Retirar postes e fios elétricos da área central, afim de valorizar as fachadas dos patrimônios; Restaurar os bens tombados para colocá-los em funcionamento; Expandir as atividades culturais em bens tombados; Definir eixos e rotas turísticas que contêm as histórias dos bens tombados e principais marcos da cidade;
	Identificar as edificações que, mesmo não passíveis de tombamento, são relevantes e contribuem na composição da paisagem urbana da área central;	

Fonte: Autor, 2024.

Por fim, é interessante ressaltar, diante da questão da Requalificação Urbana, a problemática da gentrificação, que é o processo de transformação e supervalorização de uma determinada área da cidade, promovendo um aumento no custo de vida e conseqüentemente “expulsando” a parcela menos favorecida economicamente para regiões mais distantes. Assim, a diretriz de incentivar a ocupação das áreas já determinadas como ZEIS e de impulsionar a criação de novas, para não permitir que a especulação imobiliária ocorra de modo a afastar essa população da região central da cidade, é reforçada neste projeto.

Delimitação e Setorização da Área de Intervenção: Um Novo Cenário para a Orla Ferroviária

A área de intervenção do presente trabalho acompanha cerca de 8 km da ferrovia, começando no Viaduto Equipista Jorge Antônio Oliveira Socuto, no Bairro Independência, e terminando na fronteira da cidade com o município de Tremembé. Essa área foi pensada com base nas delimitações da Zona Especial de Planejamento – Z2, de modo que foram realizadas algumas adições e subtrações de áreas a ela, como pode ser visto na Figura 2, a partir de uma análise etnográfica, na qual foi levada em consideração uma distância entre 200 m a 300 m da linha férrea até o limite da área de intervenção.

Outro fator determinante foi considerar de uma a duas quadras de distância da ferrovia, tendo em vista que nem sempre a margem de 200 m coincide com o fim de uma quadra, tendo que, por vezes, considerar também a quadra seguinte. Além disso, outro critério priorizado é a questão da identidade que a ferrovia atribui aos bairros pelos quais ela atravessa e o impacto gerado na população que habita seu entorno imediato. Desse modo, observou-se que quanto mais distante está o eixo ferroviário, menor é o impacto dela sobre o espaço e o indivíduo. Vale dizer ainda que se optou por incorporar a região de APP, localizada na Esplanada Independência, e por manter a APP do Jardim Jaraguá, incorporada na Z2, no presente trabalho. Por fim, foi excluído o trecho do distrito industrial do Piracangaguá, por este ainda ser pouco urbanizado e ser voltado para as indústrias, de modo que, em uma parte, não há vias que permitam o acesso de pedestres e veículos.

Figura 2 – Formação da Área de Intervenção a partir da Zona Especial de Planejamento – Z2



Fonte: Autor (2024).

Além disso, a partir da análise e diagnóstico, foi proposta uma divisão em quatro setores da área de intervenção, conforme Figura 3. Assim como para a definição dessa área, a setorização dela também considerou o princípio da relação de identidade e pertencimento entre o espaço e a linha férrea, somando a questões de barreiras artificiais, tempo de ocupação dos bairros e, principalmente, o uso e ocupação e a classe social predominante.

Figura 3 – Setorização da Área de Intervenção



Fonte: Autor (2024).

A partir das características que definem os setores, bem como suas deficiências, necessidades e potencialidades, foi elaborado um programa de necessidades para cada setor. Vale dizer que, alguns dos programas foram inspirados na análise de referenciais projetuais do Brasil e do mundo, que trouxeram soluções para problemas semelhantes aos existentes nos setores propostos.

O programa de necessidades do SETOR I teve como um de seus pilares o repertório projetual do Parque Urbano da Orla do Guaíba (ArchDaily, 2021), que traz consigo a questão da drenagem, tendo em vista que a cidade de Porto Alegre é propensa a alagamentos. Desse modo, sabendo que a região do SETOR I também sofre com essa problemática em dias de chuva de alto índice pluviométrico, foram priorizadas técnicas de drenagem, com o aumento de áreas verdes, jardim de chuva, pisos de bloco intertravado, sarjetas, canaletas e cisternas. Além disso, foi proposta também a inserção de um centro cultural, haja vista que há apenas um espaço com essa função em toda a cidade, e a proposta de equipamentos públicos de lazer, como quadras, pista de skate e playgrounds, que também são escassos nesse setor. Outros equipamentos que estarão presentes em toda a orla da ferrovia, logo, em todos os setores, são a ciclovia e a pista de caminhada.

Vale dizer também que todos os setores têm como público a cidade inteira, contudo, prioriza a população de seu próprio setor. Dessa maneira, além do programa de necessidades de cada setor abranger a questão da segurança, trazendo iluminação e pontos com atividades comerciais, do cuidado ambiental, sempre propondo espaços verdes e permeáveis, bem como a implantação de lixeiras em todo o percurso, e do conforto acústico, com a implementação de barreiras acústicas, sejam painéis acústicos ou cercas vegetais, eles também abordam o incentivo da ocupação das ZEIS já existentes, próximas da área de intervenção, bem como a promoção de novas áreas de interesse social, visando minimizar os impactos de uma possível gentrificação pós requalificação urbana.

Já o SETOR II se inspirou em projetos como o High Line Park, em Nova York, o parque urbano The 606, em Chicago, o Petite Ceinture, em Paris, e no referencial trazido ao presente trabalho, o Parque Gleisdreik (ArchDaily, 2015), em Berlim. Esses projetos permeiam suas respectivas linhas férreas e têm como foco principal o pedestre, a memória deste modal de transporte e integração com a natureza. Dessa forma, sabendo que o SETOR II é margeado por lotes, inviabilizando a inserção de um parque urbano com lazer ativo, mas percebendo seu potencial como via para pedestres, de modo a encurtar as distâncias entre os dois lados da cidade, foram propostos espaços de lazer passivos que acompanhem a pista de caminhada e ciclovia. Para favorecer a segurança desse trajeto, abaixo de um dos viadutos que fazem a passagem de veículos entre os lados da ferrovia, foi idealizado um centro gastronômico, dando vida para este “não lugar” que é criado em baixo do viaduto e que acaba se tornando perigoso para os pedestres, ainda mais, ao anoitecer.

O SETOR III, por sua vez, está localizado na região onde Taubaté nasceu e a partir de onde se desenvolveu, de modo que, além de possuir a Estação Ferroviária, ela abriga uma série de patrimônios histórico-culturais que narram a história da cidade. Diante desse cenário, foi proposto um circuito cultural, partindo da estação e rumando para os demais exemplares arquitetônicos da cidade, no intuito de permitir que a arquitetura conte a história de Taubaté. Tal circuito seria guiado por uma paginação de piso que interligaria todos os patrimônios presentes na Zona de Território de Cultura e Memória do Centro.

Ademais, partindo do estudo do projeto Madrid Río (ArchDaily, 2017), foi sugerido o enterramento das vias que cortam a margem da ferrovia do SETOR III, e desse modo, assim como realizado em Madrid, o espaço ganhado na superfície se tornaria um grande Parque Urbano, que, junto ainda à praça localizada em frente à Rodoviária Velha, viraria um espaço de lazer ativo. Esse Parque passaria a ter quadras esportivas, piscina vertical e outros atrativos. Isso somado à atuação da Estação Ferroviária como Centro Cultural, proporcionaria uma movimentação para o centro fora dos horários comerciais e nos finais de semana.

Por fim, o SETOR IV trouxe conceitos dos estudos dos Arcos del Rosedal (Araújo, 2019), em Buenos Aires, e do rio Cheonggyecheon (Robinson e Hopton, 2011), em Seul. O primeiro estudo incentivou a proposta de pontos comerciais abaixo da linha férrea, assim como nos Arcos del Rosedal, tendo em vista que em um dos trechos da linha neste setor, ela apresenta um desnível em relação a Rua, de modo que a ferrovia fica mais alta que essa. A instalação de uma galeria neste trecho, localizado bem à frente do Parque Jardim das Nações, viabilizaria uma integração entre duas áreas verdes, a partir de um meio artificial. Essa galeria funcionaria como uma espécie de túnel para pedestres, que atravessariam a ferrovia de modo seguro, por conta das lojas e por estar abaixo dos trilhos. Já o estudo da requalificação do Rio Cheonggyecheon, se encaixa com o trecho da ferrovia que está abaixo do

nível da rua, assim como ocorre com o rio e a malha urbana de Seul. O leito imediato da ferrovia funcionaria como um espaço de caminhada e de lazer passivo.

Conclusão

Em suma, este trabalho propõe a Requalificação da Orla Ferroviária de Taubaté-SP como estratégia para mitigar os impactos socioespaciais gerados pela implantação da ferrovia em Taubaté.

A partir do levantamento bibliográfico e da análise etnográfica, este trabalho buscou compreender a história da ascensão e declínio da linha férrea no Brasil e seus respectivos impactos no Vale do Paraíba, com ênfase, na cidade de Taubaté. Além disso, a metodologia aplicada também permitiu a identificação das necessidades e potencialidades dos setores da área de intervenção, possibilitando a formulação de diretrizes e programas, já pautadas no Plano Diretor de 2017 da cidade, que guiaram a formulação de programas de necessidades personalizados para cada setor.

As propostas apresentadas, inspiradas em projetos nacionais e internacionais, visam transformar a Orla Ferroviária em um espaço público de qualidade, seguro e atrativo, ao promover a integração socioespacial dos dois lados da ferrovia, a revitalização de áreas degradadas, a mobilidade sustentável, o incentivo a ocupação de ZEIS próximas a área de intervenção e a valorização do patrimônio histórico e cultural. Desse modo, a requalificação dessa área pode contribuir para a construção de uma identidade urbana mais forte e para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Referências

ARAÚJO, R. W. **Proj Retrofit: Os Arcos Del Rosedal, Buenos Aires**. Pracheta de Arquiteto, 02 de Maio de 2019. Disponível em: [<https://pranchetadearquitecto.blogspot.com/2019/05/proj-retrofit-arcos-del-roседal-buenos.html>]. Acesso em 20 jun. 2024.

AUGÉ, M.. **Não lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papiрус, 1994.

CARLOS, R. M. P. **CENTRALIDADE, SEGREGAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO**: a transição da sociedade rural para urbana em Taubaté. 2014. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Desenvolvimento Regional) – Departamento de Economia, Contabilidade e Administração, Universidade de Taubaté, Taubaté, 2014.

ARCHDAILY. **Parque Gleisdreieck / Atelier LOIDL**. ArchDaily Brasil, 20 de Fevereiro de 2015. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/762169/gleisdreieck-park-atelier-loidl>>. Acesso em 20 jun. 2024.

ARCHDAILY. **Parque Urbano da Orla do Guaíba / Jaime Lerner Arquitetos Associados**. ArchDaily Brasil, 19 de Março de 2021. Disponível em: [<https://www.archdaily.com.br/br/907892/parque-urbano-da-orla-do-guaiba-jaime-lerner-arquitetos-associados>]. Acesso em 20 jun. 2024.

ROBINSON, A.; HOPTON, M. **Projeto de Restauração do Riacho Cheonggyecheon**. Fundação de Arquitetura Paisagista, 2011. Disponível em: [<https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration-project>]. Acesso em 20 jun. 2024.

SOARES, N. **Intervenção urbana transforma margem do rio em área de convívio público em Madri**. ArchDaily Brasil, 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/883041/intervencao-urbana-transforma-margem-do-rio-em-area-de-convivio-publico-em-madri>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

TAUBATÉ (Câmara Municipal). **Lei complementar nº412, de 12 de julho de 2017**. Institui o Plano Diretor Físico do Município de Taubaté e dá outras providências. Taubaté, p1-210, 2017.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 2007.