

CONFLITOS E CONTRADIÇÕES NO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO E DA PAISAGEM URBANA: PÁTIO DOS TRILHOS EM JACAREÍ – SP

**Everaldo Cristiano da Silva, Prof. Dr. Mário Valério Filho,
Prof. Dr. Rodolfo Moreda Mendes.**

Universidade do Vale do Paraíba/Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Avenida ShishimaHifumi,
2911, Urbanova - 12244-000- São José dos Campos-SP, Brasil, eve.sil@hotmail.com,
mvalerio@univap.br.

Resumo

O presente artigo pretende analisar os conflitos e contradições relacionados à preservação e transformação do patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo, tendo como estudo de caso o Pátio dos Trilhos em Jacareí (SP). A pesquisa articula referências teóricas sobre urbanização capitalista, desenvolvimentismo, paisagem cultural e os processos que culminaram na sua manutenção, sendo este um espaço de forte apelo para a comunidade local e que ainda não possui qualquer acautelamento por lei. Assim, foi feita uma análise sobre o espaço do pátio e seus conflitos, sua relação com a comunidade e a memória daqueles que o frequentam, além de sua importância enquanto patrimônio material.

Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário. Paisagem Cultural. Urbanização.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas / Arquitetura e Urbanismo

Introdução

O Vale do Paraíba, assim como outras regiões de expansão e do desenvolvimento dos processos de formação territorial, tem em seu contexto a implantação das ferrovias, que constituiu-se como um elemento catalisador fundamental para o processo de industrialização, seguindo um padrão de desenvolvimento territorial observado em outras regiões do país. Ao reconfigurar a logística e a economia de uma área outrora dominada pela cafeicultura, a infraestrutura ferroviária não apenas resolveu entraves do ciclo anterior, mas também forneceu a base material para a emergência de um novo paradigma econômico.

Esse patrimônio assume particular importância, representado por estações, pátios de manobra, galpões, caixas d'água, vilas ferroviárias e outras estruturas que testemunharam ciclos econômicos, como o do café e da industrialização. Contudo, nas últimas décadas, essas edificações têm enfrentado um cenário de abandono, subutilização ou pressão por demolição, em virtude de projetos de infraestrutura urbana e expansão imobiliária.

O sistema ferroviário brasileiro, implantado no século XIX, teve papel crucial na integração territorial e no escoamento de produtos agrícolas, especialmente o café, e foi durante décadas, o símbolo do progresso técnico, conectando centros urbanos e estruturando a economia nacional. Contudo, a partir da segunda metade do século XX, com o avanço da lógica rodoviária e o sucateamento das malhas férreas, grande parte desse patrimônio foi desativada ou relegada à função de transporte de cargas:

A instalação de ferrovias no Brasil fez-se a partir da década de 1860, sendo que no Estado de São Paulo a mais importante ferrovia foi a São Paulo Railway, que, a partir de 1867, ligava Santos a Jundiaí. A partir da construção dessa estrada, outras ferrovias foram construídas, como a Mogiana, a Paulista, a Sorocabana. À implantação das ferrovias, seguia-se a instalação de fazendas e a mobilização do trabalhador imigrante para essas regiões. (Ricci. 2008, p. 31)

O conceito de patrimônio industrial, ainda pouco consolidado no Brasil, impõe desafios à sua preservação. É necessário compreender que a paisagem industrial precisa ser tratada como paisagem cultural, compreendendo os valores imateriais que permeiam a memória coletiva dos

A Ciência do NANO e seu impacto transformador no MACRO

lugares. A negligência com esse patrimônio revela uma visão utilitarista do espaço urbano, onde apenas o que é funcional e lucrativo tem direito à permanência. (Sabaté, 2010).

A transformação da paisagem urbana brasileira, particularmente a partir do século XX, não pode ser compreendida sem o papel central do Estado. O modelo desenvolvimentista clássico atribuía ao Estado a função de motor do crescimento econômico, articulando planejamento, industrialização e infraestrutura. (Bresser; Pereira. 2010),

Desse modo o presente artigo analisa os conflitos e contradições presentes no processo de preservação do patrimônio ferroviário, tendo como estudo de caso o Pátio dos Trilhos, localizado no município de Jacareí, no Vale do Paraíba paulista. E como esse contexto coloca em evidência um dilema central no planejamento urbano-regional contemporâneo: ode como conciliar a preservação de um patrimônio que encapsula memória coletiva e identidade cultural com as demandas por modernização e eficiência espacial? O Pátio dos Trilhos em Jacareí/SP emerge como um caso paradigmático em que fora preservados boa parte dos elementos arquitetônicos que incorporam o complexo ferroviário, frente às obras de infraestrutura que comumente suprime esses valores culturais.

Metodologia

Este estudo adota uma abordagem histórica e socioespacial, articulando conceitos de paisagem e urbanização capitalista para analisar as transformações decorrentes da expansão cafeeira e da implantação ferroviária no Vale do Paraíba durante o século XIX. Objetiva-se investigar de que maneira tais fatores reconfiguraram não somente a materialidade do espaço, mas também as relações sociais e a cosmologia local, explicitando as disputas simbólicas em torno da memória e do uso do solo urbano. Metodologicamente, a pesquisa se fundamenta na análise de documentos históricos e planos urbanísticos, dialogando com o referencial teórico de autores como Rochefort (2007), Lefebvre (1974), Santos (2005) e Kühl (2009). Por fim, o trabalho promove uma leitura crítica das atuais políticas de revitalização e preservação, problematizando o processo de patrimonialização do espaço urbano e as políticas integradas de salvaguarda e uso social da memória ferroviária.

Resultados

O complexo ferroviário de Jacareí ou Pátio dos Trilhos, como é conhecido atualmente, faz parte de um processo maior de urbanização e ocupação do espaço e da região do Vale do Paraíba (SP), fazendo parte da formação dos primeiros “centros urbanos” da região, durante a segunda metade do século XIX,

Entre 1830 e 1900, o Vale do Paraíba foi o epicentro da produção de café no Brasil, sustentado por uma estrutura latifundiária e pelo trabalho escravo. A elite cafeeira investiu maciçamente em infraestrutura, pressionando o governo imperial por linhas férreas que ligassem diretamente as fazendas aos portos. A implementação da EFCB, financiada em parte por capitais privados e pelo Estado, representou a materialização dessa demanda (Martins. 1994). A estação de Jacareí tornou-se ponto estratégico de embarque e manutenção de trens de carga, refletindo a importância da cidade no sistema logístico cafeeiro (Ferreira. 2010).

Na metade do século XX, o transporte rodoviário, impulsionado pela construção da Rodovia Presidente Dutra, inaugurada em 1951, tornou-se hegemônico no Vale do Paraíba. A malha ferroviária brasileira entrou em crise, ocasionando o fechamento gradual de ramais e a desativação de pátios, incluindo o de Jacareí, em 1997 (RFFSA. 1997). Esse processo de desindustrialização ferroviária implicou na degradação de áreas urbanas adjacentes, mas também abriu espaço para reflexão sobre o patrimônio industrial e a memória coletiva (Kühl. 2009).

Embora ainda não esteja acautelado por lei, o complexo do pátio dos trilhos sobrevive ao tempo, sendo um espaço conhecido pela vocação cultural e local onde está sediada a Fundação Cultural de Jacarehy – José Maria de Abreu.

A formação da rede urbana no Vale do Paraíba se deu de forma articulada com os ciclos econômicos regionais. A produção de gêneros de subsistência, a economia mineradora e, sobretudo, a cultura cafeeira moldaram o território, organizando-o em função das rotas comerciais e da lógica de escoamento da produção:

A Ciência do NANO e seu impacto transformador no MACRO

[...] não foi ao acaso que a primeira estrutura regional correspondia a um corredor, significativo das rotas de passagem entre a cidade de São Paulo, as minas e o litoral situado ao norte de São Vicente. Resolvidas as questões fundamentais para a fixação de cada povoado – fortificações, igrejas, construções perenes – a região se consolida com base no modelo econômico da agricultura de subsistência desenvolvida em torno dos primeiros núcleos urbanos, respectivamente Taubaté, Guaratinguetá e Jacareí, todos situados às margens do rio Paraíba do Sul. (RIBEIRO et al. 2012, p. 1).

As ferrovias foram implantadas para garantir o transporte eficiente do café até os portos de exportação. Jacareí, Guaratinguetá, Taubaté, Pindamonhangaba e outras cidades tornaram-se parte dessa rede. Com o declínio da cafeicultura e a crise do modelo agroexportador, a região buscou alternativas na industrialização e no setor de serviços, alterando profundamente sua configuração territorial.

A infraestrutura ferroviária brasileira representa um acervo de valor histórico, arquitetônico e cultural inestimável. Estações, pátios, oficinas, caixas d'água e linhas férreas são testemunhos materiais da ocupação e do desenvolvimento urbano-industrial brasileiro (Galdino.2015). Apesar disso, os espaços ferroviários tornaram-se objeto de abandono ou de intervenções que desconsideram sua historicidade e função social:

Combinação desses fatores (custo de transporte reduzido, cafeeiros novos e com maior produtividade e mão-de-obra barata) possibilitou ao oeste paulista condições de produção contínua e consistente. Aliás, o transporte ferroviário foi o principal fator que viabilizou a interiorização da produção cafeeira, [...] A dinâmica da evolução urbana altera-se, passando a estação ferroviária a ser o ponto de referência para o posterior desenvolvimento da cidade. Dessa maneira, as atividades econômicas dos municípios irão ser instaladas próximas às estações, pois, tanto para o transporte de passageiros quanto para o recebimento e envio de mercadorias será a ferrovia o grande meio de transporte utilizado. (Ricci, 2008, p.32)

O conceito de patrimônio industrial, ainda pouco consolidado no Brasil, impõe desafios à sua preservação, na condição de paisagem cultural, com os valores e memórias a ela associada. A negligência com esse patrimônio revela uma visão utilitarista, funcional e voltada à rentabilidade (Sabaté. 2010).

Por isso, o papel do Estado é importante na perspectiva de mudanças com preservação de espaços comuns e dinâmicas de crescimento menos desenvolvimentistas e mais valorativas de atributos patrimoniais partilhados em comum.

Discussão

O Pátio dos Trilhos de Jacareí constitui-se como um marco fundamental no entendimento da dinâmica entre expansão territorial e preservação do patrimônio ferroviário no estado de São Paulo. A sua trajetória, desde a fundação da estação em 1876, como parte do ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), revela como as estruturas ferroviárias moldaram profundamente os padrões urbanos e paisagísticos da cidade, ao mesmo tempo em que se tornam, no século XXI, objeto de disputa entre memória e utilidade.

O patrimônio ferroviário, como categoria específica dentro da preservação histórica, apresenta características que o distinguem de outros bens culturais. Trata-se de um tipo de patrimônio funcional, dinâmico, que articula paisagem, tecnologia e mobilidade. Afinal, as ferrovias não apenas representaram marcos de progresso técnico, mas estruturaram novas formas de vida urbana, redefinindo fronteiras físicas e simbólicas das cidades. (Kühl. 2009),

A paisagem urbana foi profundamente alterada pelo traçado ferroviário, e, após o abandono da malha ativa, essas áreas tornaram-se zonas de tensão. A expansão imobiliária, com a valorização dos terrenos centrais, passou a pressionar as áreas ocupadas pelos trilhos. Em diversos casos, esse conflito resultou na descaracterização ou destruição de estruturas históricas.

Outro aspecto relevante é a integração do patrimônio ferroviário com o planejamento urbano, a transformação do Pátio dos Trilhos em espaço cultural não foi apenas uma ação meramente estética,

A Ciência do NANO e seu impacto transformador no MACRO

mas um gesto político de devolução do espaço à comunidade enquadrando-o assim como um caso de construção social em constante disputa. (Santos. 1996)

O patrimônio industrial ainda encontra resistência no imaginário social, muitas vezes associado à degradação, sujeira ou abandono. Por isso, é essencial que ações educativas acompanhem os processos físicos de restauração, para ressignificar o espaço na experiência cotidiana da população.

Em síntese, o Pátio dos Trilhos de Jacareí se insere numa teia de tensões entre passado e presente, técnica e afeto, preservação e reinvenção. A consolidação de sua função pública, sem abrir mão de sua autenticidade histórica, representa um caso exemplar do potencial do patrimônio ferroviário como vetor de desenvolvimento urbano sustentável e consciente.

No início da década dos anos 2000 um novo processo de ocupação e apropriação do espaço no município de Jacareí ganha um novo e premente vetor. A aquisição do terreno da antiga linha férrea desativada propiciou um novo eixo de desenvolvimento e ocupação na malha urbana do Município de Jacareí, gerando um novo paradigma para os processos de planejamento urbano nos anos vindouros.

A Avenida Eng. Davi Monteiro Lino foi aberta desafogando o tráfego da Rua Barão de Jacareí e Avenida Siqueira Campos otimizando a mobilidade entre o centro a área periférica Leste em direção ao Município de Santa Branca, local de acesso para a Rodovia Presidente Dutra ligando ainda a São José dos Campos pelo bairro do Limoeiro.

Foi construída a nova Rodoviária com acesso pela Av. Eng. Davi Monteiro Lino, pois a antiga Rodoviária já se apresentava bastante deficitária pela falta de espaço de expansão, assim como sua localização central apresentava problemas de acesso para os coletivos intermunicipais que em regra são mais robustos em face das ruas estreitas da região central do município. Diante dessas observações uma antiga demanda foi naturalmente resolvida com a aquisição do eixo e a abertura da nova avenida.

Foi criado no mesmo eixo o parque da cidade, que se trata de uma área construída para prática de esportes e lazer, localizado estrategicamente próximo à região central que sempre careceu de espaços livres.

Foi construído ainda o teatro municipal que atende às demandas de eventos culturais, bem como apresenta um amplo espaço que atende à secretaria de Educação.

De forma sinóptica elencamos os vários empreendimentos que foram feitos a partir do início dos anos 2000 no eixo da antiga linha férrea, onde podemos colocar o pátio dos trilhos como um local emblemático nesse contexto de novos empreendimentos. É bastante perceptível que houve grandes mudanças com os novos empreendimentos, o que obviamente mobiliza novos empreendimentos imobiliários e naturalmente propicia novas áreas de expansão e desenvolvimento.

O Complexo ferroviário subsistiu ao tempo e configura-se como um espaço cultural, entretanto, o que hoje é palco de eventos culturais como: shows, exposições e pequenas feiras, ocasionaram conflitos devido à expansão moderna do espaço urbano do município. A nova avenida deveria perpassar o local suprimindo por completo os trilhos e toda a plataforma de embarque, o que não ocorreu devido a vários ajustes entre o departamento de planejamento urbano do município e os técnicos da fundação cultural de Jacareí, que já ocupavam o espaço na ocasião, no início dos anos 2000.

O fato de preservar o segmento dos trilhos e a plataforma de embarque foi uma ação que contribuiu de forma significativa para a leitura do patrimônio ferroviário e para a paisagem do local, e porque não dizer, preservou ainda um espaço onde hoje é palco das feiras e eventos da fundação cultural, o que seria inviabilizado caso a avenida perpassasse o complexo fragmentando o espaço do pátio dos trilhos. A preservação dos elementos arquitetônicos não foi somente uma ação de proteção aos bens culturais, mas principalmente, garantiu a unificação e possibilidade de uso sustentável do espaço físico do antigo complexo ferroviário.

A única casa de turma que restou foi incorporada pelo Parque da Cidade. Trata-se de uma residência uni familiar que incorpora as casas mais requintadas que provavelmente servia aos cargos de chefia. A antiga residência de ferroviários está localizada dentro da área do Parque servindo como apoio para a administração do parque, uso que provavelmente garantiu a sua preservação e manutenção.

Entretanto, cabe ressaltar que as obras de reforma para sediar o Parque foram bastante questionáveis se considerarmos que o espaço deveria passar por um processo de restauro mais

criteroso. A residência foi preservada e não podemos deixar de mencionar que o fato de preservá-la foi um ganho para o patrimônio ferroviário do município.

Conclusão

O pátio dos trilhos configura-se como um patrimônio de vital importância para o município de Jacareí e para toda a região do Vale do Paraíba, pois se configura como um exemplar que preserva boa parte dos seus elementos originais, proporcionando um espaço cultural não somente pelos eventos que ali se realizam, mas pelo seu caráter pedagógico de suas estruturas preservadas.

Os processos que culminaram em sua manutenção estão associados aos processos afetivos e da memória local, ou seja, a comunidade que o valoriza e que anseia por sua preservação é que garantiu sua permanência, pois até os dias atuais o espaço não possui qualquer acautelamento por lei, o que é extremamente negativo, pois o espaço tem vulnerabilidade na medida em que fica à mercê das administrações.

A preservação do Pátio dos trilhos assim como os elementos que o compõem garante também a preservação da paisagem local, pois é fundamental entender que a paisagem é dinâmica e está em constante transformação. No entanto, os testemunhos históricos configuram-se como testemunhos de períodos distintos, o que nos permitem entender a evolução desse espaço e condicionantes que nortearam tais processos. Dessa forma, entendemos a paisagem como parte integrante desse processo e assim que deve ser entendida e preservada.

Referências

ABPF. **Estação Jacareí**. 2021. Disponível em: <https://www.abpf.org.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

ARGOLLO FERRÃO, A. M. de. **Arquitetura rural e o espaço não-urbano**. Labor & Engenho, Campinas, v. 1, n. 1, p. 89-112, 2007.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Ed. Unesp, 2001.

COSGROVE, Denis. **Paisagem cultural: teoria e prática**. Brasília: Editora UNB, 1984.

DEAN, Warren. **A luta pela modernidade: o Vale do Paraíba, 1800–1940**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1971.

FERREIRA, Jorge. **A ferrovia no Brasil imperial e a formação do mercado interno**. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 30, n. 59, p. 127-149, 2010.

GALDINO, Clayton. **Breve análise sobre a influência da indústria ferroviária brasileira em ambientes rurais e urbanos**. Memórias Rurais e Urbanas, v. 28, n. 42, jun. 2015.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: teoria e prática**. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. São Paulo: EdUSP, 1974.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo: Hucitec, 1994.

NORA, Pierre. **Leslieux de mémoire**. Paris: Gallimard, 1984.

PREFEITURA DE JACAREÍ. **História da Estação e do Pátio dos Trilhos**. Secretaria de Cultura e Patrimônio, 2023. Disponível em: <https://www.jacarei.sp.gov.br>. Acesso em: 10 jun. 2025.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: EDUSP, 2000.

A Ciência do NANO e seu impacto transformador no MACRO

RFFSA. **Relatório de desativação da Estação de Jacareí**. [Rio de Janeiro], 1997.

RIBEIRO, L. C. Q; ZANETTI, A. L.; LIMA, J. P. Formação da Rede Urbana do Vale do Paraíba Paulista. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 12., 2012, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre: UFRGS, 2012.

RICCI, Fábio. **A economia cafeeira no Vale do Paraíba paulista na República Velha: uma avaliação**. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, Taubaté, v. 4, n. 3, p. 105–117, 2008. Edição especial.

ROMEIRO, Ademar Ribeiro. **Desenvolvimento sustentável: uma perspectiva econômica ecológica**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 26, n. 74, p. 65-80, 2012.

ROCHEFORT, Michel. **Pesquisas em Ciências Sociais: das redes urbanas à dinâmica do espaço francês**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

SABATÉ BEL, Joaquín. De lapreservacióndelpatrimonio a laordenacióndelpaisaje: intervenciones enpaisajesculturales (Europa – Latinoamérica). **Labor & Engenho**, Campinas, v. 4, n. 1, p. 10-25, 2010.

SABATÉ BEL, Joaquín. Paisajesculturales y desarrollo local: ¿Alta costura o prêt-à-porter?. **Labor & Engenho**, Campinas, v. 1, n. 1, p. 51-76, 2007.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SILVA, Tânia Andrade da. **Ferrovias e cidades no estado de São Paulo: permanências e transformações**. São Paulo: Annablume, 2001.