

REQUALIFICAÇÃO DE ANTIGAS LINHAS FÉRREAS EM MEIO URBANO: ESTUDO DE CASO MÚLTIPLO¹

REQUALIFICATION OF OLD RAILWAY LINES IN URBAN AREA: A MULTIPLE CASE STUDY

Gabriela Mozzaquattro Fernandes² e Francisco Queruz³

RESUMO

Este artigo constitui-se de referenciais teóricos e práticos que apresentam informações para a elaboração de um projeto de requalificação urbana na cidade de Santa Maria, Rio Grande do Sul. O trabalho possui como objetivos a análise e compreensão dos estudos de caso, mostrando como eles transformaram a área de antigas linhas férreas em diferentes cidades do mundo. A metodologia utilizada é exploratória e de análise qualitativa, caracterizada como um estudo de caso múltiplo por se tratar de exemplos reais. Através deste artigo, foi possível compreender a importância da requalificação urbana, bem como o impacto positivo gerado na vida das cidades e seus habitantes. Os resultados obtidos auxiliarão no desenvolvimento do projeto Linha Velha da Fronteira, e na compreensão da temática estudada.

Palavras-chave: reabilitação urbana, urbanismo, via férrea.

ABSTRACT

This present article is constituted in theoretical and practical references that present information for the elaboration of an urban requalification project in the city of Santa Maria, Rio Grande do Sul. The paper aims to analyze and understand case studies, showing how they transformed the area of old railway lines in different cities in the world. The methodology used is the exploratory and qualitative analysis, characterized as a multiple case study for being real examples. Through this article was possible to comprehend the importance of the urban requalification, as well as the positive impact generated in the life of the city and inhabitants. The results obtained will help in the development of the 'Linha Velha da Fronteira' project, and in the understanding of the subject studied.

Keywords: urban rehabilitation, urbanism, railroad.

¹ Trabalho Final de Graduação - TFG.

² Acadêmica do curso de Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário Franciscano. E-mail: gabrielamozzaquattro@outlook.com

³ Orientador - Centro Universitário Franciscano. E-mail: francisco@unifra.br

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo a coleta de informações que auxiliem no desenvolvimento do projeto de requalificação urbana Linha Velha da Fronteira. Nele serão apresentados estudos de caso, como foram executados seus projetos e seus benefícios para as cidades e seus habitantes.

O trabalho utiliza-se de metodologia exploratória e qualitativa, através da coleta de dados e análise de materiais obtidos nos estudos de caso. Essa análise permitirá a compreensão de como ocorrem as requalificações urbanas em linhas férreas abandonadas, através de referências em áreas já consolidadas.

Os casos analisados mostram algumas possibilidades de requalificação do espaço férreo desocupado nas cidades de Nova York, Chicago e Paris, cada um deles projetado de acordo com as necessidades locais.

REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo Vargas e Castilho (2009), o processo de deterioração dos centros urbanos intensificou-se após a década de 1950. Ao mesmo tempo em que os centros se congestionavam devido às suas intensas atividades, outros locais mais interessantes para viver iam surgindo nas cidades. Dessa maneira, viu-se um êxodo de atividades e os centros foram ocupados por pessoas de pouco poder aquisitivo. Assim, as intervenções urbanas surgem para conter esse processo, melhorando a imagem das cidades e a qualidade de vida de seus habitantes.

Apesar de não ser bem definido entre os autores, o conceito de requalificação urbana está diretamente ligado ao processo de alteração do uso de determinado sítio que se encontra em estado de declínio, ou seja, a requalificação nada mais é do que a (re)criação de uma parte da cidade.

Esse processo se dá a partir da compreensão do local, seus fluxos, percursos, destinos e pessoas que ali habitam e, apesar de ser mais perceptível visualmente, a requalificação pode transformar a cidade em diferentes aspectos: social, econômico, ambiental e físico.

Os aspectos físicos e ambientais são os responsáveis por convidar a população a participar da cidade. As áreas da cidade que são agradáveis visualmente integram a população, fazendo com que o espaço se torne mais seguro e melhor preservado. Segundo Karssenberg (2015), dar diferentes usos, cores, sons e texturas ao tecido urbano é uma forma de aproximar pessoas e espaços.

Nos aspectos social e econômico, a grande transformação acontece no modo como as pessoas se relacionam com o espaço. Quando a cidade oferece à população um bom espaço público para trocas culturais, encontros e interação social, não há segregação.

Fazem parte desses grandes centros deteriorados as antigas linhas férreas, que, em grande parte, foram o ponto de partida na construção de inúmeras cidades brasileiras, trazendo crescimento acelerado e desenvolvimento para o país. Além disso, os trilhos interligavam todo o território brasileiro, o que facilitava o transporte de cargas e a locomoção das pessoas.

Entretanto, com a evolução do transporte rodoviário e a privatização das ferrovias nos anos 90, o transporte ferroviário entrou em crise (BEBER, 1998). O cancelamento do transporte de passageiros fechou inúmeras estações, e assim, gradativamente, as ferrovias foram sendo abandonadas.

MATERIAL E MÉTODOS

A metodologia utilizada é exploratória e qualitativa, com a finalidade de compreensão de como ocorre a requalificação urbana em antigas linhas de trem. O material estudado foi obtido através de referências bibliográficas e pesquisas de estudos de caso referentes à requalificação urbana de antigas linhas de trem. São eles: High Line Park (Nova York), The 606 (Chicago) e Petite Ceinture (Paris).

Após a seleção dos dados obtidos, pode-se gerar os subsídios necessários para a elaboração do artigo, bem como dos resultados e considerações finais.

ESTUDOS DE CASO

Através dos estudos de caso, compreende-se que é possível requalificar as antigas ferrovias brasileiras, atribuindo a elas um novo uso. Os projetos analisados focam nas necessidades das cidades e das pessoas que ali habitam.

HIGH LINE PARK, NOVA YOK, ESTADOS UNIDOS

O parque (Figura 1) atravessa três bairros da cidade: Meatpacking, West Chelsea e Hell's Kitchen. Devido ao caráter predominantemente industrial garantido a esses bairros na década de 1930, eles eram pouco procurados por turistas. Após a construção do High Line, eles começaram a apresentar uma nova configuração, em que as antigas fabricas e galpões vêm sendo convertidos em galerias de arte, estúdios de design, lojas e restaurantes.

O High Line Park surgiu da união de moradores do Bairro High Line em defesa da preservação da antiga linha férrea da cidade e de sua reutilização como espaço público aberto. Para isso, os moradores fundaram a Friends of High Line e em 2002 comprovaram para a prefeitura que os impostos gerados pelo parque seriam maiores do que os custos de construção. No ano seguinte, foi lançado um concurso de ideias, Projetando o High Line, e as empresas selecionadas foram James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro e Piet Oudolf.

Figura 1 - Extensão High Line Park.

Fonte: Friends of High Line (2016).

No ano de 2005, a companhia de transportes CSX, responsável pela linha, doou o High Line para a cidade, e a restauração começou (Figura 2). Realizada em três fases, a primeira etapa consistiu na retirada de todo o material que estava apoiado sobre a estrutura de ferro. Em seguida construiu-se um sistema de drenagem, e a antiga camada de concreto passou por restauro e impermeabilização. Na última etapa os elementos de ferro foram lixados e repintados, e as partes quebradas foram substituídas.

Figura 2 - Extensão High Line Park antes das obras.

Fonte: Friends of High Line (2016).

Após essas três fases, a primeira seção do parque começou a ser construída e, além de manter partes dos antigos trilhos (Figura 3), o projeto incluiu a instalação de 3,5mil placas de concreto pré-fabricadas, 60 assentos de ipê brasileiro e peruano, 2 elevadores, 2 escadas rolantes e o plantio de aproximadamente 50 mil mudas de diferentes tipos de vegetação. O primeiro trecho foi inaugurado em 09 de junho de 2009; o segundo, em 08 de junho de 2011; e o terceiro, em 21 de setembro de 2014.

Figura 3 - Antigos trilhos High Line Park.



Fonte: Friends of High Line (2016).

Em toda a sua extensão, o parque suspenso possui 2,5km e atravessa três bairros da cidade. Durante o percurso o High Line oferece 12 acessos, sendo 6 deles com acessibilidade para pessoas com deficiência; 2 pontos de sanitários, sendo um deles com acessibilidade; 3 lojas de souvenir; 1 ponto para refeições; 18 jardins e 14 pontos para exibição de arte. Além disso, oferece 5 tipos diferentes de *tours* para que os turistas aproveitem melhor o passeio e conheçam a história do parque e seus setores.

THE 606, CHICAGO, ESTADOS UNIDOS

O parque elevado (Figura 4) estende-se por 4,8Km e cruza quatro bairros da cidade, Logan Square, Humboldt Park, Wicker Park e Bucktown, fazendo uma importante conexão Leste-Oeste que não existe no sistema de metrô no Norte da cidade. Dessa forma o parque gera um incentivo ao transporte via bicicleta, que já é bastante utilizado na cidade, inclusive no inverno. O percurso começa na Ridgeway Ave. e estende-se até a Ashland Ave.

Figura 4 - Extensão do parque 606.

Fonte: Archdaily (2016).

Após o grande incêndio de Chicago, em 1871, foi desenvolvido um plano de reconstrução da cidade. Entre as ações previstas, estava a reconstrução da linha férrea de Bloomingdale, que foi construída em 1873 e servia para o transporte de cargas e passageiros, impulsionando novamente o desenvolvimento industrial e social da cidade.

No ano de 1990, o tráfego ferroviário desacelerou e entrou em desuso; o espaço entre os trilhos começou a ser tomado pela vegetação, então os moradores de Chicago começaram a se questionar sobre como a linha de trem poderia ser usada para aumentar o espaço verde da cidade. Em 2004 a proposta de converter a linha em um parque (Figura 5) foi incluída no Plano de Espaço Aberto Logan Square.

A proposta da cidade fez com que os moradores do bairro criassem a organização Friends of the Bloomingdale Trail, que, juntamente com a organização The Trust of Public Land, avaliou as características do local e determinou as diretrizes do projeto. Com a assinatura do prefeito e seu impulso para a criação de novos parques, áreas de lazer e espaços verdes, o parque começou a ser construído em Setembro de 2013.

As obras se iniciaram com a recuperação das pontes e viadutos ferroviários (Figura 6), que foram construídos no final do século XIX. Além disso houve a necessidade de conectar seis parques existentes durante o percurso da linha.

O custo das obras foi de 95 milhões de dólares, dos quais 54 milhões são provenientes de fundos públicos, 18 milhões de doações privadas, e o restante de campanhas criadas por organizações.

Figura 5 - Parque 606 antes das obras.



Fonte: Archdaily (2016).

O 606 possui 12 pontos de acesso, um a cada 400 metros, com um total de 17 rampas, para que não haja dificuldades de acesso à linha. O único obstáculo gerado pelo parque é o acesso através de carro, pois não há estacionamento para veículos. A recomendação dada é que se chegue caminhando, de bicicleta ou através do transporte público.

O parque linear é perfeito para pedestres, ciclistas, patinadores, esquetistas e corredores, para esses há um piso especial que absorve impacto. Em áreas estratégicas, há bancos para que alguns pontos da cidade possam ser contemplados. O 606 também recebe eventos culturais e intervenções urbanas, como a criação de murais.

Figura 6 - Viaduto recuperado.



Fonte: Archdaily (2016).

PETITE CEINTURE, PARIS, FRANÇA

O plano de recuperação da Petite Ceinture tem como objetivo a recuperação da antiga linha férrea (Figura 7) da cidade de Paris, Petite Ceinture. Essa linha foi inaugurada em 1852 para o transporte de cargas e passageiros; no entanto, na primeira metade do século XX, o número de passageiros caiu devido à ascensão do automóvel, fazendo com que a linha continuasse apenas com o transporte de cargas. Então, no ano de 1980, os trens deixaram de circular por ela.

Em 2008, devido ao apoio da Associação para Preservação da Petite Ceinture, o projeto de transformação da linha tornou-se viável quando um trecho peatonal de 1,5km foi aberto. Então, com a união da prefeitura de Paris e da Sociedade Nacional de Ferrovias Francesas (SNFC), em 2015, foi lançado o plano de recuperação da linha, buscando transformá-la em um espaço útil para a cidade.

O projeto visa recuperar 23km da linha, com base em quatro princípios: natureza, patrimônio, agricultura urbana e atividade econômica. Dentre as diferentes iniciativas distribuídas pelos distritos, estão: a construção de um jardim, conservação da biodiversidade local, espaço para intervenções urbanas, oficinas e cursos organizados pelos habitantes.

Figura 7 - Parte da antiga linha férrea.



Fonte: Archdaily (2016).

DISCUSSÃO

Após a análise dos estudos de caso mencionados anteriormente, fica claro que o declínio do transporte ferroviário gerou o abandono de linhas férreas em todo o território mundial. Isto, atrelado à necessidade do convívio público e com a natureza, fez com que os moradores das cidades de Nova York, Chicago e Paris se mobilizassem em prol da requalificação dessas áreas.

Apesar de cada caso apresentar sua particularidade, em todas as cidades foi priorizado o deslocamento peatonal ou por bicicleta, o contato direto com a natureza, com a cultura e a arte. Todos os projetos beneficiaram não só os moradores, mas a cidade de uma forma geral. No exemplo de Nova York, especificamente, o bairro que antigamente era pouco visitado e pouco lucrativo em se tratando do turismo hoje oferece diferentes restaurantes e galerias de arte, o que trouxe benefícios para os comerciantes locais e para o poder público.

É evidente o sucesso que esses centros urbanos obtiveram com a parceria público-privada, que foi formada em todos os casos através da implementação de atividades sociais, culturais e de lazer. Entretanto, é importante frisar que no Brasil não é tão comum a prática desse tipo de parceria, tornando a implementação de projetos urbanos mais complexa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações obtidas através deste artigo apontam a possibilidade de se requalificar linhas férreas em desuso, em diferentes localidades e de diferentes maneiras. Apesar de todos os casos se tratarem do mesmo modelo de projeto, cada cidade possui seus programas e atividades baseados na necessidade e desejo da população local. Com um olhar aprofundado em cada cidade citada, fica claro que é possível moldar a requalificação do espaço de acordo com a cultura em que se está inserido.

Através dos estudos de caso, foi possível adquirir conhecimento suficiente para a compreensão dos projetos de requalificação urbana em linhas férreas abandonadas, bem como da importância desses projetos para os locais em que são inseridos. Assim, é aceitável perceber que a implementação do projeto Linha Velha da Fronteira é plausível para a cidade de Santa Maria.

Dessa maneira, conclui-se que as informações coletadas serão úteis tanto para a elaboração de um projeto a ser realizado na disciplina de Trabalho Final de Graduação II, sobre requalificação urbana, quanto para a produção de demais projetos que tenham a requalificação urbana como propósito.

REFERÊNCIAS

ARCHDAILY. **The 606**: o novo parque urbano de Chicago construído em uma linha de trens abandonada. 2016. Disponível em: <www.archdaily.com.br>. Acesso em: 02 nov. 2016

BEBER, Cirilo C. **Santa Maria 200 anos**: história da economia do município. Santa Maria, RS: Pallotti, 1998.

FRIENDS OF THE HIGH LINE. Disponível em: <<http://www.thehighline.org/>>. Acesso em: 23 set. 2016.

KARSSENBERG, Hans. **A cidade ao nível dos olhos**. Porto Alegre, RS: EdiPUCRS, 2015.

VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. **Intervenções em Centros Urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2009.