

REFLEXÃO SOBRE A NOVA UTILIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E A RETIRADA DA LINHA FÉRREA NA VISÃO DOS MORADORES DO MUNICÍPIO DE ANDRADINA, SP.

Aline Carreira de Carvalho

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Ana Carolina Fialho Madureira

Graduanda em Arquitetura e Urbanismo
Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

André Luís Valverde Fernandes

Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS/CPTL
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

Rodrigo Guimarães Pinho

Arquiteto e Urbanista
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS

RESUMO

A linha férrea da cidade de Andradina, SP, cruza a cidade ao meio dificultando não só a vivência dos moradores que residem próximo, mas também a circulação dos mesmos no centro comercial. Neste artigo busca-se analisar a percepção ambiental dos moradores sobre o desvio da linha férrea, ou seja, a retirada dos trilhos na área central da cidade e a nova reutilização da estação ferroviária. A metodologia baseou-se no procedimento técnico de levantamento e a pesquisa foi classificada como aplicada, exploratória e descritiva, de caráter qualitativo e quantitativo, e, sobretudo, utilizou-se como técnica de coleta de dados às entrevistas e a pesquisa de campo. Foi escolhido o método de entrevistas com base nos depoimentos dos entrevistados, para que pudéssemos perceber através das informações colhidas, como a população vê a retirada da linha férrea e suas opiniões sobre o novo uso da estação ferroviária, com estratégia de equipamento sociocultural. Os moradores apresentam forte sentimento pelo local, mas demonstram estar inseguros com a passagem dos trens no centro da cidade e esperam que os trilhos sejam retirados em breve. Em relação à estação ferroviária, a população está contente e orgulhosa com a nova utilização e conservação deste monumento histórico da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Percepção ambiental; Linha férrea; Estação ferroviária.

INTRODUÇÃO

A cidade de Andradina está localizada a noroeste do estado de São Paulo, com uma área de 960,1 km² de extensão, e uma população de 55.334 habitantes (IBGE, 2014).

Para Silva (2014), as ferrovias têm origem no século XIX, quando a máquina a vapor começou a ser utilizada para movimentar composições por cima de trilhos.

Pouco depois, passaram a ser desenvolvidas para o transporte de passageiros e matérias primas para as fábricas, assim definiram um novo padrão de transporte por via terrestre.

O primeiro sistema de transporte que utilizou o mecanismo de carris que se movimentavam por trilhos foi à Grécia Antiga. A estrada servia para transportar embarcações, porém só se movimentava com o uso da força animal e dos homens. Ao passar dos anos, no início do século XVI, na Alemanha, esse sistema de transporte começou a ser usado também em locais de extração de minérios, e até hoje é muito usado nas minas à utilização de carris para transportar os minérios e fazer sua retirada do interior das minas (SILVA, 2014).

Em 1776, os trilhos de madeira passaram a ser de ferro e assim surgiram as locomotivas a vapor. Devido sua força e velocidade, as máquinas substituíram os cavalos e homens, proporcionando o aumento das cargas e vagões. A partir dessa época foram-se realizando melhorias devido o avanço tecnológico nas linhas férreas que conhecemos atualmente.

Grande parte da malha ferroviária do Brasil está concentrada nas regiões sul e sudeste com predominância para o transporte de cargas. As mercadorias transportadas são de baixo valor agregado e em grandes quantidades como: minério, produtos agrícolas, fertilizantes, carvão, derivados de petróleo, etc. (BRASIL, 2014).

No interior do estado de São Paulo, na cidade de Andradina, a linha férrea passa pelo centro comercial da cidade. Os trens normalmente estão carregados com combustíveis, ferro e aço. Devido a constante atividade comercial e travessia dos trens tem causado muitos transtornos para a população andradinense.

Nesse sentido, o presente trabalho busca investigar alguns questionamentos: A linha férrea que atravessa o centro comercial de Andradina tem causado problemas aos moradores locais? A população está contente com a reutilização da estação ferroviária?

Desse modo, a malha ferroviária atravessa todo o país, tendo em vista a facilidade do transporte ferroviário e melhor sistema para carregar toneladas de materiais sem prejudicar as estradas e vias brasileiras. Porém, essas malhas têm causado problemas em cidades, principalmente no interior dos estados. Devido seu crescimento essas vias tem se localizado nos centros comerciais das cidades.

Este trabalho tem por objetivo analisar a percepção dos moradores da cidade de Andradina, SP, que residem nas proximidades da linha férrea e verificar como os mesmos percebem o novo uso da estação ferroviária.

A importância do trabalho, certamente pode ser justificada considerando alguns acidentes que foram ocorridos. Segundo o Jornal Impacto Online (2013), decorrente de um grave acidente ocorrido em 07 de junho de 1999, houve o descarrilamento de quatro vagões carregados de combustível na Vila Passarelli na cidade de Andradina, SP. Uma tragédia de tamanha proporção poderia ter ocorrido em qualquer local da cidade, já que a linha férrea atravessa toda a cidade.

Com isso, até hoje este acidente tem causado medo em toda população andradinense, pois os trens carregados de combustível ainda passa com frequência no interior da cidade.

Acrescenta-se também outra notícia que deixa a população apreensiva e com mais medo. De acordo com a notícia expedida pelo Jornal da Globo (2012, p.1):

Cancelas que ajudam a controlar o trânsito e evitam que os motoristas cruzem a ferrovia serão retiradas em Andradina, no interior de São Paulo. Pare, olhe e escute. É o que restará para fazer para quem passa pela linha do trem.

As cancelas foram construídas há 20 anos e são oito cruzamentos. Para garantir a segurança da população, 30 guardas municipais se revezam na operação do equipamento. Os gastos com manutenção e pagamento de funcionários chegam a R\$ 700 mil por ano.

Portanto, pretende-se com este trabalho demonstrar através das entrevistas como os moradores e comerciantes andradinenses percebem a linha férrea e a antiga estação ferroviária, considerando os problemas registrados pela passagem do trem no centro da cidade, portanto, analisar este caso é importante para que o problema identificado possa ser discutido e a população se sinta mais segura em relação à passagem constante dos trens e com isso se atinja uma melhor qualidade de vida das pessoas e para as pessoas.

2 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E LINHA FÉRREA ANDRADINENSE

De acordo com o site da Prefeitura Municipal de Andradina (2014), de onde foram retiradas as maiorias das informações históricas sobre a linha férrea e antiga estação ferroviária.

O desenvolvimento do município começou com a solicitação de Moura Andrade, fundador de Andradina, para que construísse a nova estrada de ferro, a Variante, entre as estações de Araçatuba e Três Lagoas.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi aberta em 1906, seguindo a partir de Bauru. Em 1910 já atingia as margens do rio Paraná, em Jupiá, de onde atravessaria o rio, de início com balsas, para chegar a Corumbá, na divisa com a Bolívia, anos depois.

O trecho entre Araçatuba e Jupiá, que até 1937 costeava o rio Tietê em região infestada pela malária, foi substituído nesse ano por uma variante que passou a fazer parte do tronco principal, enquanto a linha velha se tornava o ramal de Lussanvira.

Em 1957, a Noroeste passou a fazer parte da RFFSA (Rede Ferroviária Federal), transportou passageiros até cerca de 1995, quando esse transporte foi suprimido. Em 1996, a RFFSA deu a concessão da linha para a Novoeste, que transporta cargas até hoje.

A estação de Andradina foi inaugurada em 1936; esse mesmo dia é considerada a data de fundação da cidade, por Antônio Joaquim de Moura Andrade, daí o nome Andradina. A cidade foi aberta em terras da fazenda Guanabara, existente desde 1929 e de propriedade de Moura Andrade. Em apenas um ano, o vilarejo já havia se transformado em município (**Figura 1**).

Cancelas por porteiros

ANDRADINA, 14 (FOLHA) — Visando a melhorar o aspecto urbanístico da cidade, o prefeito Augusto Mariani determinou a substituição das portelas da EF Noroeste do Brasil (rua Paes Leme) por modernas cancelas. O trabalho já foi executado.

Figura 1: Os trens estavam dando trabalho em 1964 na passagem pelo centro da cidade.
Fonte: Folha de S. Paulo, 15/03/1964.

Aberta na variante de Jupiá, em 1940 passou a integrar a linha-tronco da Noroeste. Em 1986, a construção de uma estação nova, fora da cidade, mas sem a construção da variante, fez com que o pátio ferroviário fosse transferido para a nova estação, que recebeu o nome de Andradina-nova; a antiga todo o pátio e trilhos

retirados, menos a linha principal, que continua até hoje sendo passagem dos cargueiros.

Com o desaparecimento dos trens de passageiros acabou ameaçando de demolição o prédio da velha estação, entretanto, salvo pelo tombamento municipal, em 1998 estava ameaçando ruir por falta de conservação. Em 2014 a estação esta extremamente conservada e sendo reutilizada com finalidade cultural.

As figuras 2, 3, 4 e 5 ilustram as fases da estação ferroviária de Andradina:

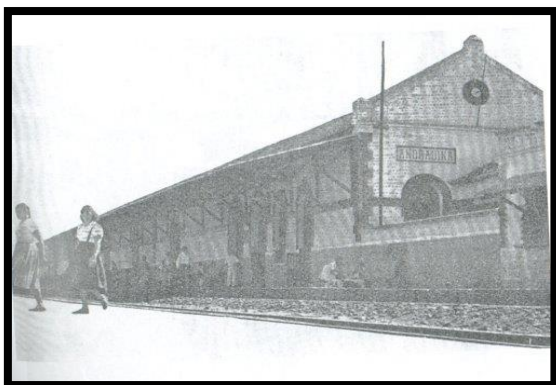


Figura 2: Primeira Estação Ferroviária em 1950.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil.



Figura 3: Estação Ferroviária em 1978.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil.

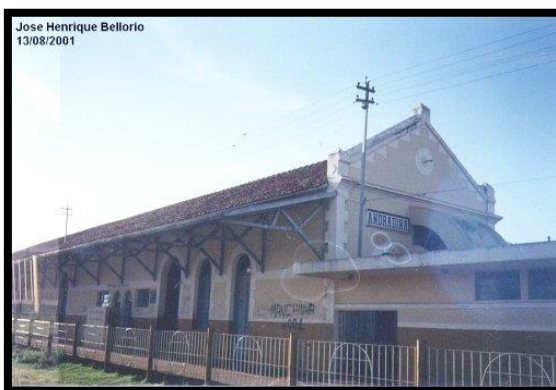


Figura 4: Estação Ferroviária em 2001.
Fonte: José Henrique Bellorio, 2001.



Figura 5: Estação Ferroviária em 2014.
Fonte: Odílio Pereira de Queiroz Neto, 2014.

Durante as entrevistas, tivemos a oportunidade de encontrar pessoas que participaram de diversos desses momentos, algumas delas demonstraram-se entusiasmadas com o assunto, outras se sentiram envergonhadas com a situação atual e a insegurança obtida ao passar dos anos.

3 METODOLOGIA

Para esclarecer a metodologia adotada, apresenta-se o método e a classificação das pesquisas utilizadas neste trabalho.

O método de procedimento técnico utilizado foi o de levantamento, caracterizado pela interrogação direta das pessoas que possam estar envolvidas com o objeto cujo comportamento se deseja conhecerem.

Para Gil (2008, p. 55), “os levantamentos por amostragem desfrutam hoje de grande popularidade entre os pesquisadores sociais, a ponto de muitas pessoas chegarem mesmo a considerar pesquisa e levantamento social a mesma coisa”.

Quanto à natureza da pesquisa, é aplicada, pois “objetiva gerar conhecimento para aplicação prática dirigida à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais” (PRODANOV e FREITAS, 2013, p. 51).

Na análise dos objetivos utilizar-se-á a pesquisa exploratória, que em essência tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, visando proporcionar familiaridade com o problema com vistas de torná-lo explícito ou levantar hipóteses (SELLTIZ *et al.*, 1967 apud GIL, 2002). Acrescentam-se ainda os autores, que esse tipo de pesquisa envolve: “(a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que 'estimulem a compressão”.

A pesquisa descritiva consiste na descrição das características de determinada população ou fenômeno. São incluídas como pesquisas que têm por objetivo levantar as opiniões, atitudes e crenças de uma população (GIL, 2002).

Já quanto à forma de abordagem do problema, a pesquisa se caracteriza como qualitativa e quantitativa. Nas palavras de Prodanov e Freitas (2013, p.70), a pesquisa qualitativa pode ser definida como:

[...] considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Esta não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave.

A pesquisa quantitativa “considera que tudo pode ser quantificável, o que significa traduzir em números opiniões e informações para classificá-las e analisá-las” (PRODANOV e FREITAS, 2013, p. 70).

Como técnica de pesquisa para obtenção de dados foi utilizada as entrevistas. Gil (1999, p. 117) conceitua a entrevista como “uma forma de interação social. Mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação”.

Ainda quanto à coleta dos dados, foi realizada a pesquisa de campo. Segundo Marconi e Lakatos (2003), a pesquisa de campo possibilita o levantamento de dados no próprio local onde os fenômenos ocorrem.

4 PERCEPÇÃO AMBIENTAL DOS MORADORES E COMERCIANTES SOBRE A LINHA FÉRREA E A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

A análise foi realizada por meio de pesquisas em forma de entrevistas, na qual as perguntas compreende verificar a visão dos moradores e comerciantes sobre a linha férrea e estação ferroviária.

As pessoas que participaram da pesquisa, dentre elas vinte e oito mulheres (28) e doze homens (12), na faixa etária entre dezoito (18) e setenta e três (73) anos, com idade média de trinta e cinco (35) anos. Quanto ao sexo, sessenta e quatro por cento (64%) dos entrevistados são mulheres e trinta e seis por cento (36%), homens. Mais de cinquenta por cento (50%) das pessoas que participaram afirmaram ter morado a vida toda na cidade.

Ao questionar os moradores e comerciantes sobre como se sentiam diante da segurança durante o cruzamento da linha férrea, oitenta por cento (87%) se diziam totalmente inseguros, enquanto treze por cento (13%), não avistavam perigo nenhum em relação a insegurança.

Durante as entrevistas, foi perguntado qual o sentimento por aquele lugar, principalmente se vivera ali toda a vida, percebeu-se o quão sentimento ainda há ao relembrar a infância. Observem algumas das respostas:

“Aqui que tenho minha família” (P. R., 21 anos, estudante).

“Amo viver aqui, cidade pequena e tranquila” (S. D., 49 anos, comerciante).

“Nasci aqui e moro até hoje com minha família, me sinto feliz nesta cidade e orgulhoso por ver ela crescer” (V. D., 70 anos, aposentado).

Contudo, perante o amor pela cidade, sessenta por cento (60%) apontou que admira e gosta de viver na cidade, mas quarenta por cento (40%) demonstrou um sentimento ruim em relação à cidade, dizendo que piorou ao longo dos anos.

Os aspectos positivos levantados pelos moradores foram os seguintes: crescimento sociocultural, desenvolvimento comercial, tranquilidade, áreas destinadas ao lazer, como praças totalmente iluminadas e bem conservadas, inclusive a própria estação ferroviária sendo reutilizada para projetos culturais.

Por outro lado, foram apontados também aspectos negativos, como: criminalidade, aumento da circulação de veículos, poluição sonora e insegurança ao atravessar a linha férrea.

Em relação à estação ferroviária e a linha do trem, quarenta e oito por cento (48%) dos moradores apresentaram como pontos positivos: a excelente conservação da estação, que esta sendo agora reutilizada para projetos culturais, trazendo a todos os moradores a oportunidade de fazer dança, música, percussão, artesanato e dentre outros projetos apontados.

No entanto, cinquenta e dois por cento (52%) apontaram pontos negativos: passagem contínua dos cargueiros, barulho extremo que incomodam ao longo da noite e como ponto principal, a insegurança dos pedestres e veículos, devido ao mau planejamento.

A seguir, podem-se observar alguns depoimentos que demonstram a percepção dos moradores sobre os aspectos positivos e negativos:

“Sinto orgulho de ver a nova estação, está linda e bem conservada” (A. C., 18 anos, estudante).

“Iniciativa legal do município e promover as pessoas esses cursos”. (R. L., 28 anos, vendedor).

“Muito bom este projeto, posso levar meus filhos para aprender diversas coisas”. (D. B., 37 anos, do lar).

“Os políticos pensam na estação, mas esquecem no perigo que é a linha do trem no meio da cidade” (C.O., 55 anos, comerciante).

“Moro em frente à linha do trem e morro de medo de deixar meus filhos brincarem nesta região por causa da velocidade dos trens” (G. M., 36 anos, enfermeira).

“Já sou velha e tenho muito medo de andar nessa região, não me sinto segura” (S. B., 73 anos, aposentada).

Em relação às expectativas dos entrevistados sobre um futuro melhor, vemos: a retirada dos trilhos do centro da cidade e neste local construir uma área de lazer com um belo paisagismo, para que todos possam usufruir do espaço e o mais importante se sentirem seguros para caminhar nessa região.

“Imagino futuramente ruas ligando os bairros, sem a linha do trem e o incomodo dos trens causando barulho e desconforto” (T. L., 45 anos, vendedor).

“Um lugar mais bonito e com mais praças, que possamos andar despreocupados com o trem”. (P. A., 42 anos, auxiliar administrativo).

“Vejo o medo de amigos ao deixarem seus filhos brincarem ao redor da linha”. (F. T., 20 anos, estudante).

Sobre a retirada dos trilhos, oitenta e sete por cento (88%) dos entrevistados veem a desativação dos trilhos uma proposta para os próximos anos, e doze por cento (12%) acreditam que não haverá mudanças.

De acordo com as manifestações positivas para a retirada dos trilhos, os argumentos indicam a dificuldade de pedestres e veículos transitarem durante a movimentação dos trens, causando congestionamento, possibilitando acidentes e atrasos nos compromissos diários, além do barulho que incomoda aos moradores que residem próximos a linha.

A figura 6 e 7 ilustra a Estação Ferroviária de Andradina, SP:



Figura 6: Estação Ferroviária.
Fonte: Aline Carreira, out. 2014.



Figura 7: Estação Ferroviária.
Fonte: Aline Carreira, out. 2014.

Apesar da pesquisa realizada com os moradores apontar certo descontentamento com a situação, noventa por cento (90%) gosta de viver em Andradina, SP, e apenas dez por cento (10%) afirmaram não gostar de viver nesta cidade.

CONSIDERAÇÕES

Ao final desta pesquisa, podem-se apontar as seguintes conclusões de acordo com a percepção ambiental dos moradores e comerciantes sobre a linha férrea e estação ferroviária da cidade de Andradina, SP. Os moradores mais antigos do local demonstraram forte sentimento de saudade em relação a uma época em havia transporte de passageiros pelos trens. O lugar é considerado importante, sentimental e histórico, além de apontado como de ótima localização na cidade.

Os mais novos não notam a necessidade da linha férrea, junto à estação no centro urbano de Andradina, SP.

As pessoas que vivem no local, tanto morando como trabalhando, estão descontentes e muito inseguras em relação à linha férrea cruzar a cidade, 'cortando-a' ao meio, e passando pelo centro comercial. A falta de compromisso do Poder Público para com esse problema tem causado descontentamento na população que frequenta diariamente esse local.

Entretanto, sobre a estação percebe-se o orgulho das pessoas ao saberem que este local está sendo reutilizado para projetos culturais que envolvem toda a população, trazendo vários cursos, tais como: dança, música, artesanato, entre outros. A maioria dos entrevistados sinaliza de forma positiva a desativação dos

trilhos que passam pelo interior da cidade, e também acreditam que isso ocorrerá futuramente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Banco de informações e mapas de transportes:** Transporte ferroviário do Brasil. Ministério dos Transportes. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/03-ferro/ferro.html>>. Acesso em: 01 out. 2014.

CANCELAS de ferrovia serão retiradas em Andradina, SP. **Jornal O Globo on line.** Rio Preto e Araçatuba, SP. 04 jan. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2012/01/cancelas-de-ferrovia-serao-retiradas-em-andradina-sp.html>>. Acesso em: 30 set. 2014.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Município de Andradina, SP.** 10 mai. 2014. Disponível em: <<http://estacoesferroviarias.com.br/a/andradina.htm>>. Acesso em: 01 out. 2014.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOVERNO de Andradina teme nova tragédia com ferrovia no centro. **Jornal Impacto on line.** Andradina, SP. 08 mai. 2013. Disponível em: <<http://www.jornalimpactoonline.com.br/cidades/governo-de-andradina-teme-nova-tragedia-com-ferrovia-no-centro>>. Acesso em: 30 set. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010:** Informações socioeconômicas, município de Andradina, SP. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/236ZW>>. Acesso em: 10 out. 2014.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica.** 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ANDRADINA. **Nossa cidade: história.** Disponível em: <<http://www.andradina.sp.gov.br/portal/cidade/11>>. Acesso em: 01 out. 2014.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico:** Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho científico. 2ª ed. Novo Hamburgo, RS: Universidade Feevale, 2013.

SILVA, J. C. L. da. Breve História das Ferroviárias. **Brasil Escola.** s. d. Disponível em: <<http://www.brasilecola.com/geografia/ferrovias.htm>>. Acesso em: 13 out. 2014.