A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE FLÓRIDA PAULISTA

Mayara Cristina Higashi¹, Hélio Hirao²

UNESP – Presidente Prudente. ¹ Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, ² Docente do Dept. Planejamento, Urbanismo E Ambiente. E-Mail: mayara_higashi@hotmail.com

RESUMO

A ocupação e desenvolvimento do noroeste paulista, segundo Carvalho (1998), pode ser explicada por motivos diversos em função da expansão da rede ferroviária para essa região. Essa expansão deu origem a uma rede de patrimônios, que hoje, formam uma rede de pequenas e médias cidades no interior do estado. Entretanto, como afirma Stefani (2007), durante o período de industrialização do Brasil, o transporte ferroviário acabou ficando antieconômico, o que levou a extinção de grande parte de suas linhas. Entre estatizações e privatizações, todavia, as instalações que atendiam a ferrovia acabaram abandonadas, ficando a mercê da ação do tempo e depredação humana, formando lugares desvalorizados na malha urbana. É preciso identificar esse patrimônio histórico e reintegrá-los às suas cidades, de modo a preservar o significado e o caráter dessas edificações.

Palavras chave: estação ferroviária, Flórida Paulista, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Patrimônio Histórico, noroeste paulista

INTRODUÇÃO E OBJETIVO

O presente trabalho tem por fim realizar um levantamento da estação ferroviária de Flórida Paulista, implantada em 1959 e desativada em 2001 – segundo Giesbrecht (2011) -, para identificar seu valor como patrimônio histórico e verificar seu estado de conservação. Para isso, faz também uma análise comparativa com estações das cidades do entorno, também do tronco-oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, para averiguar as características importantes dessa arquitetura que definem seu caráter histórico, servem assim de subsídios para projetos de requalificação urbana que o adequem ao cotidiano da cidade contemporânea.

O chamado tronco-oeste da Companhia, segundo Giesbrecht (2011), liga o município de Itirapina ao Rio Paraná, sendo que o ponto final é a cidade de Panorama. A análise se baseou, portanto, na comparação da edificação da estação de Flórida Paulista (1959) com sua estação anterior, Adamantina (1950) e posteriores, Pacaembu (1959), Dracena (1959) e Panorama (1962).

METODOLOGIA

O levantamento, realizado *in loco* durante o ano de 2012 e 2013, envolveu as instalações da estação ferroviária, seu entorno e o município que a abriga. A análise, por sua vez, foi auxiliada

por bibliografia que engloba a expansão ferroviária para o noroeste paulista, surgimento e desenvolvimento do município e histórico da estação ferroviária.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A edificação da estação ferroviária de Flórida Paulista é dividida em dois blocos, além da plataforma de embarque. Junto à plataforma encontra-se a edificação principal, enquanto que os sanitários, num bloco isolado, encontram-se mais a frente.

Os dois blocos da edificação possuem o mesmo estilo, sendo em alvenaria, recoberta com reboco e pintura e estrutura do telhado aparente em madeira e telhas de barro. É provável que, pelo período de construção da estação, ela não possua estrutura de pilar e vigas, mas de paredes autoportantes, uma vez que sua espessura é de 30 cm, correspondendo aos antigos blocos de tijolo produzidos artesanalmente.

Com pé-direito de 4 metros, pode-se dizer que a edificação principal da estação é formada por três ambientes, sendo um deles a bilheteria (ver figura 01).

Figura 01. Planta baixa da estação ferroviária com a plataforma de embarque.

As condições precárias da cobertura, aliada ao piso do interior da edificação, que se encontra em grande parte ausente – deixando a mostra saliências que permitem o acúmulo de sujeira e água da chuva –, tornam o local propício para a proliferação do mosquito transmissor da dengue.

Em relação à organização espacial da edificação, nota-se que houve uma divisão aparentemente simétrica da fachada em áreas, sendo que os enrijecimentos da parede de alvenaria – de 45 cm – foram utilizados neste tratamento. Curiosamente, a quantidade de

segmentos da elevação frontal (nordeste) diferem da elevação posterior (sudoeste). A elevação posterior da estação foi dividida em três áreas, enquanto que a elevação frontal em quatro (ver figura 02).

Figura 02. Elevações da estação ferroviária de Flórida Paulista.

Fonte: produzido pela autora a partir de levantamentos realizados em campo (2013)

Essa divisão em áreas da fachada também difere em questões de planta. Como dito, a planta é dividida em três ambientes, porém, mesmo em relação à elevação posterior – que também possui a divisão em três áreas –, não há a superposição de informações, uma vez que, buscou-se nas elevações a simetria, objetivo esse que não é alcançado pela projeção da planta baixa, que não apresenta tal característica.

Ainda em relação às questões estéticas, nota-se, apesar das pichações e do desgaste sofrido pelo tempo, que desde o início as cores utilizadas na estação foram o azul e o amarelo. Por sua vez, a situação das aberturas também é de depredação. As portas de abrir trabalhadas em madeira e as janelas basculantes de estrutura metálica, ambos corroídos pelo tempo e degradados pela ação humana, já não possuem qualquer sinal do vidro que um dia existiu em seu fechamento.

Anexado à edificação principal, a plataforma de embarque sofreu alterações com o passar do tempo. De acordo com o registro fotográfico da década de 1960, a estrutura de sustentação da cobertura era formada por pilares de madeira com mão-francesas em ambos os lados.

Atualmente, a estrutura em madeira ainda é encontrada na treliça. No entanto, os pilares foram alterados, sendo compostos pelo perfil dos trilhos da ferrovia. O fechamento lateral da cobertura também permaneceu em madeira, assim como as telhas de fibrocimento (ver figuras 03 e 04). Entretanto, seguindo os registros fotográficos, a alteração da estrutura de cobertura não foi um fato recente, mas ocorrido por volta da década de 1990, ou até antes, visto que ela já está presente nas fotos datadas de 1993.

Figura 03. Estação ferroviária e plataforma de embarque: treliça em madeira e pilar com perfil dos trilhos. Foto: HIGASHI, M. C. (2013) Fonte: Arquivo Pessoal. **Figura 04.** Estação ferroviária e plataforma de embarque - telhas de fibrocimento e fechamento lateral de madeira. Foto: HIGASHI, M. C. (2012) Fonte: Arquivo Pessoal.

As condições da plataforma de embarque são semelhantes à da edificação principal, com buracos e rachaduras no piso de blocos de concreto, marcas de oxidação na estrutura metálica e cobertura danificada, em virtude de telhas quebradas e ausentes. O mobiliário que ali havia, foi também depredado, o assento de um dos bancos foi arrancado e a placa de indicação da ferrovia não é mais legível, devido à ação do tempo.

O conjunto de sanitários apresenta as mesmas características da edificação principal, assim como, condições. Marcadas pelo desgaste do tempo e pela infiltração, as paredes são de 30 cm, provavelmente autoportantes, sem a presença do sistema de vigas e pilares. A pintura mantém o tom de amarelo, no entanto, não há enrijecimento de pilares, visto que as pequenas dimensões tornaram-no dispensáveis. A estrutura de cobertura é de madeira aparente com telhas de barro, que assim como na edificação principal encontram-se quebradas ou ausentes (ver figuras 05 e 06).

Figura 05 e 06. Condições do bloco de sanitários. Foto: HIGASHI, M. C. (2012) Fonte: Arquivo Pessoal.

O interior do conjunto de sanitários é azulejado e dividido, com paredes de vedação de 12 cm, em duas cabines com bacias sanitárias e duas áreas de mictórios. Atrás de um deles, inclusive, há ainda um lavatório mal planejado. Curiosamente, não há uma porta que guarde esse ambiente, há apenas um simples portão metálico que não mantém a privacidade dos usuários. Esta, acredita-se, deveria ser dada pelo muro pouco a frente do portão, que separa a edificação da área externa.

Quando comparado às outras estações ferroviárias da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tiveram data de fundação próxima ou semelhante, é possível perceber as relações entre os projetos.

Em Pacaembu, Dracena e Flórida Paulista, as estações ferroviárias tiveram a mesma data de fundação – 1959. No caso de Pacaembu e Flórida, a similaridade entre as estações é evidente. Pelas imagens obtidas da primeira, acredita-se que as estações possuam a mesma planta, visto que todas as elevações são idênticas, diferindo apenas a plataforma de embarque, que possui estrutura ligada a edificação, enquanto que na de Flórida, a estrutura é independente (ver figura 07). Com o conjunto de sanitários em um bloco isolado, as mesmas aberturas, cobertura e tratamento estético, acredita-se que os construtores da Companhia tenham adotado o mesmo projeto para as duas cidades (ver figura 08).

Figura 07. Estação Ferroviária de Pacaembu. Foto: HINUY, H. Y. (1993) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2012). **Figura 08.** Estação Ferroviária de Pacaembu. No canto, o conjunto de sanitários isolado. Foto: VASCONCELOS, F. (2001). Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2012)

Já em Dracena, a escala do projeto realizado foi maior, no entanto, ainda é possível notar similaridades em relação à estação de Flórida Paulista, como o bloco de banheiros isolados, o tratamento estético, os detalhes das aberturas e a plataforma de embarque (ver figuras 09 e 10).

Figura 09. Estação Ferroviária de Dracena. Foto: HINUY, H. Y. (2001) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2013b). **Figura 10.** Detalhe das aberturas e plataforma de embarque da Estação Ferroviária de Dracena. Foto: HINUY, H. Y. (1993) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2013b)

A partir dessa comparação, acredita-se que o conjunto de sanitários isolado e o tratamento estético tenham sido partidos adotados pela Companhia, durante algumas décadas, nos projetos dessa linha férrea. Além das cidades já citadas, Panorama – cuja estação data de 1961, e Adamantina (1950) também possuem tais aspectos característicos (ver figuras 11 e 12).

Figura 11. Estação Ferroviária de Panorama. Foto: SZABADI, P. (2005). Fonte: GIESBRECHT (2012).

Figura 12. Sanitários da Estação Ferroviária de Adamantina. Foto: VASCONCELOS, F. (2001). Fonte: GIESBRECHT (2013a)

Além disso, a semelhança existente entre as estações permite afirmar que há uma arquitetura ferroviária caracterizada pela simplicidade. Segundo Souza (s.d.), o partido arquitetônico da época visava tornar a arquitetura um elemento de representação das inovações da época. Para isso, o Art Decó simplificado, de acordo com o Coelho (2000), era o modelo que melhor representava o desenvolvimento e o progresso.

É válido relatar ainda que as estações de Adamantina e Pacaembu não mais existem. A estação de Pacaembu foi demolida, segundo Giesbrecht (2012), por volta dos anos 2000, enquanto que a de Adamantina foi incendiada por vândalos em 1999 (Giesbrecht, 2013a). Já as estações de Dracena e Panorama, como relatado por Giesbrecht (2013b, 2013c) foram descaracterizadas com o tempo, sendo hoje atribuído a elas o uso de centro cultural (ver figuras 13, 14, 15 e 16).

Figura 13. Estação Ferroviária de Dracena. Foto: HINUY, H. Y. (2001) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2013b). **Figura 14.** Estação Ferroviária de Dracena, atual Centro Cultural. Foto: CABREDO, R. (2006) Fonte: GIESBRECHT R. M. (2013b). **Figura 15.** Estação Ferroviária de Panorama. Foto: LANGBECK, W. (1987) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2013c). **Figura 16.** Estação Ferroviária de Panorama, atual Biblioteca Pública. Foto: LUIZÃO, C. (2006) Fonte: GIESBRECHT, R. M. (2013c).

CONCLUSÕES

A estação ferroviária de Flórida Paulista encontra-se isolada na divisa entre a área rural e urbana em virtude do próprio planejamento do município. Nesse momento, no entanto, é preciso incorporá-la ao traçado urbano, visto que como perdeu sua função, sua tendência é o abandono. Renovar, revitalizar e atribuir um novo uso à estação é fundamental, para que ela não perca seu caráter e acabe como as estações de Pacaembu e Adamantina, levando a perda de um registro material importante de sua história. Porém, ao mesmo tempo, o novo projeto de requalificação urbana não deve descaracterizá-la, como ocorreu em Panorama e Dracena, mas manter sua ambiência característica e possibilitar novos espaços para apropriações socioespaciais, de acordo com as necessidades da cidade contemporânea.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, R. C. M. S. A Formação da rede urbana na fronteira noroeste do Estado de São Paulo: 1890/1950. In: PADILHA, N. (Org.) **Cidade e Urbanismo: História, Teorias e Práticas**. Salvador: MAU - FAUFBA, 1998. p. 332 – 354

COELHO, G. N. **Art Déco: Uma vertente da modernidade**. Goiânia: Vieira/Trilhas Urbanas, 2000.

GIESBRECHT, R. M. Adamantina. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. [s.l.] 2013a. Disponível m: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/adamantina.html>>. Acesso em: 29 abr. 2013

GIESBRECHT, R. M. Dracena. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. [s.l.] 2013b. Disponível m: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/d/dracena.html>>. Acesso em: 29 abr. 2013

GIESBRECHT, R. M. Flórida Paulista. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. [s.l.] 2011. Disponível m: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/f/florida.html>>. Acesso em: 08 nov. 2012

GIESBRECHT, R. M. Pacaembu. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. [s.l.] 2012. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pacaembu.htm>>. Acesso em: 29 abr. 2013

GIESBRECHT, R. M. Panorama. In: **Estações Ferroviárias do Brasil**. [s.l.] 2013c. Disponível m: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/panorama.htm>>. Acesso em: 29 abr. 2013

SOUZA, J. M. D. de. Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Colóquios, [s.d]. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2948>>. Acesso em 08 de ago. 2013

STEFANI, C. R. B. **O Sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. 304 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>>. Acesso em: 05 nov. 2012