CATANDUVA: PATRIMÔNIO AO LONGO DO ANTIGO LEITO FÉRREO

Eduardo Trovó Palmieri, Evandro Fiorin

Universidade Estadual Paulista – UNESP, NAU/GPARC – Grupo de Pesquisa de Projeto, Arquitetura e Cidade, Campus de Presidente Prudente, SP. E-mail: edu_trovo@hotmail.com
Órgão de Fomento: PIBIC-CNPq.

RESUMO

Na segunda metade do século XX, o surgimento do transporte ferroviário no Brasil foi um fator determinante para o desenvolvimento de muitos municípios do interior do Estado de São Paulo a partir de suas áreas centrais, por onde passavam as linhas férreas, como é o caso da cidade de Catanduva, no noroeste paulista. No entanto, com o declínio desse meio de transporte, as áreas em contiguidade com o antigo leito férreo dessas cidades passaram a sofrer um processo de obsolescência. Assim, este trabalho faz parte de uma pesquisa mais ampla, que tem como objetivo estudar as áreas urbanas deterioradas que caracterizam o leito férreo de algumas cidades do interior paulista. Levantamento que, a princípio, vai pontuando os elementos mais emblemáticos dessas paisagens, destacando o patrimônio arquitetônico que ainda está de pé, de modo a revelar, posteriormente, traços do abandono e marginalidade. Aqui apresentaremos, portanto, o estudo de caso de Catanduva.

Palavras-chave: *Catanduva; Ferrovia; Patrimônio, Levantamento, Mapeamento.*

CATANDUVA: HERITAGE OVER THE ANCIENT RAILROAD

ABSTRACT

In the second half of the twentieth century, the emergence of rail transport in Brazil was a determining factor for the development of many municipalities in the State of São Paulo from their central areas; they passed the lines, as is the case of city of Catanduva, in northwest of São Paulo. However, with the decline of this means of transport, areas contiguous with the old iron bed these cities began to suffer from obsolescence process. This work is part of a wider research, which aims to study urban areas deteriorated featuring iron bed some cities of São Paulo. Survey that, in principle, will punctuating the most emblematic elements of these landscapes, highlighting the architectural heritage that is still standing, to reveal later, traces of abandonment and marginalization. Here the presentation is about the case study of Catanduva.

Keywords: *Catanduva; Railroad; Heritage, Research, Mapping.*

INTRODUÇÃO

Este trabalho trata do surgimento da cidade de Catanduva na região noroeste do Estado de São Paulo, de modo a considerar o levantamento do patrimônio ferroviário desta cidade, que teve sua história e desenvolvimento diretamente relacionados à estrada de ferro. É apresentado aqui, um mapeamento realizado pelo método da prática do caminhar, de modo a deflagrar os principais edifícios que ainda se mantêm de pé e preservados, ao longo do antigo leito férreo, bem como, as possíveis marcas do abandono e deterioração desse patrimônio. Um percurso que se fez a partir da Estação Ferroviária, hoje transformada em centro cultural.

Apesar das origens da cidade datarem por volta de 1850 é a partir da chegada da estrada de ferro, em 1910, na ainda denominada Vila Adolpho, que assistimos o seu desenvolvimento, com o nome “Estrada de Ferro Vila Adolpho”, de propriedade da Companhia São Paulo Norte (QUAGLIA, 2003). Depois, a estrada de ferro é encampada pelo governo estadual paulista passando a denominar-se EFA (Estrada de Ferro Araraquarense), integrando assim, a linha tronco que parte de Araraquara, passando por várias cidades do interior paulista como: Bueno de Andrada, Matão, Santa Ernestina, Taquaritinga, Cândido Rodrigues, Santa Adélia, Pindorama, Catanduva e, continuando por Catiguá e outras cidades, como São José do Rio Preto e Votuporanga, até chegar à Santa Fé do Sul, na divisa do Estado de São Paulo com o Estado Mato Grosso Do Sul (TORTORELLO, 2010).

É a partir desse contexto que o desenvolvimento econômico de Catanduva é impulsionado. Com o objetivo de escoar a produção cafeeira dessa região, a ferrovia também trouxe consigo a pujança e um crescimento significativo da cidade. Nesse momento surgirão diversos edifícios para exercer as funções da ferrovia, bem como, alavancar atividades econômicas da cidade, surgem instalações hoteleiras e instituições bancárias, além diversas indústrias relacionadas com o beneficiamento de matérias primas. Os traços desse desenvolvimento podem ser vislumbrados ainda hoje, depois do sucateamento da malha ferroviária do Estado e do fim do transporte de passageiros.

Sendo assim, o objetivo desta pesquisa é o de levantar os principais elementos característicos desse período, deflagrado pelas edificações que permaneceram e, ainda, mapear as áreas urbanas deterioradas que compõem antigo leito férreo de Catanduva, identificando novo usos e formas de preservação e ocupação existentes, de modo a destacar as características do patrimônio e traços de abandono e marginalidade.

METODOLOGIA

No estudo de caso da cidade de Catanduva, os levantamentos e análises foram realizados, através da prática do caminhar, os quais se revelam em interpretações passíveis de funcionarem como exercícios para o aprendizado das áreas deterioradas percorridas. Constituem um intento de fugir de um levantamento fotográfico tradicional, indo mais além, como uma especulação que gera um mapeamento-intelecção sobre algumas das realidades vivenciadas pelo pesquisador. São histórias e histori-cidades traduzidas por um olhar dinâmico, que participa reflexivamente e, dialoga com os contextos (FIORIN, 2015).

Ao percorrer o local de análise, os pesquisadores, através do caminhar, deixam-se perder na área de estudo, sendo possível descobrir espaços, usos, tipos e situações não institucionalizados nesse território de possibilidades, que vai sendo fissurado pelo perambular. A prática de *andare a zonzo* (CARERI, 2013) é o que proporciona, assim, um levantamento de algumas pistas, a compreensão fragmentária e transitória dos lugares e, principalmente, a possibilidade de um encontro com o “o outro”, tal como sugeriu (FOUCAULT, 1967).

Com base nesse método, visamos uma compreensão múltipla sobre o território, como nos ensina DERRIDA & GUATTARI (1995); um olhar rizomático, aberto e dinâmico, através da pluralidade de meios utilizados, desde o desenho até a fotomontagem, onde os pesquisadores, *pari passu* ao ato de documentação passam a fazer parte do movimento urbano, entendendo as singularidades inerentes ao próprio processo de percepção. Logo, a troca de experiências e uma interpenetração das vivências do lugar, parte importante dessa pesquisa, tendem a serem fenomenologicamente compreendidas. (MERLEAU-POUNTY, 1999).

Além disso, a investigação das áreas urbanas também perpassou pelas fontes documentais sobre a história da formação urbana da cidade de Catanduva e sobre o patrimônio arquitetônico que fora edificado na cidade no período áureo da ferrovia. Este levantamento de informações ocorreu por meio de consultas e pesquisas em museus, a saber: o "Museu da Imagem e Som", a "Biblioteca Pública Municipal" e o "Museu Padre Albino". Houve a coleta de informações por meio de fotos, livros, consultas em artigos de revistas e recortes de jornais, além de fontes orais secundárias, que auxiliaram na realização da pesquisa.

RESULTADOS

Como outras cidades do interior paulista desenvolvidas com a chegada da ferrovia encontramos, nos dias de hoje em Catanduva, os traços dos tempos áureos do período em que a cultura cafeeira foi o motor da economia local. Edifícios emblemáticos que serviam tanto para o armazenamento, como para o beneficiamento do café e outros produtos agrícolas, ainda se mantém de pé, ao longo do antigo leito férreo da cidade. Margeando o Rio São Domingos a linha férrea serpenteia o relevo e acomoda em seu percurso algumas arquiteturas com características importantes. O Edifício da Estação e armazéns foi preservado e é o mais emblemático; o antigo Instituto Brasileiro do Café está em más condições; nas instalações das antigas Industrias Reunidas Matarazzo, agora se localiza a COCAM (uma companhia de café solúvel e derivados) e a antiga indústria Anderson Clayton, atualmente, Armazém do Café é, hoje em dia, uma propriedade particular (Figura 01). O mapeamento do patrimônio ao longo do Leito Férreo é destacado na Figura 02.

Figura 01. Levantamento do Patrimônio do Leito Férreo de Catanduva

Fonte: Mapa elaborado pelos autores, 2016.

Figura 02. Mapeamento do Leito Férreo de Catanduva

Fonte: Mapa elaborado pelos autores, 2016.

DISCUSSÃO

A cidade de Catanduva, atualmente inserida em um novo contexto histórico, não mais marcado pela influência do café e do transporte ferroviário, encontra nova relação para construções que pontuavam o percurso dos trilhos do trem. Ao longo do antigo leito férreo encontram-se galpões, armazéns e edifícios fabris, que exerciam funções específicas dentro do contexto ferroviário, seja para armazenagem, ou beneficiamento dos produtos agrícolas, como o café e o algodão e, agora, algumas destas edificações são apropriadas por outras funções que as ressinificam.

No percurso trilhado, tomou-se como ponto de partida o prédio da antiga Estação Ferroviária da cidade, a atual “Estação Cultura”. Ao longo do nosso trajeto foi possível encontrar espaços que foram revitalizados, reutilizados ou, mesmo, espaços à mercê do tempo, abandonados. Uma parte desses teve a sua história e o seu patrimônio preservado, enquanto outros tornaram-se espaços residuais, obsoletos.

Em relação ao atual edifício da Estação Ferroviária, inaugurado em 1948, pode-se dizer que passou por diferentes fases. O prédio passou por reformas, como em 1934 e 1988, no entanto, a partir de meados dos anos 2000 foi marcado por um período de abandono e falta de manutenção, assim como toda a linha férrea, o desamparo do centro histórico da cidade se mostrava evidente. Nessa época diversas notícias de jornais apontavam o descaso com o patrimônio público,

denunciando a falta de manutenção e os usos indevidos que ocorriam no local, por exemplo: tráfico de drogas, prostituição e abrigo de moradores de rua.

O edifício principal da estação e os armazéns adjuntos sofrem uma significativa alteração no ano de 2006, quando se tornaram a “Estação Cultura”, sede da Secretaria da Cultura Municipal, onde ocorrem diversas atividades e programas culturais, como aulas e oficinas; quanto aos antigos armazéns, estes deram lugar a um espaço de exposição. Anteriormente, os armazéns serviram para outros fins: uma rodoviária e uma feira, popularmente conhecida como “Sacolão”.

Apesar do longo período de descaso e abandono o edifício da Estação Ferroviária e dos armazéns que a ladeavam hoje encontram-se em bom estado de conservação – espaços que agora servem à comunidade. Tal fato, interferiu diretamente na relação que antes era mantida com o entorno imediato, além das novas relações sócio espaciais. Nesse caso, devemos levar em consideração que este complexo se tornou um exemplo emblemático, pois assumiu um novo significado para a cidade, uma exceção que merece destaque, considerando outras estações ferroviárias de cidades do interior paulista (FIORIN; HIRAO, 2015).

No ano de 2006 foi iniciado um processo de tombamento da Rua Rio de Janeiro, onde se localiza a antiga estação, o qual pretendia manter as particularidades arquitetônicas dos edifícios, além de preservar os paralelepípedos que caracterizavam a rua. Todavia, não observamos isso em nossas caminhadas e analisando fontes documentais, uma vez que ocorreram demolições e alterações e a rua foi totalmente asfaltada. Há algumas exceções, como é o caso do Hotel Presidente, localizado a alguns metros da estação, na principal rua da cidade, a Rua Brasil, que apesar de ter passado por algumas alterações, continua fazendo parte da paisagem urbana como um dos poucos edifícios do contexto histórico, além da própria estação, que ainda rememoram as origens da cidade.

O antigo Instituto Brasileiro do Café se apresenta em más condições externas, com pichações nas suas elevações principais. Entretanto sua estrutura interna está sendo utilizada por uma pequena cooperativa de materiais descartados a serem reciclados. Nas instalações das antigas Industrias Reunidas Matarazzo, agora se localiza a COCAM (uma companhia de café solúvel e derivados). Esta indústria já não tem tanta importância econômica para a cidade, como no passado, porém, a função industrial ajuda a preservar os antigos armazéns, outrora imponentes. Além disso, a antiga chaminé se mantém demarcando a paisagem do leito férreo. No caso da antiga indústria Anderson Clayton, atualmente, esta é uma propriedade particular, que pode ser locada para a realização de festas e eventos e ficou popularmente conhecida como: “Armazém do Café”.

Dentre os espaços abandonados nas áreas centrais, há um grande vazio urbano, o que antes era um pátio de manobras, agora serve como um pasto para animais, depósito de lixo e entulho de construção, além de atalho para pedestres. Há também uma construção deteriorada. É possível encontrar ao longo do leito férreo, caixas d’água elevadas, uma passarela de madeira e vagões de trem em processo de deterioração, resquícios do tempo áureo da ferrovia.

CONCLUSÃO

Neste trabalho foram apresentados os levantamentos que pontuam os edifícios emblemáticos, destacando o patrimônio arquitetônico que ainda está de pé, ao longo do antigo leito férreo da cidade de Catanduva. O mapeamento pôde revelar, que a maior parte das estruturas que acompanharam a chegada dos trilhos permanecem na paisagem urbana atual, no entanto, muitas delas adaptando-se a novos usos e funções ou, em menor proporção, abandonadas.

Os exemplos que destacamos, como o edifício da Estação Ferroviária e armazéns afirmam novos usos e funções para a cidade. Transformados em prédios culturais atendem, de alguma maneira, anseios da comunidade local. Outras construções da época áurea da ferrovia, como o Hotel Presidente são exceções em meio às mudanças do modo de vida atual, que alteraram o panorama do centro da cidade. De outra forma, as funções industriais são adaptadas nos antigos edifícios fabris, hoje ocupados pela COCAM. Entretanto, o antigo galpão do IBC, apesar do uso relevante, ainda carece de ações para salvaguardar o patrimônio arquitetônico. O Armazém do Café também pode se valer desse raciocínio, dada sua mudança de uso.

Do ponto de vista urbano, os diversos elementos característicos da ferrovia, que se espriam ao longo do antigo leito férreo poderiam ainda ser catalogados, de modo a trazer à tona os traços do abandono e marginalidade, que foram possíveis de serem detectados pelos rastros deixados nas paredes pichadas e restos de lixo e entulho.

Em suma, a condição de preservação de alguns edifícios emblemáticos levantada não camufla um dilema presente em muitos pátios ferroviários das cidades do interior paulista. Catanduva, como outras cidades estudadas por esta pesquisa, apesar dos bons exemplos de revitalização mapeados, também se delinea ao longo do antigo leito férreo, por uma paisagem urbana muito suscetível ao abandono e usos marginalizados. É nossa tarefa rever tais espaços desconsiderados, deteriorados e marginalizados para que novas possibilidades de intervenções possam surgir (TROVÓ-PALMIERI, 2016).

REFERÊNCIAS

CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

DELEUZE, G. GUATTARI, F. Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia. V. 1. São Paulo, Editora 34, 1995.

FIORIN, E.; HIRAO, H. Cidades do Interior Paulista: Patrimônio Urbano e Arquitetônico. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

FIORIN, E.; Patrimônio e Marginalidade nos antigos leitos férreos de cidades do interior paulista. In: ROSIN, T. A.; ROSIN, T. A. (org.). (Re) Pensando a Cidade. 1ed. Tupã-São Paulo: ANAP, 2015, p. 166-199.

FOUCAULT, M. De Outros Espaços. Paris: Cercle d'Études Architecturales, 14 de março de 1967.

MERLEAU-PONTY, M. Fenomenologia da Percepção. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

QUAGLIA, V. C. Catanduva de A a Z. São José do Rio Preto: Rio-Pretense, 2003.

TORTORELO, J. M. Viajando Pela Estrada de Ferro Araraquara. Matão: Gráfica Matonense Ltda, 2010.

TROVÓ-PALMIERI, E. Arquitetura Marginal: o desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista (Catanduva-SP). Anais do XVIII Congresso de Iniciação Científica da UNESP. São Paulo: UNESP, 2016 (no prelo).