

Araraquara: história e patrimônio ferroviário e industrial

Araraquara: history and railway and industrial heritage

Araraquara: historia y patrimonio ferroviario y industrial

Laís da Silva Rodrigues

Mestranda, UNESP, Brasil.
lais.s.rodrigues@unesp.br

Evandro Fiorin

Professor Doutor, UNESP, Brasil.
evandrofiorin@gmail.com

Lucas do Nascimento Souza

Mestrando, UNESP, Brasil.
lucas.nascimento-souza@unesp.br

RESUMO

No processo de desenvolvimento das cidades, a malha urbana atravessa períodos de expansão bem distintos. Diversas cidades do interior paulista têm sua origem e desenvolvimento influenciados pelas estradas de ferro, até culminar na debacle desse modal e a consequente marginalização do leito férreo e dos edifícios de valor patrimonial ali estabelecidos. O presente trabalho tem como objetivo apontar a influência da ferrovia na malha urbana de Araraquara-SP, assim como entender o seu desenvolvimento urbano inicial. A busca por evidenciar esses fatores é conseguida a partir da revisão histórica da cidade, com foco no trecho urbano que abriga a ferrovia e suas adjacências, por meio de mapas e imagens do passado e atuais. Como sede da Estrada de Ferro Araraquarense, a cidade possui um rico patrimônio histórico e memórias de épocas distintas, o que estabelece um diálogo entre as transições do espaço tempo que a ferrovia criou como um agente de transformação urbana. Para que essas memórias sejam preservadas é preciso despertar o interesse da sociedade através do “conhecer” o patrimônio e conscientizar a população sobre a importância em preservá-lo.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia. Patrimônio. Araraquara-SP.

ABSTRACT

In the process of city development, the urban network goes through very different periods of expansion. Several cities in the interior of São Paulo have their origin and development influenced by the railways, until culminating in the fall of this modal and the consequent marginalization of the railway bed and the buildings of patrimonial value established there. The present work aims to point out the influence of the railroad in the urban network of Araraquara-SP, as well as to understand its initial urban development. The search to highlight these factors is achieved from the historical review of the city, focusing on the urban stretch that houses the railroad and its surroundings, by means of maps and images from the past and present. As the headquarters of the Araraquarense Railway, the city has a rich historical heritage and memories of distinct eras, which establishes a dialogue between the transitions of time that the railway created as an agent of urban transformation. For these memories to be preserved, it is necessary to awaken society's interest through "knowing" the heritage, making the population aware of the importance of preserving it.

KEYWORDS: Railway. Heritage. Araraquara-SP.

RESUMEN

En el proceso de desarrollo de la ciudad, la red urbana pasa por períodos de expansión muy diferentes. Varias ciudades del interior de São Paulo tienen su origen y desarrollo influenciado por el ferrocarril, hasta culminar en el declinio de este modal y la consiguiente marginación del lecho ferroviario y de los edificios de valor patrimonial allí establecidos. La presente investigación tiene por objetivo señalar la influencia del ferrocarril en la red urbana de Araraquara-SP, así como comprender su desarrollo urbano inicial. La búsqueda para destacar estos factores se realiza a partir de la revisión histórica de la ciudad, centrándose en el tramo urbano que alberga el ferrocarril y sus alrededores, mediante mapas e imágenes del pasado y del presente. Como sede del Ferrocarril Araraquarense, la ciudad posee un rico patrimonio histórico y memorias de distintas épocas, lo que establece un diálogo entre las transiciones del tiempo que el ferrocarril creó como agente de transformación urbana. Para que estas memorias se conserven, es necesario despertar el interés de la sociedad a través del "conocimiento" del patrimonio, concienciando a la población de la importancia de su preservación.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril. Patrimonio. Araraquara-SP.

INTRODUÇÃO

Criada em 22 de agosto de 1817, a freguesia de São Bento de Araraquara surgiu do desmembramento da freguesia de Piracicaba, por alvará real de D. João VI, e elevada à cidade de Araraquara em 6 de fevereiro de 1889, quatro anos após a Companhia Rio-Clarense chegar a suas terras, alterando a dinâmica urbana da cidade. Após esse primeiro contato, o trecho foi incorporado à Companhia Paulista de Ferro e, em 1896, surge a Companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA), inicialmente de capital privado, tornando-se o KM 0 da linha tronco. Com o início da construção da EFA, a malha urbana de Araraquara sofreu modificações decorrentes do desenvolvimento proporcionado pela estrada de ferro, sendo um deles a transposição e ocupação territorial para além da margem do Córrego da Servidão, formando a Vila à beira da linha da ferrovia, que passou a abrigar alguns pátios fabris. É importante salientar que, mesmo com o processo de decadência da ferrovia em muitas outras cidades, em Araraquara os usos ferroviários ainda estão presentes em menor escala, em algumas de suas instalações, a não ser na Estação Ferroviária, esta que, hoje em dia, abriga um museu. Mesmo assim, o processo deterioração acontece nas áreas marginais ao longo do leito férreo, solapando também as antigas indústrias desocupadas inseridas em um contexto residencial, por decorrência da expansão da cidade. Desta forma, este trabalho vai apresentar três fases distintas para compreensão dessa cidade do interior paulista que foi sede da Estrada de Ferro Araraquarense. Na primeira fase, meados de 1817, a cidade de Araraquara encontra-se em processo de formação do seu núcleo embrionário, composto por sesmeiros e posterior doação ao patrimônio religioso para a construção de Matriz de São Bento. A segunda fase tem início com a chegada da ferrovia Rio-Clarense em 1885 e vai até a intensificação do declínio do sistema ferroviário em 1950. Já a terceira fase é marcada pelas transformações na paisagem que ocorreram após o enfraquecimento gradativo do sistema ferroviário como principal meio de transporte de grandes cargas. É nessa fase final que a dicotomia se intensifica e que podemos inferir algumas discussões a partir do levantamento e análise de dados obtidos, pois cria duas atmosferas: a região de serviços altamente valorizada, versus a região de evasão industrial e predominância residencial, delimitadas por uma condicionante física: a linha férrea. Esta perspectiva de análise é baseada na pesquisa bibliográfica, que tem como base de dados históricos, os trabalhos de Corrêa (2008), Souza (2003) e Mano (2006), dentre outros citados ao decorrer do texto, os quais relatam o desenvolvimento histórico espacial de Araraquara, bem como, uma metodologia historiográfica descrita por Leite (2016), que elucida o método benjaminiano. Nessa busca, queremos construir uma inteligência dialética entre o processo de desenvolvimento da cidade, até um processo de debacle do seu antigo leito férreo, a qual possibilite um entendimento do contexto histórico de Araraquara e o seu processo de desenvolvimento no tempo presente.

OBJETIVO

Suscitar uma reflexão sobre a formação da área do município de Araraquara e as modificações que a implantação da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA) provocou no desenho do traçado urbano. Ressaltar os principais edifícios que acompanharam a curva do desenvolvimento da cidade até o início do processo de declínio do sistema ferroviário, assim como, seus possíveis reflexos, evidenciando os aspectos que caracterizem o processo de marginalização em curso observado.

METODOLOGIA

A historiografia do patrimônio industrial da cidade de Araraquara, tratada neste trabalho, possui como base, a revisão histórica através do olhar no desenvolvimento da arquitetura da cidade e dos fatos marcantes que originaram seu patrimônio. Foram realizados, além da revisão bibliográfica sobre o patrimônio de Araraquara, levantamentos de plantas e imagens da cidade no acervo digital da Prefeitura Municipal, bem como relatos de memorialistas e historiadores através de sites. Assim, foi possível analisar e interpretar esses retratos históricos para a construção da narrativa aqui apresentada, com base na teoria de Walter Benjamin, que discorre sobre uma compreensão singular, mas também, plural dos fatos, do saber externo em contraposição ao saber interno (LEITE, 2016).

ARARAQUARA: DOS SERTÕES À CIDADE

Localizada na região central do Estado de São Paulo, a 270 km da capital, a cidade de Araraquara iniciou sua formação urbana em 1817. Entretanto, segundo Souza (2003), apesar da origem da cidade, inicialmente denominada de Aracoara¹, remontar a três séculos após o ano de 1500, época em que foi habitada pelos índios *guayaná*², sua ocupação se deu no século XVIII, com a tomada de posse das terras pelos brancos em 1790. Mais tarde, no século XIX, a região dos Sertões de Araraquara entrou na rota estratégica entre o litoral e o centro administrativo, São

¹ Aracoara, mais tarde denominada Araraquara, possui origem no tupi. De acordo com o livro "A Origem dos Nomes dos Municípios Paulistas", organizado por Enio Squeff e Helder Perri Ferreira em 2003 pela editora Cepam, alguns historiadores interpretam como "refúgio/paradeiro das araras". Já outros entendem como "morada do dia", sendo ara (dia) e quara (morada).

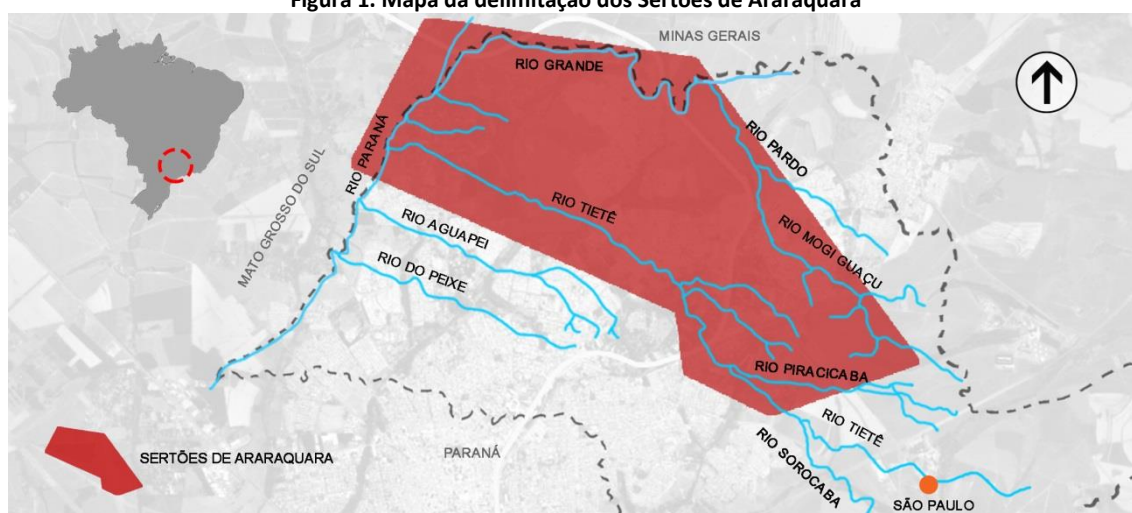
² Grupo indígena que habitava os Sertões de Araraquara nos primórdios do século XV, a origem do nome vem do tupi para classificar um povo que não falava a língua tupi, falada inclusive pelos bandeirantes paulistas do século XVIII até o início do século XIX. Segundo algumas hipóteses levantadas por John Monteiro (1994), os guayaná eram possivelmente um grupo de Kayapó do Sul, considerados ferozes por seguidos ataques as expedições rumo a Goiás, Goiânia. (MONTEIRO, 1994 in MORI, 2015)

Paulo, após a descoberta do ouro em Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, dando início ao processo de formação populacional (CORRÊA, 2008).

A expressão Sertões ou Campos de Araraquara indica a região que hoje é ocupada pelos municípios de Rio Claro, Descalvado, São Carlos, Brotas, Araraquara. A delimitação dessa região, até então considerada “campo devolutos”, era compreendida como:

[...] uma extensa área que se principiava na margem direita do rio Piracicaba, nas proximidades da sua confluência com o Rio Tietê, e se estendia ao longo da grande faixa compreendida entre os rios Tietê e Mogi-Guaçu até atingir o Rio Grande no sentido norte (divisa com o atual estado de Minas Gerais) e o rio Paraná no sentido noroeste (divisa com o atual estado de Mato Grosso do Sul). (FOLLIS, 2016, p. 155)

Figura 1. Mapa da delimitação dos Sertões de Araraquara



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, ELABORADA PELOS AUTORES, 2020.

Souza (2003) aponta que o processo de ocupação da região, por posseiros, ocorreu de modo paralelo à concessão das sesmarias, meados de 1811, e estas funcionariam como postos avançados de abastecimento dos viajantes que iam rumo às minas. Com o declínio da mineração e grande expansão da pecuária pelo interior paulista, os Sertões de Araraquara tornaram-se destino de posseiros paulistas e mineiros em busca de terras para criação de gado e para o plantio de lavouras de subsistência, formando o primeiro grupo populacional, branco, dominante da região (CORRÊA, 2008).

Araraquara teve seus primórdios nesse contexto de apropriação ilegal das terras do reino, sesmarias e posterior formação por doação de “quatrocentas braças em quadra” para o patrimônio religioso da Freguesia de São Bento de Araraquara, doado pelo Padre Joaquim Duarte Novaes em 17 de fevereiro de 1819. Porém, antes dessa doação, Pedro José Neto, considerado fundador de Araraquara, foi um dos posseiros da região que ganhou notoriedade ao solicitar a concessão de uma carta de sesmaria para uma de suas terras, denominada Brejo

Grande. Em 7 de junho de 1811 a carta foi concedida para uma sesmaria de “três legoas de terra de testada e huma de sertão nos Campos de Araraquara termo da Villa de Itú” (MANO, 2006, p. 89).

A partir da sesmaria do Brejo Grande, Pedro José Neto fundou Fazenda Araraquara e em 1814 construiu uma capela em louvor a São Bento, formando o bairro de São Bento na freguesia de Piracicaba. A evolução do bairro para freguesia não tardou e foi realizada por decreto real em 22 de agosto de 1817, elevada a vila em 10 de julho de 1832 e promovida à cidade em 6 de fevereiro de 1889. De acordo com Souza (2003) em 1897, um ano após a instalação da Estrada de Ferro em Araraquara, algumas melhorias urbanas começam a despontar no desenho da vida urbana da cidade. As modificações foram realizadas com o intuito de embelezar³ a cidade, estas incluíam a arborização nos calçamentos e implantação/renovação da iluminação pública. Podemos observar na figura 2 a linha do progresso urbanístico que a ferrovia proporcionou através da importação de novos materiais, como o ferro, que eram utilizados nesse novo conceito de construir, deflagrando a alteração na paisagem urbana.

Figura 2. Fotomontagem das Ruas: São Bento, esquina com a Av. Brasil, em 1870, Largo da Matriz de São Bento em 1891 e Avenida Brasil em 1913, respectivamente



Fonte: GOOGLE IMAGENS, MODIFICADO PELOS AUTORES, 2020.

A princípio, o crescimento da cidade se deu na forquilha dos Córregos D'água e da Servidão (figura 3), mas o traçado de expansão suprimiu o Córrego D'água e foi delimitado pelas barreiras físicas do Córrego da Servidão, fazendo com que a cidade crescesse à margem esquerda do mesmo. Com a instalação da Estação de Ferro Araraquara, à margem direita do Córrego da Servidão (córrego canalizado), a barreira física foi rompida e a evolução da malha urbana ganhou novo traçado expandindo-se além da margem. Porém, a construção de uma estrada de ferro no prolongamento da cidade gerou uma barreira, inicialmente invisível, que segregou os além da margem. Tal fato ocorreu pela configuração em forma de cinturão da linha férrea (figura 4),

³ O embelezamento das vias públicas era uma tendência do processo de desenvolvimento das cidades, tanto brasileiras quanto estrangeiras. Tendência esta que se tornou mais presente no início da década de 20, quando a europeização da paisagem urbana foi implantada em muitas cidades brasileiras de grande movimentação. A europeização em Araraquara introduziu, após o embelezamento inicial de 1897, a renovação das luminárias, agora a gás, o calçamento em paralelepípedo, arborização e construções de praças mais elaboradas ao estilo francês, tomando como exemplo a Praça da Matriz de São Bento.

limitando a troca de sinergia entre a formação urbana consolidada e a nova área em expansão, proporcionando um desenvolvimento mais tardio da região.

Figura 3. Traçado urbano da Villa de São Bento de Araraquara em 1840.



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH EM CONJUNTO COM MAPA DE 1840, DISPONIBILIZADO PELO SITE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARAQUARA, MODIFICADOS PELOS AUTORES, 2020.

Uma medida mitigadora para a questão foi à construção da passagem subterrânea, em meados de 1908, que liga a Vila Xavier ao centro da cidade. A primeira necessidade apresentada para urbanização da área, além da passagem subterrânea, foi o prolongamento da Rua Luís Pinto⁴, atual Avenida São Paulo, para transposição do Córrego da Servidão através da construção de uma ponte. Com a nova dinâmica e crescente fluxo da área, constatou-se que um único acesso direto a Estação não suportava mais as necessidades de mobilidade urbana, logo dois novos acessos foram construídos. A segunda ligação dada pelo prolongamento da Rua Santo Antônio⁵, atual Avenida Brasil, e a terceira rua a ser interligada por meio de uma ponte foi a Rua da Boa Morte, atual Avenida Dom Pedro II.

Figura 4. Corte da linha férrea no traçado na malha urbana.



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

⁴ Rua pertencente ao núcleo embrionário da cidade de Araraquara, localizada na lateral direita da Igreja Matriz de São Bento, para quem de frente olha a igreja.

⁵ Rua pertencente ao núcleo embrionário da cidade de Araraquara, localizada na lateral esquerda da Igreja Matriz de São Bento, para quem de frente olha a igreja.

ESTRADA DE FERRO E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS

Em 18 de janeiro de 1885 a Companhia Rio-Clarense de Estradas de Ferro, mais tarde incorporada pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro, chega a Araraquara, tornando-se um dos trechos mais importantes da linha-tronco, pois de seu pátio passaram a sair desde 1898 os trilhos da antiga Estrada de Ferro Araraquara. Tempos mais tarde, o Conde do Pinhal incentivou⁶ um grupo de fazendeiros a constituir uma companhia de estrada de ferro genuinamente araraquarense e assim, em 1896, a Companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA) foi inaugurada com sua primeira locomotiva circulando em 1898 (BERGAMIM, 2015).

No final do século XIX, a Estação Ferroviária de Araraquara passa a ser ponto inicial da Estrada de Ferro Araraquara, formando a ligação entre a estação e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Com a instalação da ferrovia e a chegada dos imigrantes europeus, o trabalho escravo foi substituído, alterando a dinâmica social e cultural da Villa. Durante a primeira metade do século XIX, antes da ferrovia, a economia se baseava na cana-de-açúcar, milho, fumo e algodão e os rebanhos eram em sua maioria de suínos e bovinos. Após a vinda da ferrovia e o investimento na cafeicultura a região passou a integrar a rota comercial do café, alterando definitivamente a dinâmica econômica e paisagística da cidade, conforme Caloni (1997) afirma:

Ocorre que a presença da ferrovia, na cidade, sempre foi além dos trilhos que ocupam uma grande área central. A EFA gerou prédios imponentes, bairros (como a Vila Ferroviária, em 1948), o clube esportivo, o time de futebol, gerou empregos para várias gerações de araraquarenses e emprestou nosso gentílico para denominar a força produtiva do alto planalto. Por tudo isso, os trilhos estão impregnados na pele da cidade, como uma cicatriz que não nos deixa esquecer o tempo em que todos os caminhos levavam a Araraquara. (CALONI, 1997, p. C-5 – artigo in DEMARZO, 2014, p. 80).

A implantação das vilas ferroviárias, Companhia Paulista na década de 20 e EFA na década de 40, em locais próximos às atividades da ferrovia contribuíram para o desenvolvimento comercial bairrista na área de expansão. Sendo que a EFA foi uma das companhias que mais construiu moradias para seus funcionários e a maior concentração desse empreendimento fica em Araraquara, com mais de cem habitações localizadas perto das oficinas da EFA.

Com o objetivo de escoar a produção cafeeira da região, a ferrovia também trouxe consigo um crescimento financeiro significativo. Nesse momento surgem diversos edifícios que irão atender

⁶ De acordo com o jornalista Pedro Henrique de Oliveira, entrevista para o documentário “Morada da memória” de 2013, o incentivo veio acompanhado do interesse econômico sobre a vantagem que a ferrovia poderia proporcionar ao plantio de café. Em época que a produção cafeeira ganhava força e a necessidade de escoamento de grandes volumes surgia. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mNQgyUITPQU>>. Acesso em 29 de abr. 2020.

as novas demandas econômicas e sociais impostas pela ferrovia, como bancos e hotéis, além da instalação de diversas indústrias relacionadas ao beneficiamento de matérias primas, como o Engenho Vitória, na Vila Xavier, e a Companhia Paulista de Laticínios.

Figura 5. Fotomontagem: Engenho Vitória - Benefício de Café e Arroz (a); Hotel São Bento - lado esquerdo, e Companhia Paulista de Laticínio – lado direito (b); Hotel Foretti (c)



Fonte: GOOGLE IMAGENS, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

No início do século XX, com o aquecimento econômico em pleno curso, a industrialização motivada pelo beneficiamento agrícola sofre uma transição decorrente do enfraquecimento do café. Nesse período, pequenas fábricas familiares, em grande maioria formada por imigrantes italianos e espanhóis, ganham força e praticamente dominam esse nicho da economia araraquarense ao longo do antigo leito férreo. A instalação das fábricas na Vila Xavier enfatiza a paisagem e a dinâmica social do bairro, estabelecendo um contraste com a arquitetura da sua primeira formação urbana de Araraquara.

Figura 6. Fotomontagem: Fábrica da Nestlé fundada em 1946 (a); Casas funcionários da ferrovia na Vila (b) em contraposição a paisagem da Rua São Bento (c), à margem de frente a ferrovia



Fonte: GOOGLE IMAGENS, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

A arquitetura do núcleo histórico urbano de Araraquara sofreu grandes transformações ao longo dos anos, poucos são os remanescentes da era neoclássica preservados atualmente. Entre eles figura a antiga residência de José Pinto Ferraz, tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT. A construção projetada por Belarmino Grossi em alvenaria é datada de 1880, anos antes de Araraquara ser elevada à categoria de cidade (1889).

Figura 7. Fotomontagem da Antiga Residência José Pinto de Ferraz (a), Antigo Araraquara College, atual Diretoria de Ensino (b) e Câmara Municipal e Casa da Cultura (c)



Fonte: GOOGLE IMAGENS, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

Analisando outras construções do mesmo período, podemos observar a evolução construtiva que ocorreu em 11 anos (figura 7), época em que a transição entre estilos arquitetônicos começa a ser sentida. É nessa transição que o edifício da Diretoria de Ensino se enquadra, construída em 1895-97 pelo arquiteto Ramos de Azevedo, com uma mistura entre o neoclássico e neogótico, tombada pelo CONDEPHAAT em 2010.

Figura 8. Fotomontagem do Hotel Municipal (a); Escola Estadual Antônio Joaquim de Carvalho (b) e Esplanada das Rosas (c)



Fonte: GOOGLE IMAGENS, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

Entre os anos de 1914 a 1925, as construções foram se transformando até chegar ao estilo eclético, nesse período temos o antigo Araraquara College, colégio primário e secundário, que hoje abriga a Casa da Cultura e ao lado está a Câmara Municipal, antes Prefeitura Municipal, ambas tombadas pelo CONDEPHAAT em 1982; em 1919 são construídos o Hotel Municipal (próximo à estação) e a Escola Estadual Antônio Joaquim de Carvalho (distante 800 metros da estação), o último retoma características de uma arquitetura mais simples enquanto o primeiro segue a vertente eclética, ambos são tombados pelo CONDEPHAAT. No último ano desse período fora construída a Esplanada das Rosas e a Matriz de São Bento.

Figura 9. Mapa de localização das principais construções à margem esquerda da ferrovia

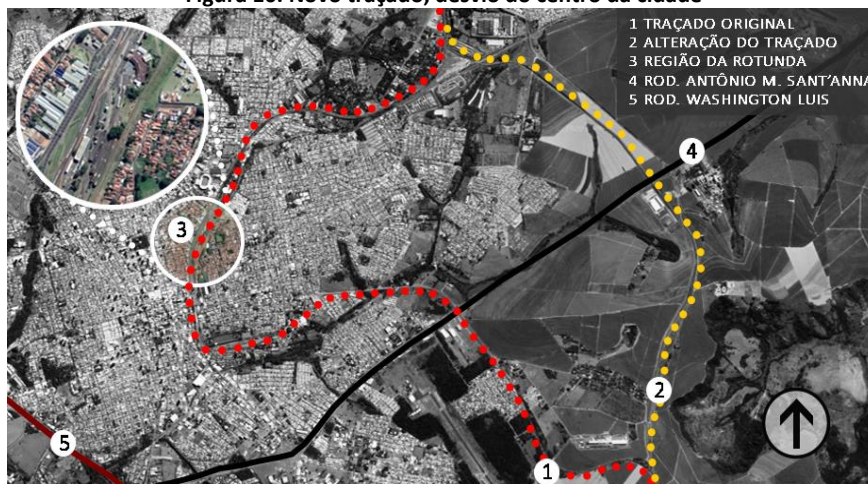


Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

O PATRIMÔNIO NA ATUALIDADE: RESULTADOS E DISCUSSÕES

Quando falamos em patrimônio industrial e ferroviário, mais especificamente nas estradas de ferro, nos deparamos com questionamentos sobre como tratar esse patrimônio na atualidade e como promover sua reinserção na cidade contemporânea e, em qual medida, tem em sua dinâmica olhares mais atentos às questões econômicas de produção do espaço urbano, sobretudo, perante a influência da especulação imobiliária que modifica diretamente a forma de ordenação das cidades e seus espaços. A resposta nem sempre é clara e de fácil compreensão ou aceitação e será um ponto contraditório entre valor patrimonial versus especulação imobiliária. O fato que podemos identificar em muitas cidades do interior paulista é a obsolescência ou entrega total do patrimônio edificado à marginalidade da vida urbana das cidades contemporâneas. Mas esse panorama não pode ser totalmente aplicado à situação de Araraquara, visto que o complexo ferroviário é ativo, a exemplo da rotunda que abastece, até hoje, as locomotivas. Porém, a marginalidade ao longo dos trilhos é uma verdade irrefutável, já que a subsistência de todo um sistema econômico bairrista que dependia das indústrias ali implantadas, como no caso da Vila Xavier, foi fragmentado com a supressão do sistema ferroviário pelo rodoviário. A existência do transporte ferroviário na cidade veio com o aumento de grandes volumes de cargas e passageiros, sem isso não haveria justificativa para a implantação de uma Estação Ferroviária, KM 0, levando em consideração seu alto valor de investimento construtivo e da manutenção dos prolongamentos, que inviabilizaria o seu funcionamento. É importante ressaltar que, por mais que o patrimônio industrial, Estação Ferroviária e seus conjuntos operacionais, continue em funcionamento, o olhar poético, sem deixar de ser realista, deve ser aplicado ao todo, incluindo as construções marginais que normalmente colapsam com a dissolução da ferrovia. As consequências da não preservação do patrimônio construído são prejudiciais à sociedade, principalmente, a perda da memória da paisagem urbana.

Figura 10. Novo traçado, desvio do centro da cidade



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, EDITADA PELOS AUTORES, 2020.

Com o passar dos anos a linha férrea que corta ao meio a cidade está sendo suprimida, mediante o plano de ação que teve início em 1979⁷, com o objetivo de redesenhar a malha urbana (figura 10), promover uma ligação entre bairros e desviar o fluxo do sistema ferroviário para fora do centro da cidade. A retirada dos trilhos em Araraquara é uma discussão que está em pauta há anos, pois a nova rota está em funcionamento desde 2008. Porém, por falta dos equipamentos necessários que viabilizem seu total funcionamento, como as oficinas mecânicas e a rotunda, o traçado original ainda é utilizado por locomotivas que necessitam de reparos. O que leva a indagações sobre o motivo dessa nova configuração da malha férrea: é uma forma de eliminar a segregação visual e social originada há anos entre o centro e a Vila Xavier? É uma especulação imobiliária da área que seria desocupada pelo seu alto valor? Ou é uma questão de conforto ambiental pelo ruído gerado com as operações da ferrovia em uma área de tipologia fortemente residencial? Independente da motivação para tal processo, retirada dos trilhos e operações realizadas, deve-se levar em conta a extensão da área, aproximadamente 203.878,49 m², e a futura utilização do local como um todo para não gerar focos espaçados ou aglomerados de ecos urbanos, como ocorre com algumas construções ao longo do leito férreo.

⁷ Está previsto no Plano diretor municipal um projeto de redesenho da área denominado "Parque dos trilhos". O projeto, ao longo do leito férreo, possui como objetivo fazer a comunicação entre o centro e a Vila Xavier por meio de uma área verde, além de propor a construção de uma via expressa. A outra proposta inclusa no projeto é a transferência da Câmara Municipal e Prefeitura para o novo parque, além de preservar os prédios históricos existentes. No entanto, o projeto de interligação não prevê a utilização dos galpões e edifícios fabris desocupados que ladeiam a ferrovia e possuem significativo valor histórico para a cidade.

Figura 11. Localização das construções na margem do leito férreo



Fonte: IMAGEM AÉREA DO GOOGLE EARTH, EDITADA PELOS AUTORES, 2020

Quanto às edificações ao longo do leito férreo, em maioria pertencente à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, depois de algum tempo abandonadas, foram adquiridas por outras empresas ou doadas ao poder público e hoje abrigam novos usos, como o antigo galpão da RFFSA, localizado paralelo a Estação, que abriga a Escola Municipal de Dança “Iracema Nogueira”, criada em 2002. Distante 270 metros da escola, percurso em linha reta, está localizado o antigo galpão do Instituto Brasileiro do Café (IBC) construído na década de 20 para armazenar as sacas de café antes de seguirem para o porto de Santos, desocupado, onde ao lado formou-se um cemitério de vagões e a sua frente encontramos a Vila Ferroviária da Companhia Paulista, década de 20. O prédio da antiga Estação Ferroviária passou por intervenções em 2011 para abrigar o Museu Francisco Aureliano de Araújo. Outro galpão industrial na região é antiga Dianda Lopes, fábrica produtora de óleo, que posteriormente passou a ser da Minasa TVP, indústria alimentícia, e hoje está desocupado, sendo alvo vandalismo e marginalização do entorno. Outra fábrica localizada às margens da ferrovia é a da Nestlé, que permanece em funcionamento e foi atualizada para abrigar avanços tecnológicos da indústria alimentícia. A área que compreende a rotunda e as oficinas seguem em funcionamento. As Vilas Ferroviárias seguiram as transformações temporais e se adequaram ao modo de viver contemporâneo. De todas as construções mencionadas somente a Estação/Museu possui algum nível de tombamento e é preservada por uma lei complementar do plano diretor municipal. Para uma compreensão dialética de algumas das construções do passado, que ainda permanecem no presente, construímos fotogramas para acompanhar a evolução da paisagem e preservação do patrimônio. Uma historiografia do seu desenvolvimento a partir de seus ícones visuais.

Figura 12. Estação Ferroviária Araraquara nos anos de 1914 (a), 1920 (b), 1930/40 (c) e 2017 (d), respectivamente



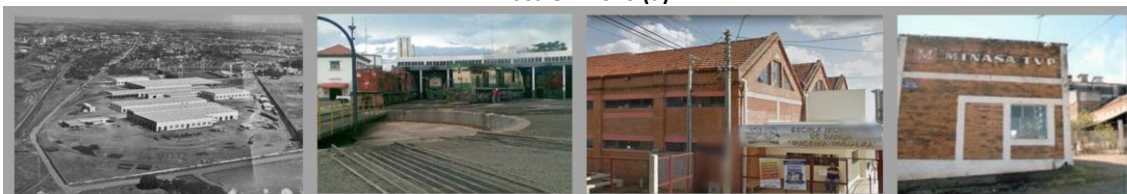
Fonte: GOOGLE IMAGENS, 2020.

Figura 13. Plataforma de embarque nos anos de 1914 (a), 1920 (b), 2002 (c) e 2016 (d), respectivamente.



Fonte: GOOGLE IMAGENS, 2020.

Figura 14. Oficinas EFA em 1960 (a); Rotunda EFA em 2015 (b); Escola Municipal de dança em 2020 (c); antiga Minasa em 2020 (d)



Fonte: GOOGLE IMAGENS, 2020.

CONCLUSÃO

Observou-se através das memórias do patrimônio ferroviário e das imagens do tempo as marcas que o processo de desenvolvimento traz consigo. Apesar do abandono de alguns galpões industriais, culminando na falta de segurança do entorno, temos um cenário resiliente e facilmente adaptável a novos usos, a exemplo do antigo galpão da RFFSA que abriga um uso institucional. A falta de políticas preservacionistas a respeito do patrimônio ferroviário, onde só o prédio da antiga estação possui algum nível de salvaguarda, é um agravante que caracteriza e falta de interesse em resguardar a memória arquitetônica e cultural das cidades.

O patrimônio cultural edificado sofre com a descaracterização e destruição de seu legado, gerados pela falta de interesse dos proprietários e órgãos competentes em preservá-los. No caso do patrimônio edificado de Araraquara, mais especificamente ao longo do leito férreo, as construções com ligação direta às práticas operacionais da ferrovia (estação, oficinas e rotunda) estão em funcionamento e preservam a forma da organização social e econômica de épocas passadas. Porém, o abandono das construções deflagra a carência de um novo olhar sobre a qualidade dos espaços, construídos e/ou reaproveitados, para entendermos melhor a simbiótica entre o objeto, edifício de interesse histórico, e o sujeito, cidade em constante transformação, que cresce fazendo sombra em seu passado. A reabilitação de um bem edificado ou o redesenho de uma área, sob o viés preservacionista, são instrumentos que promovem a integração, combatem a degradação e salvagam o valor histórico cultural do município. O resgate das construções patrimoniais, abandonadas ou subutilizadas, a vida ativa da cidade é uma prática sustentável e gera maior segurança para a população que vive e trabalha em seu entorno. Para que as práticas de preservação da memória funcione é preciso despertar o interesse da sociedade através do “conhecer” o patrimônio, conscientizar a população sobre a importância em preservá-lo, uma vez que só protegemos e preservamos aquilo que conhecemos e amamos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERGAMIM, Francisco de Assis. **E era assim... Abrindo as cortinas de ferro das memórias dos trabalhadores das oficinas da E.F.A.** Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) - Centro Universitário de Araraquara - UNIARA, Araraquara - SP, 2015. 267 p. Disponível em: <<https://m.uniara.com.br/arquivos/file/ppg/desenvolvimento-territorial-meio-ambiente/producao-intelectual/dissertacoes/2015/francisco-assis-bergamim.pdf>>. Acesso em 30 mar. 2020.

CORRÊA, Anna Maria Martinez. **Araraquara 1720-1930: um capítulo da história do café em São Paulo.** São Paulo: Cultura Acadêmica. 2008. In: PIERINI, Cláudio Roberto; FALCOSKI, Luiz Antônio Nigro. **A EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA (SP): Uma crítica ao espraiamento.** Vol. 9, num 26, 2019, p. 174-196. Disponível em:<<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/revistahumus/article/view/12009/6800>>. Acesso em 05 abr. 2020.

DEMARZO, Mário Sérgio. **Remoção dos Trilhos Ferroviários em Araraquara: Aspectos Históricos e Culturais.** 196f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) – Centro Universitário de Araraquara – UNIARA. Araraquara, 2014.

FOLLIS, Fransérigo. **Mito e história de um posseiro do Brasil Colonial nos Sertões de Araraquara**. Revista de História Regional, Universidade Estadual de Ponta Grossa, ano 7, vol. 21, p. 148-169. Disponível em:<<https://pdfs.semanticscholar.org/12a9/cde322cc56a8a9adda86710e8f63f2e4b2d8.pdf>>. Acesso em 10 abr. 2020.

LEITE, Augusto. **A APRESENTAÇÃO HISTÓRICA COMO MÉTODO HISTORIOGRÁFICO DE WALTER BENJAMIN**. Revista de Teoria da História, Universidade Federal de Goiás, ano 8, vol. 15, n. 1, p. 104-126, abr. 2016. Disponível em:<<https://www.revistas.ufg.br/teoria/article/view/41048/22442>>. Acesso em 28 mar. 2020.

MANO, Marcel. **Os campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista**. 2006. 357p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280084/1/Mano_Marcel_D.pdf>. Acesso em 5 abr. 2020.

MORI, Roberto. **Os aldeamentos indígenas no Caminho dos Goiaes: guerra e etnogênese no “Sertão do Gentio Cayapó” (Sertão da Farinha Pobre) - séculos XVIII E XIX**. 2015. 230 f. Tese (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Estadual de Uberlândia. Orientador: Marcel Mano. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/12912/1/AldeamentosIndigenasCaminho.pdf>>. Acesso em 15 abr. 2020.

SOUZA, José Maria Vianna de. **Araraquara 212 anos de história**. São Carlos, SP: Editora compacta. 2003. In: PIERINI, Cláudio Roberto; FALCOSKI, Luiz Antônio Nigro. **A EVOLUÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA (SP): Uma crítica ao espraiamento**. Vol. 9, n.26, 2019, p. 174-196. Disponível em:<<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/revistahumus/article/view/12009>>. Acesso em 05 abr. 2020.