

**O Patrimônio Industrial da Estrada de Ferro Araraquara: o caso das vilas ferroviárias de Catanduva-SP**

**Marina Guimarães Destro**

Mestranda, USP, Brasil.  
marina.destro@usp.br

**Rosio Fernández Baca Salcedo**

Professora Doutora, UNESP, Brasil.  
rosio.fb.salcedo@unesp.br

## RESUMO

Este artigo trata do patrimônio industrial do século XX em Catanduva-SP, tendo como objeto de análise as Vilas Ferroviárias da antiga companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA), localizadas nos bairros São Francisco e Higienópolis. A justificativa da temática respalda-se na inexistência de pesquisas sobre vila ferroviária de Catanduva, no desconhecimento do conjunto e na falta de reconhecimento do seu valor como patrimônio cultural. Neste contexto, o trabalho tem por objetivos documentar e inventariar as vilas ferroviárias dos bairros São Francisco e Higienópolis de Catanduva, e propor diretrizes para sua salvaguarda. As metodologias de trabalho utilizadas foram a Pesquisa Histórica e o Estudo de Caso, a partir de levantamento documental sobre o objeto de análise e visita in loco. Como resultados, foram identificadas: residências de tipologia arquitetônica bangalô, a maioria em bom estado de conservação. Como diretrizes de salvaguarda, foram propostas a conservação, preservação, restauração e reabilitação dessas residências de modo que mantenham suas estruturas físicas e a organização interna dos cômodos, atendam às necessidades e expectativas dos usuários e preservem sua significância cultural.

**PALAVRAS-CHAVE:** Patrimônio Industrial. Vila ferroviária. Estrada de Ferro Araraquara.

## INTRODUÇÃO

O binômio café-ferrovia contribuiu com o desenvolvimento do estado de São Paulo e a transformação da paisagem urbana das cidades do oeste paulista. Em Catanduva, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) foi responsável pela construção de várias edificações que compõem o patrimônio industrial da cidade. Segundo a Carta de Nizhny Tagil (2003), o patrimônio industrial abrange quatro grandes grupos: 1) as construções ligadas à produção e atividade industrial, como rotundas, oficinas, estações, armazéns, etc; 2) o maquinário, como via férreas, locomotivas, carros, móveis, etc; 3) as manifestações imateriais, como times de futebol, festas, apito do trem, barulho da locomotiva, técnicas construtivas; e, por fim, 4) as edificações voltadas para a convivência dos funcionários, como os equipamentos comunitários – creches, escolas, hospitais, etc. – e as residências ferroviárias.

As habitações das vilas operárias de Catanduva variam em programa, tamanho, forma, implantação e nível de ornamentação de acordo com o cargo do ocupante na empresa ferroviária. Segundo Amos Rapoport (1972), a forma de moradia seria reflexo das convenções sociais e as demandas culturais que moldam as instituições. Nesse sentido, o projeto e a organização da casa decorrem de ideais culturais implícitos que afetam o ambiente e a forma de morar do trabalhador. Mais do que testemunhos materiais, essas variadas tipologias habitacionais guardam valores imateriais acerca da memória dos trabalhadores que ali viveram. Portanto, ações como a conservação, a preservação e a restauração são necessárias para a salvaguarda desse patrimônio. Para Beatriz Kühn (2013), é preciso considerar os valores de um bem cultural de forma ampla, abordando aspectos materiais e imateriais presentes na memória coletiva. Segundo Menezes (2009), esses valores intangíveis relacionam-se ao valor afetivo que um determinado grupo sente em relação a um bem, como o sentimento de pertencimento. Da mesma forma, autor aborda sobre o valor cognitivo, – quando o monumento é considerado um documento histórico – o valor estético, – quando o bem permite apreço sensorial – o valor pragmático – relacionado ao seu potencial de utilização – e, por fim, o valor ético – sujeito a apropriações.

Segundo a Carta de Burra (1980) o termo “conservação” remete aos cuidados e à manutenção designados a um bem para preservar suas características que apresentem uma significação cultural, podendo ou não implicar preservação, restauração, além de reconstrução ou adaptação, dependendo das necessidades e exigências práticas. A “preservação” implica na desaceleração do processo de degradação de um bem, através de manutenção constante

(ICOMOS, 1980). A “restauração”, por sua vez, possui várias vertentes, dentre as quais o Restauo Moderno, de Camillo Boito, o Restauo Crítico, de Cesare Brandi e o Restauo Científico, de Gustavo Giovannoni. Para Boito (2002), as intervenções devem ser diferenciadas das partes originais, com uso de materiais modernos, e sem interferir na harmonia do conjunto, respeitando sua memória histórica e seus aspectos formais. Para Brandi (2004), a restauração implica no reconhecimento do bem como obra de arte, visando restabelecer sua eficiência sem cometer falso histórico ou artístico. As intervenções devem ser diferenciadas da matéria original e facilmente substituíveis, possibilitando adaptações futuras. Giovannoni (2013) prega a conservação do monumento como obra de arte e documento, e intervenções baseadas em estudos aprofundados na obra, que respeitem seus valores e diferentes épocas. Seu pensamento influenciou diretamente as diretrizes de intervenção da Carta de Veneza:

A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e aos documentos autênticos. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, todo trabalho complementar reconhecido como indispensável por razões estéticas ou técnicas destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar a marca do nosso tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico do monumento. (ICOMOS, 1964 *apud* IPHAN, 2004, p. 93)

Segundo Kühl (2013), a apreensão desses valores tem como intuito a transmissão desses bens para as futuras gerações, respeitando sua riqueza e complexidade. Para tanto, é preciso utilizar os preceitos teórico-metodológicos e técnico-operacionais que guiam as operações de restauro, invocados em cartas patrimoniais e por numerosos autores, como afirma Kühl (2013):

O projeto de restauração deve, pois, ser fruto de uma compreensão aprofundada da obra ou conjunto de obras, de seu cerne. Deve ser consequência de uma acurada pesquisa histórico-documental, bibliográfica, iconográfica, de um pormenorizado levantamento métrico-arquitetônico, da análise das técnicas construtivas e dos materiais, da estrutura e das patologias, da análise tipológica e formal, que levam ao entendimento das transformações por que passou o complexo ao longo do tempo. Para elaborar propostas consistentes de intervenção em bens legados pelo processo de industrialização, portanto, é necessário considerar as obras em seus aspectos materiais, documentais, formais, memoriais e simbólicos. (KÜHL, 2013, p. 17)

O uso compatível também é uma recomendação tanto da Carta de Atenas (1931, p.13, *apud* SALCEDO, 2019, p.16), que visa assegurar “(...) a continuidade de suas vidas, destinando-os sempre a finalidades que respeitem seu caráter histórico ou artístico”, quanto dos Princípios que Dublin (ICOMOS – TICCIH, 2011), que considera a manutenção do uso original a melhor forma de se preservar, dando continuidade à função habitacional com fins de conservação dessas vilas. A Carta de Burra (1980, *apud* SALCEDO, 2019) alerta para que o uso compatível da edificação não resulte em alterações na essência, nos valores ou no significado cultural da substância, recomendando intervenções que sejam reversíveis ou que impliquem em mínimo impacto na obra. Contudo, seu uso não dispensa o tombamento, uma vez que quaisquer modificações em um bem devem, de acordo com a Carta de Atenas (1931, p. 13, *apud* SALCEDO, 2019, p. 17) respeitar “a obra histórica e artística do passado, sem prejudicar o estilo de qualquer

época, nos casos em que uma restauração pareça indispensável devido à deterioração ou destruição”.

Os cuidados que visam a continuidade de um bem não devem restringir-se apenas aos monumentos em si, mas é preciso levar em conta sua relação com a cidade. Nesse sentido, Ermínia Maricato (2001) prega a reabilitação como forma de preservação do patrimônio urbano e arquitetônico, através de políticas participativas que priorizem as necessidades da população residente e visem a melhoria da qualidade de vida local, defendendo o direito à cidade e à moradia. A Resolução de São Domingos, elaborada durante o I Seminário Interamericano sobre Experiências na Conservação e Restauração do Patrimônio Monumental dos períodos Colonial e Republicano, em dezembro 1974, organizado pela OEA, frisa a importância da preservação, do uso residencial e das políticas de habitação como um compromisso social que visa a permanência dos residentes em sítios urbanos que possuem bens de interesse histórico e cultural. O Conselho da Europa (1975, apud SALCEDO, 2019) recomenda a organização de um inventário dos bens patrimoniais arquitetônicos e sítios urbanos, uma vez que poderia fornecer uma base realista para a conservação e ser utilizado como um instrumento de gestão desses bens, sendo indispensável à proteção do patrimônio e à sua ambiência. Além disso, o inventário será necessário enquanto:

(...) instrumento para o tombamento e na deliberação sobre os projetos de intervenção, principalmente na restauração e reabilitação; além de subsidiar a regulamentação sobre os usos, gabaritos, recuos, fachadas e acabamentos, volumes, integrados nos sítios históricos, conjuntos históricos ou centros históricos, ambiências, constantes no Plano Diretor (SALCEDO, 2019, p. 123).

Ante o exposto, essa pesquisa considera que as vilas ferroviárias de Catanduva constituem um importante acervo a ser preservado, uma vez que representam parte da história de uma cidade que surgiu e ancorou as suas bases econômicas, políticas, sociais e culturais no binômio café-ferrovia, além de constituir o patrimônio industrial do Estado de São Paulo. Ainda não tombadas e nem inventariadas, essas vilas vêm sofrendo desgastes naturais do tempo e intervenções que as descaracterizam, ameaçando a integridade desse patrimônio tão pouco conhecido pela população.

### **AS ORIGENS DAS VILAS OPERÁRIAS**

A ocupação e o desenvolvimento do estado de São Paulo estão diretamente atrelados à expansão do binômio café-ferrovia, bem como ao processo de imigração, urbanização e industrialização do território paulista. Em muitas cidades, o sistema ferroviário promoveu o deslocamento da centralidade da igreja à estação (INOUE, 2014) e transformou a paisagem urbana graças à infraestrutura que daria suporte às atividades ligadas à linha férrea, “(...) disseminando modos de construir até então pouco utilizados” (KÜHL, 2013, p. 1). Essa infraestrutura ferroviária constitui um grande e variado complexo que caracteriza o patrimônio industrial paulista, e que não se restringe apenas às obras mais imponentes, mas inclui também construções modestas, sociabilidades e técnicas de ofício.

As habitações operárias surgiram na Europa, no contexto da Revolução Industrial do século XIX, para solucionar o problema dos trabalhadores que habitavam locais precários e insalubres. No Brasil, essas vilas surgiram antes da industrialização, sendo introduzidas com o

processo de expansão das ferrovias (JARDIM; RAFL, 2011). De acordo com Anna Finger (2012), a vantagem de se investir na construção de residências para os funcionários era manter o empregado próximo aos locais de trabalho, evitando deslocamentos diários e atrasos e garantindo disponibilidade permanente de mão de obra. Essas vilas normalmente situavam-se próximas a áreas de entroncamentos, pátios de manobras, armazéns e oficinas, onde era necessária a presença de funcionários para manutenção de maquinário e linha (JARDIM; RALF, 2011), “(...) como engenheiros-chefe, mestres e demais encarregados pelo funcionamento do complexo” (FINGER, 2012, p. 4). Segundo Finger (2012), os três principais modelos de residências ferroviárias eram as habitações inseridas dentro dos edifícios das estações, as implantadas ao longo da linha e as vilas ferroviárias, variando em programa, tamanho e implantação conforme o cargo do funcionário a ocupar a residência. As maiores residências, destinadas aos funcionários mais graduados, eram as isoladas, as quais possuíam um programa de necessidades mais complexo, um maior número de cômodos e eram localizadas em lotes de maiores dimensões, com presença de alpendres, jardins e quintais, sendo mais ornamentadas.

As moradias geminadas, destinadas aos empregados intermediários, eram implantadas em pares e possuíam um programa de necessidades menos complexo que as residências isoladas, as dimensões dos cômodos eram menores, e a ornamentação era mais simples. Por fim, os modelos voltados aos trabalhadores menos graduados, que poderiam ser residências em “bloco” (implantadas em uma quadra) ou em “fita” (implantadas ao longo da ferrovia), tinham cômodos menores e programa mais básico, restringindo-se a uma cozinha, uma sala e alguns quartos, sempre todos com janelas por conta da iluminação natural e ventilação cruzada, com aberturas em todas as fachadas da casa.

Quando havia ornamentação, esta ficava restrita aos caixilhos das portas, janelas, platibandas e inscrição da empresa no telhado da casa, que também variava com a posição da cumeeira e do escoamento das águas (FINGER, 2012). De acordo com Luciana Inoue (2014) a destinação das residências operárias reflete a hierarquia e o ordenamento presentes no seu projeto arquitetônico, reforçado pela tipologia de habitação ser diretamente proporcional ao status que o funcionário exercia na empresa e seu nível de qualificação (FINGER, 2012). De acordo com Correia (2004) e Moreira (2007) (*apud* JARDIM; RALF, 2011), a forma de implantação dessas vilas mostra a reprodução da hierarquia funcional, presente no trabalho da indústria, ser aplicada na vida privada desses funcionários, na medida em que seu nível de especialização era o único critério para escolha do tipo de residência a ser ocupada. Esse critério não levava em conta outros fatores que influenciaram mais diretamente na dinâmica de ocupação da casa e no cotidiano dos moradores, como por exemplo o tamanho da família, acabando por não relacionar o número de integrantes com a quantidade de quartos da casa a ser cedida pela empresa (DE MORAIS, 2002). Em seu estudo<sup>1</sup> sobre vilas ferroviárias no estado de São Paulo, Marcelo de Moraes (2002) observa uma setorização presente nas residências operárias da Estrada de Ferro Araraquara (EFA):

[...] na maioria das plantas há um vestíbulo de distribuição, a fim de isolar as atividades da moradia: porém, nas casas de um dormitório é clara a sobreposição de atividades de estar, lazer e o repouso. Essa sobreposição é descrita por Lemos (1999) e ocorre

---

<sup>1</sup> DE MORAIS, Marcelo. **AS VILAS FERROVIÁRIAS PAULISTAS: Arquitetura e as relações urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo – Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos – São Paulo, 2002.

principalmente nas casas de mais baixa renda. Os estilos das casas, segundo Veríssimo (1999), podem ser descritos como uma tendência da década de trinta, assemelhando-se as Vilas da Araraquarense às residências neocoloniais “missões espanholas” (DE MORAIS, 2002, p. 207).

De acordo com o autor (DE MORAIS, 2002), a EFA foi uma das companhias que proporcionalmente mais investiu em moradias para seus empregados, chegando a construir um total de 415 casas, atendendo 18% de seus funcionários. A empresa espalhou suas casas em diversas cidades, atingindo o maior período de produção habitacional entre as décadas de 1930 a 1950 (DE MORAIS, 2002). No entanto, a partir da década de 1940, o incentivo ao transporte rodoviário e a decadência da política ferroviária acabaram por suprimir vários ramais deficitários e muitas empresas passaram a ser propriedade do Estado (INOUE, 2014; KÜHL, 2013). Nesse contexto, as habitações seguiram a mesma dinâmica de ascensão e declínio das companhias ferroviárias às quais pertenceram, acabando por ficarem suscetíveis ao movimento do mercado imobiliário.

A trajetória de muitas dessas vilas operárias foi um processo contínuo de construção, ampliação e transformações. Um dos momentos desse processo de transformação é seu desmonte. Motivadas por causas diversas, empresas começaram a desfazer-se de suas casas e equipamentos de uso coletivo em diferentes estados do Brasil, fazendo com que as vilas e núcleos residenciais que criaram se encontrem, na maioria dos casos, descaracterizados ou demolidos. Há muitos casos nos quais não ocorre uma destruição material das construções, mas uma transformação, que pode significar uma total desfiguração. (CORREIA, 2006, p. 29)

Em Catanduva, as residências ferroviárias foram vendidas na década de 1980 para seus inquilinos – antigos empregados da EFA – e, até hoje, quase todas as habitações continuam ocupadas, em parte por pessoas que já não possuem qualquer vínculo com ex-funcionários da ferrovia. Entretanto a sua ocupação não é sinônimo de preservação, uma vez que a falta de um instrumento jurídico que proteja esses bens possibilita modificações que venham a descaracterizar essas residências e desprezar seu valor histórico (DE MORAIS, 2002). Com isso, perde-se o registro de um importante testemunho do patrimônio ferroviário paulista e da memória do trabalhador urbano:

As vilas ferroviárias, habitadas pelos trabalhadores, talvez por pertencer ao “mundo do trabalho” foram desprezadas, inclusive arquitetonicamente. Se a estação era o postal deste complexo industrial, inclusive permanecendo a única grande empresa empregadora em muitas cidades pequenas, não se pode esquecer, que por trás deste postal, houve não somente um conjunto de máquinas e construções, mas pessoas que faziam funcionar as ferrovias. E parte destes trabalhadores, habitaram as vilas ferroviárias. (INOUE, 2014, p.3)

Esse desmonte sofrido pelos núcleos residenciais operários refletem as dificuldades que o patrimônio ferroviário tem encontrado no que tange à sua preservação, principalmente devido à especulação imobiliária. Neste contexto, é fundamental realizar a documentação e o inventário das vilas ferroviárias de Catanduva.

## **OBJETIVOS**

Os objetivos da pesquisa são documentar e inventariar as vilas ferroviárias dos bairros São Francisco e Higienópolis da cidade de Catanduva e propor diretrizes para sua salvaguarda. Portanto, considera-se imprescindível a elaboração de um inventário para documentação e registro dessas residências, com vistas a estabelecer bases para um possível tombamento e impedir que esses bens sejam ainda mais descaracterizados.

### **MATERIAIS E MÉTODOS**

As metodologias de trabalho utilizadas foram a Pesquisa Histórica e o Estudo de Caso, por meio de levantamento bibliográfico, documental e visita in loco. Após a coleta material das fontes primárias e secundárias, e dos registros feitos em campo, o material passou por análise, seleção, cruzamento e sistematização. Como resultado, foram realizadas a documentação e a ficha de inventário das duas Vilas Ferroviárias estudadas. Além disso, foram propostas diretrizes de salvaguarda para esses bens, baseadas na literatura e nas Cartas Patrimoniais. Por fim, como desdobramento desse estudo, busca-se levar até a população o reconhecimento dos valores dessas vilas ferroviárias e sua importância na constituição do patrimônio ferroviário de Catanduva.

O principal arcabouço teórico sobre a salvaguarda do patrimônio industrial, documentação e inventário é composto por autores como: Kühl (2013), Carta de Nizhny Tagil (2003), Carta de Veneza (1964), Carta de Burra (1980), Boito (2003), Brandi (2004), Maricato (2001) e Salcedo (2019). Sobre as vilas operárias são utilizados os trabalhos de Marcelo de Moraes (2002), Luciana Inoue (2014) e Anna Finger (2012). A abordagem teórica é a base para a interpretação e análise das informações, a documentação e inventário, além da proposta de diretrizes para a salvaguarda do patrimônio industrial ferroviário.

A coleta documental, feita junto ao acervo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), contribuiu no levantamento do histórico da vila ferroviária, seu contexto de surgimento, sua destinação, caracterização arquitetônica e inserção urbana. Foram utilizados certidão de matrícula e escritura de imóveis; desenhos técnicos das casas, tais como plantas, cortes e fachadas; memorial descritivo de projetos originais; decretos-leis e processos referentes a doação de terrenos, construção, reforma, compra e venda das casas. A pesquisa de campo complementou as fontes primárias com o registro fotográfico feito in loco, contribuindo na análise das edificações, seu estado atual de conservação, suas transformações, seus valores e suas relações com o entorno urbano. Por fim, após cruzamento e análise do material coletado, com o respaldo da bibliografia, foram realizadas sistematização das documentações, mapeamento das edificações e inventariação do conjunto de casas da vila ferroviária.

### **RESULTADOS**

Documentação e inventário das vilas ferroviárias dos bairros Higienópolis e São Francisco, da antiga companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA), da cidade de Catanduva.

#### **A Vila do Bairro Higienópolis**

Trata-se de três casas geminadas que estão localizadas na parte posterior da Estação Ferroviária, no bairro Higienópolis, local de ocupação antiga, consolidada, dotado de infraestrutura, com presença predominante de imóveis antigos de médio a alto padrão, de uso habitacional e misto (comércio e serviço) e gabarito baixo. De acordo com um Relatório da EFA

da década de 1920, a construção dessas casas veio com a necessidade de remoção das residências operárias existentes dentro do pátio ferroviário, visando desafogá-lo e liberar espaço. Assim, as obras iniciaram-se em 1949 e foram concluídas no início da década de 1950. Todas estão em bom estado de conservação e guardam grande parte de suas características originais. Foram identificados desenhos técnicos de três tipologias habitacionais da EFA: moradia de um dormitório (denominada “C1”), dois dormitórios (“C2”) e três dormitórios (“C3”) – essa última tipologia pertence ao conjunto apresentado. Foram destinadas aos funcionários mais qualificados da companhia - uma casa para o Chefe da Estação e duas para empregados da Divisão de Tráfego e Linha – por serem residências maiores. Como pode-se observar na figura 1, essa tipologia possui três volumes principais, conformados pela varanda, pela sala e pelo quarto.

Figura 1 – Exemplar residencial da vila ferroviária do bairro Higienópolis

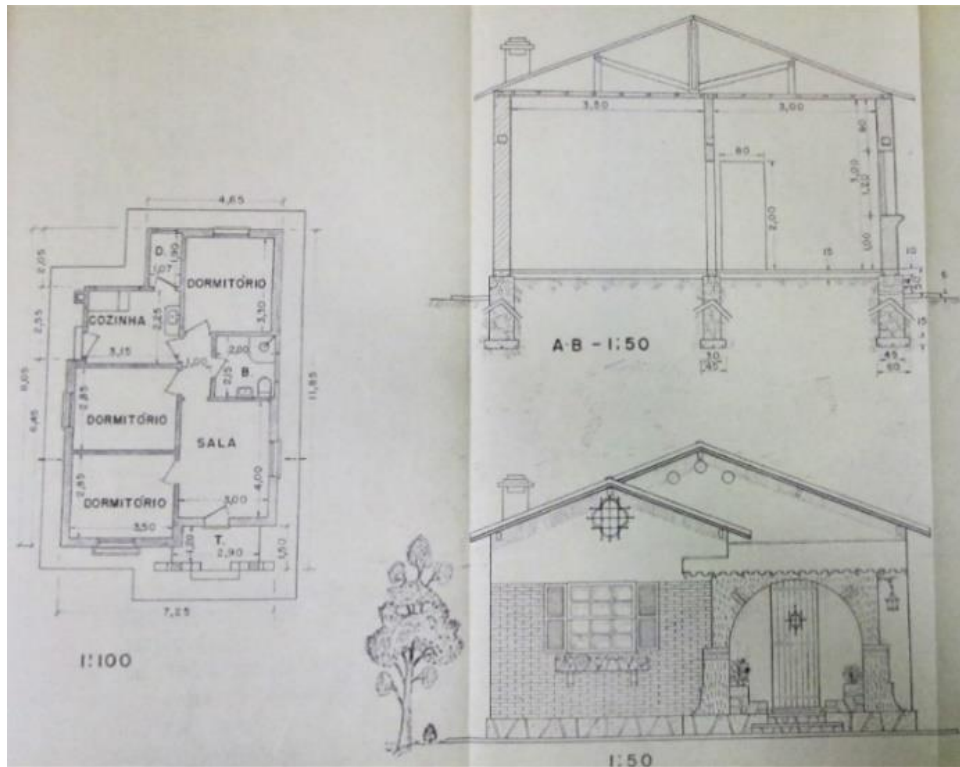


Fonte: Onofre Baraldi, 2020.

A entrada principal se dá pelo alpendre, o primeiro corpo volumétrico da casa, que configura uma espécie de transição entre o exterior e o interior. A sala se estabelece como o principal cômodo, situado no maior corpo da residência, de onde partem as demais dependências. O terceiro volume da habitação encontra-se no quarto ao lado da garagem, que se comunica com o exterior pela janela. As residências encontram-se isoladas no lote, com recuo lateral, frontal e posterior, além de possuírem aberturas em todos os cômodos e janelas venezianas para iluminação natural e ventilação permanente, demonstrando uma preocupação em manter a casa arejada, salubre e higiênica. Podem ser caracterizadas pela arquitetura bangalô com tendência Missões (CORATO; PORTO, 2007), devido à existência da varanda como volume destacado do restante da residência. Segundo Karla Di Giacomo Santos (2016), o elemento mais marcante do bangalô é a varanda, que tem a função de climatização interna e de estar, reforçado pela utilização de mobiliários e de vegetação que favorece seu uso (SANTOS, 2016). Por ser uma arquitetura de origem vernacular, o bangalô não é considerado um estilo, mas uma tipologia habitacional simples, prática e de baixo custo, que pode ser adaptada de acordo com cada local (JANJULIO, 2013).



Figura 2 – Projeto original do modelo de casa “C3”



Fonte: DNIT, 1949.

Em Catanduva, o bangalô das vilas ferroviárias assumiu um aspecto mais compacto e despojado, permitindo a utilização de “roupagens” referentes ao estilo Missões, como o arco da varanda, e outros ornamentos, por exemplo as paredes em tijolo aparente, os quadrifólios no oitão e na porta de entrada, o rodapé de pedras, as muretas com frisos e as rochas na varanda. Observa-se pela fachada da residência que a busca pelo contato com a natureza também persiste através do uso dos recuos, da vegetação na varanda, do jardim lateral e da floreira sob a janela. Pode-se observar pelas fotografias (figura 1) e pelos desenhos técnicos (figura 2), que o esquema distributivo da casa não varia muito em relação ao bangalô urbano brasileiro, sendo a varanda a porta de entrada que transita entre o exterior – a rua – e o interior – a sala. A casa está enquadrada em uma planta retangular com três setores básicos: social (varanda e sala), íntimo (quartos) e serviços (banheiro e cozinha), configurando uma tipologia habitacional é relativamente modesta “(...) cujo programa comportava no máximo três dormitórios” (WOLFF, 2001, p.190 *apud* SANTOS, 2016, p. 119).

O projeto original foi assinado pelo engenheiro chefe Oswaldo Santana de Almeida e pelo engenheiro ajudante Abel Magalhães. De acordo com Nabil Bonduki (2012, *apud* SANTOS, 2016), as vilas operárias não eram construídas com componentes pré-fabricados, mas sim artesanais, configurando-se em novas tipologias arquitetônicas, como o bangalô urbano. A busca por qualidade nas moradias de vilas ferroviárias pretendia atender a quesitos como “(...) praticidade de execução, presença de recuos, contribuindo não só financeiramente, devido a sua simplicidade construtiva, como também uma habitação higiênica” (SANTOS, 2016, p. 56). Por fim, além dessa tipologia habitacional da EFA – tipo “C3” – também são utilizadas no bairro

São Francisco as tipologias de um e dois dormitórios – “C1” e “C2”, respectivamente – e que serão abordadas no tópico a seguir.

### **A Vila do Bairro São Francisco**

Trata-se de um conjunto de dez casas localizadas em bairro familiar, no São Francisco, de ocupação antiga, consolidada, dotado de infraestrutura, com presença predominante de imóveis antigos, de uso habitacional e gabarito baixo (casas térreas). As obras iniciaram-se 1949 pela Companhia Melhoramentos Araraquarense (COMARA), mas foram finalizadas na década de 1950 pela Seção de Obras da EFA devido a uma rescisão contratual entre a empreiteira e a companhia ferroviária. O conjunto possui as três tipologias residenciais da EFA – “C1”, “C2” e “C3” – e eram destinadas aos funcionários dos departamentos de locomoção, de tráfego e de linha, variando a residência de acordo com o cargo do ocupante. As tipologias habitacionais “C1”, “C2” e “C3” podem ser conferidas abaixo, na figura 3:

Figura 3 – Modelos “C1”, “C2” e “C3”, respectivamente, no bairro São Francisco

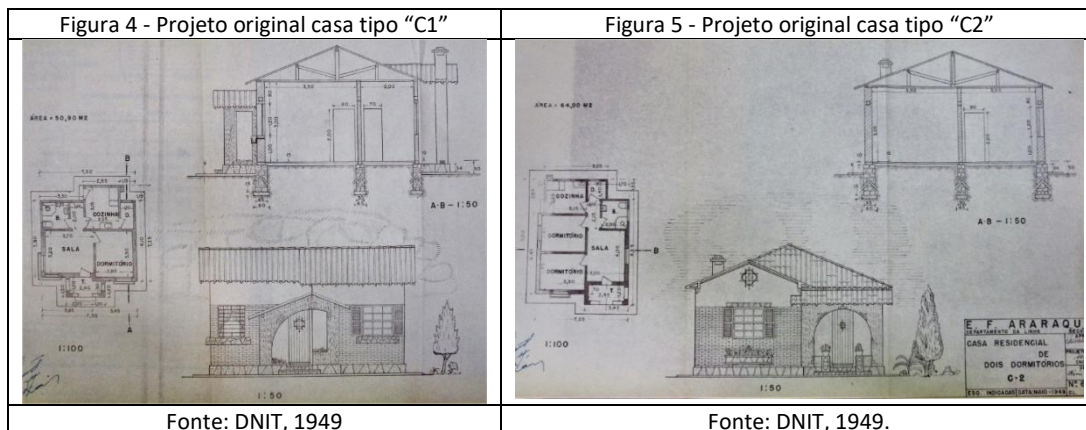


Fonte: da autora, 2020.

A habitação mais simples (figura 4) pertence ao modelo “C1”, possui apenas um dormitório, 50,90m<sup>2</sup> de área construída e pode ser identificada pela tipologia bangalô com tendência Missões (CORATO; PORTO, 2007), marcada pela presença da varanda separada do corpo principal da casa e pela sua entrada desenhada por um arco semicircular. A moradia possui dois volumes principais, – a varanda e o restante dos cômodos - uma planta quadrada onde o alpendre encontra-se centralizado na fachada. Todos os cômodos possuem janelas, com destaque para a sala, que possui duas aberturas, voltadas para as fachadas frontal e lateral. A varanda possui pé direito menor, encontra-se em um nível mais baixo em relação ao restante da casa, tem telhado de duas águas e abertura com arco semicircular, além de equipamentos que favorecem a permanência, como as floreiras. Mesmo sendo uma tipologia mais simples, o mesmo conceito presente nas residências maiores é aplicado a essa residência, como os elementos ornamentais, – tijolo aparente nas paredes, quadrifólio na porta de entrada, rochas nos rodapés e na varanda e floreiras sob as janelas - o uso de recuos, o alpendre para climatização interna e local de estar, ventilação permanente através da utilização de venezianas e iluminação natural através das aberturas em todas as fachadas e a forte presença de vegetação. De acordo com o memorial descritivo e com o carimbo dos desenhos técnicos, essa tipologia segue o mesmo uso de materiais da moradia modelo “C3” – mostrada no bairro Higienópolis – e possui a mesma autoria no projeto. Das cinco residências dessa tipologia, duas encontram-se totalmente descaracterizadas, enquanto que três encontram-se com a mesma feição do projeto original, com apenas poucas mudanças – como a nova pintura, o muro e o gradil, a supressão das floreiras e a substituição das janelas venezianas de madeira por metal.

A habitação intermediária (figura 5) pertence ao modelo “C2”, possui dois dormitórios, 64,00m<sup>2</sup> de área construída e identifica-se pela tipologia bangalô com tendência pitoresca (CORATO; PORTO, 2007). Diferencia-se em relação às demais pelo fato de o alpendre não estar destacado do corpo principal da casa, mas está interno ao volume correspondente à sala. Outro destaque é que, ao contrário do que mostra o desenho técnico, a entrada da varanda não foi construída em formato circular, mas foram feitas linhas retas, formando uma viga que se apoia nos pilares do alpendre. A moradia possui dois volumes principais, – a varanda com sala e o quarto - uma planta retangular onde o alpendre encontra-se deslocado à direita na fachada. Todos os cômodos possuem janelas, a varanda possui pé direito menor, tem telhado de uma água e abertura reta, – formada por uma viga - além de equipamentos que favorecem a permanência, como as floreiras.

O conceito aplicado nas tipologias “C1” e “C3” são os mesmos aplicados na “C2”, como os elementos ornamentais, – tijolo aparente nas paredes, quadrifólio na porta de entrada e no oitão, rochas nos rodapés e na varanda e floreiras sob a janela do quarto - o uso de recuos, o alpendre para climatização interna e local de estar, ventilação permanente e iluminação natural através das aberturas em todas as fachadas e a forte presença de vegetação – presente, como já mencionado, no jardim lateral, na floreira sob a janela e no alpendre. Essa tipologia segue o mesmo uso de materiais das moradias modelos “C1” e “C3” e a mesma autoria no projeto, como já citado. Todas as três residências dessa tipologia estão bem conservadas, possuem praticamente a mesma feição do projeto original, com apenas poucas mudanças – como a nova pintura, a construção de muro e gradil nas casas e a substituição de portas e janelas de madeira por metal.

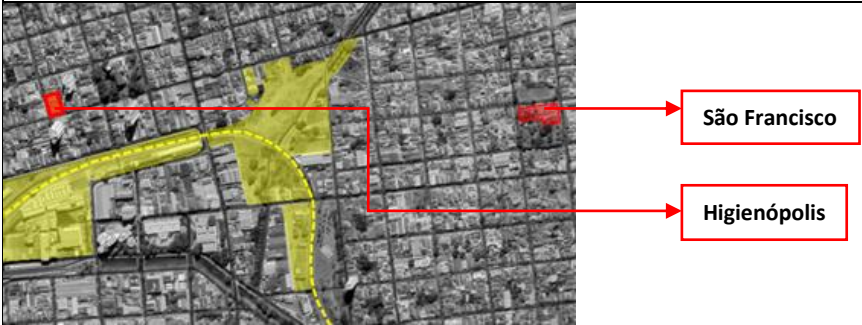



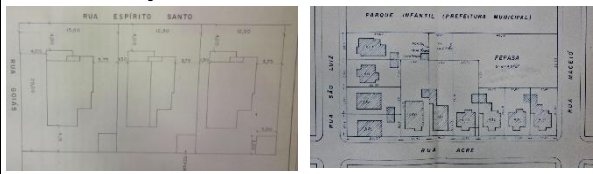
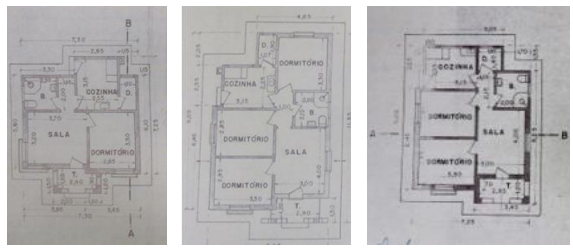
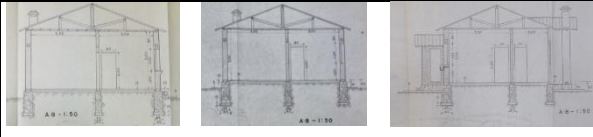

Por fim, as casas da tipologia “C3” são idênticas às construídas no bairro Higienópolis, como mostrado no tópico anterior através do projeto original (figura 2). Das dez casas da vila ferroviária no São Francisco, duas pertencem ao modelo “C3”, que possui 75,50m<sup>2</sup> de área construída e três dormitórios – como já mencionado. As duas residências encontram-se em bom estado de conservação, preservando muito de sua feição original. Apenas algumas mudanças foram constatadas, como por exemplo a substituição da antiga mureta por gradil e portão, da janela veneziana de madeira por janela de metal e a retirada das floreiras.

A maioria dessas residências ainda preservam grande parte de suas características por ainda conservarem seu uso original, porém algumas se encontram totalmente

descaracterizadas. A isso deve-se a inexistência de um instrumento jurídico para proteger esses bens e, somado ao fato de serem residências relativamente modestas, elas ainda não são reconhecidas como um patrimônio histórico e arquitetônico. Porém, a Carta de Nizhny Tagil (2003) enfatiza a importância de todos os edifícios e estruturas industriais na composição do patrimônio industrial, inclusive as residências operárias, por seu valor histórico em relação ao desenvolvimento ferroviário, seja por seu valor estético devido à qualidade de sua arquitetura e concepção, ou seu valor social, que promove sentimento de pertencimento e identidade na memória dos trabalhadores que ali habitaram. Nesse sentido, abordaremos as diretrizes para salvaguarda dessas vilas, no próximo item.

### Inventário das Vilas Ferroviárias da EFA, Catanduva-SP

|  |                               |                            |
|--|-------------------------------|----------------------------|
| <b>1. IDENTIFICAÇÃO</b>  |                               |                            |
| 1.1 Recorte territorial: Bairros Higienópolis e São Francisco                              |                               |                            |
| 1.2 Recorte temático: Análise histórica, arquitetônica e urbana da Vila Ferroviária da EFA |                               |                            |
| 1.3 Identificação do Bem (denominação oficial/popular): Casas dos ferroviários da EFA      |                               |                            |
| <b>2. LOCALIZAÇÃO DO BEM</b>   |                               |                            |
| Nome da Empresa  | Estrada de Ferro Araraquara   |                            |
| 3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL: Residencial                                   |                               |                            |
| 4. ANO DE CONSTRUÇÃO: Década de 1950   | 5. USO ORIGINAL: Habitacional | 6. USO ATUAL: Habitacional |
| 7. USUÁRIO / POSSE / CONCESSÃO ATUAL: Diversos proprietários (usucapião e alienção)        |                               |                            |
| 8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO: Não  |                               |                            |
| 9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO  |                               |                            |
|        |                               |                            |
| <b>10. IMAGENS DAS FACHADAS</b>  |                               |                            |
|        |                               |                            |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <b>11.1 Cobertura:</b> cerâmica  | <b>11.2 Paredes:</b> alvenaria portante               | <b>11.3 Esquadrias, vedação, janelas e Portas:</b> madeira e metal                  |  |
| <b>11.4 Piso:</b> cerâmica e madeira   | <b>11.5 Componente estrutural:</b> alvenaria portante | <b>11.6 Fundação:</b> pedra/rocha   |  |
| <b>12. Grau de preservação externa do bem:</b> Modificado  |   | <b>13. Grau de preservação interna do bem:</b> Modificado                           |  |
| <b>14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS MATERIAIS</b>   |   |   |  |
| <b>14.1 Estrutura:</b> Bom   | <b>14.2 Pisos:</b> Bom                                | <b>14.3 Portas:</b> Bom   | <b>14.4 Janelas:</b> Regular                                     |
| <b>14.5 Forros:</b> Regular  | <b>14.6 Revestimentos:</b> Bom                        |   | <b>14.7 Cobertura:</b> Bom                                       |
| <b>15. Existe interesse local na utilização do bem?</b> Sim  | <b>15.1 Tipo de uso?</b> Habitacional                 |   | <b>15.2 Órgão/instituição interessada:</b> os próprios moradores |
| <b>16.1 Proposta para preservação do bem:</b> Arquitetônica  |   | <b>16.2 Proposta de proteção do bem:</b> Integral                                   |  |
| <b>17. Possui vigilância?</b> Não  |   | <b>18. Infraestrutura:</b> água, esgoto, telefonia e rede elétrica                  |  |
| <b>19. IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE OU ÁREA</b>   |   | <b>20. PLANTA</b>   |  |
|   |   |   |  |
| <b>21 CORTES</b>   |   | <b>22 FACHADA</b>   |  |
|    |   |  |  |
| <b>23.1 História:</b> Casas construídas na década de 1950 pela COMARA (Cia Melhoramentos Araraquarense) e destinadas a funcionários da Seção de Tráfego e Locomoção da EFA.  |   |   |  |
| <b>23.2 Arquitetura:</b> Casas térreas de tipologia bangalô com tendência Missões (CORATO; PORTO, 2007), volume do alpendre separado do corpo da casa, com acesso principal destacado com arco, na lateral, planta isolada e centralizadas no lote.  |   |   |  |
| <b>23.3 Técnicas construtivas:</b> Alicerces de alvenaria de pedra, assente com argamassa mista de cimento, cal e areia; calçadas de lajes regulares de “ouro” ou equivalentes, ou concreto, assente entre ripas; pisos de tacos de madeira nos dormitórios e ladrilho hidráulico vermelho nos outros cômodos; rodapé de argamassa mista de cimento, cal e areia; paredes de tijolo assente com argamassa de cal e areia; esquadrias de ferro e/ou madeira; forro de pinho ou peroba; telha cerâmica tipo Paulista e estrutura de madeira; caixa d’água de cimento. (Fonte: memorial descritivo) |   |   |  |
| <b>24. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA:</b> Processos pertencentes à EFA, plantas, cortes e fachadas, memorial descritivo, fotografias e legislação (decretos-leis e datas de câmara)   |   |   |  |
| <b>25. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES</b>  |   |   |  |
| <b>25.1 Planta:</b> coleta documental  | <b>25.2. Escala:</b> 1:50                             | <b>25.3 Base disponível:</b> DNIT   | <b>25.4 Data:</b> 2020   |
| <b>26. OUTROS LEVANTAMENTOS/BASE DE DADOS</b>  |   |   |  |
| <b>26.1 Tipo</b> (fotografia, desenho)   | <b>26.2. Quantidade</b>                               | <b>26.3 Autoria e base disponível</b>   | <b>26.4 Data</b>   |
| Fotos tiradas em campo   | 65  | Marina Guimarães Destro   | 2020   |
| Fotos coletadas da internet  | 4   | Google Street View  | 2011   |
| Fotos do proprietário  | 12  | Onofre Baraldi  | 2020   |
| <b>27. FONTES DOCUMENTAIS:</b> Arquivo do DNIT, acervo fotográfico de particulares e acervo pessoal  |   |   |  |

Fonte: Salcedo, Rosio Baca Fernández (2019). Editado pela Autora, 2020

### PROPOSTA DE DIRETRIZES PARA SALVAGUARDA DAS VILAS FERROVIÁRIAS

Diante do exposto, considera-se essencial a realização do inventário das vilas ferroviárias para subsidiar seu tombamento e os projetos de intervenção para sua salvaguarda através de conservação, preservação, restauro e reabilitação das vilas. Para a salvaguarda dessas residências, é preciso ações de conservação através da manutenção da organização interna dos cômodos, das tipologias, ornatos, volumetrias, cores, materiais, jardins, e assim por diante. A

elaboração de projetos de conservação, restauro ou reabilitação e a preservação dos elementos existentes são ações fundamentais para desacelerar seu processo de degradação e evitar suas descaracterizações. Para valorizar o conjunto e revelar seus valores históricos e artísticos, considera-se importante restaurar as fachadas e o interior das residências – forro, pisos, revestimentos – sempre após um aprofundado estudo histórico e arqueológico para evitar intervenções ilegítimas que venham a prejudicar a autenticidade do bem.

Quanto às novas intervenções que visem as necessidades práticas dos moradores – como garagens, portões de gradil, janelas metálicas e portas – estas devem ser facilmente substituíveis, possibilitando a adaptabilidade do bem, e destacar-se das partes originais sem que prejudiquem a harmonia do conjunto e interfiram na fachada. Dessa forma, é preciso repensar a utilização de muros que cubram as fachadas, estabelecendo limites de altura ou optando por grades. A reabilitação dessas residências e a manutenção do uso habitacional também são formas de respeitar suas vocações e preservar sua integridade. Os projetos de reabilitação devem preservar as características físicas das edificações com mínimas intervenções que não descaracterizem sua tipologia e principalmente a adequação dos espaços internos às necessidades e expectativas dos usuários. Por fim, a participação dos moradores acerca das decisões a serem tomadas é fundamental para garantir um processo democrático e priorizar ações voltadas para as necessidades de cada família.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como já mostrado, as vilas ferroviárias eram destinadas aos empregados mais qualificados das companhias, constatando-se a hierarquia presente na relação entre a tipologia das residências e o status do funcionário ocupante. As preocupações com saúde e higiene foram ideais que regiam o conceito arquitetônico, que se utilizavam dos recuos, ventilação permanente, iluminação natural e vegetação em seu projeto. Através de sua arquitetura, sua história e seu valor afetivo, essas residências revelam sua importância local, representando o patrimônio ferroviário de Catanduva e uma nova forma de morar do século XX, através da utilização do bangalô. Porém, ao seguir o movimento decadência do sistema ferroviário, tem-se assistido progressivamente o desmonte dessas vilas, mostrando desinteresse e desconhecimento desse patrimônio.

Apesar da disponibilidade de documentação para a pesquisa, essas vilas nunca haviam sido inventariadas ou exploradas em estudos anteriores. A ficha de inventário mostra que, apesar de praticamente todas as casas terem passado por reformas – visando necessidades práticas com troca de janelas, portas, portões e pinturas – a maioria delas ainda preserva a fachada original e encontra-se em bom estado de conservação. Essa preservação, mesmo que não integral, é positiva se levar em conta que são moradias de tipologia simples, não tombadas e antigas, construídas na década de 1950. A isso deve-se o fato do permanente uso dessas habitações e a manutenção do seu uso original. Porém, já existem duas casas no bairro São Francisco totalmente descaracterizadas, refletindo a iminente ameaça da integridade desse patrimônio. Nesse sentido, a ficha de inventário visa criar respaldo para o tombamento e disseminar conhecimento sobre esses bens, servir como instrumento de gestão e propor diretrizes de salvaguarda que possam articular-se com políticas públicas locais, com estudos

teóricos-metodológicos e técnico-operacionais baseadas na Teoria do Restauro, em Cartas Patrimoniais e com os valores materiais e imateriais dessas vilas.

As propostas para salvaguarda dessas residências foram sua preservação, conservação, restauro e reabilitação através de cuidados permanentes, manutenção das estruturas físicas e da organização dos espaços internos, de suas tipologias, volumetria, cores, materiais, ornamentos, e assim por diante. Políticas públicas deveriam viabilizar essas ações através de incentivos fiscais que possibilitem o bom estado de conservação desses imóveis e da manutenção do uso residencial, respeitando sua função original. Quaisquer intervenções devem ser substituíveis, permitindo a adaptabilidade do imóvel, e destacar-se dos materiais originais para evitar o falso histórico ou o prejuízo à autenticidade desses bens. Por fim, as ações de salvaguarda devem atender às necessidades e expectativas dos usuários e, ao mesmo tempo, preservar a significância cultural e os valores dessas vilas como patrimônio ferroviário de Catanduva.

## REFERÊNCIAS

- AMOS, Rapoport. *Vivienda y cultura*. **Gustavo Gili, Barcelona**, 1972.
- BOITO, Camillo. **Os restauradores**. São Paulo: Ateliê, 2002.
- BRANDI, Cesare. **Teoria da restauração**. Cotia: Ateliê Editorial, 2004.
- CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS. Carta de Burra, 1980. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 247-251.
- CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS – ICOMOS. Carta de Veneza, 1964. In: IPHAN: **Cartas Patrimoniais**. 3ª Ed. Ver. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004, p. 91-95.
- CORATO, Aline Coelho Sanches; PORTO, Daniele Resende. **Pesquisa histórica e análise das estruturas arquitetônicas e urbanísticas dos bairros Centro, Higienópolis e São Francisco**. Publicação da Prefeitura Municipal de Catanduva, set. 2007.
- DE BARROS CORREIA, Telma; GHOUBAR, Khaled; MAUTNER, Yvonne. Brasil, suas fábricas e vilas operárias. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, n. 20, p. 10-32, 2006.
- DE MORAIS, Marcelo. **AS VILAS FERROVIÁRIAS PAULISTAS: Arquitetura e as relações urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo – Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos – São Paulo, 2002.
- FINGER, Anna Eliza. Uma vila inglesa e uma vila belga: Os casos de Paranapiacaba. **São Paulo, e da Vila Belga, no Rio Grande do Sul. Caderno de Resumos do VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, São Paulo, SP, Brasil, 2012.
- GIOVANNONI, Gustavo. **Textos escolhidos/ Gustavo Giovannoni**. Tradução Renata Campello Cabral, Carlos Roberto M. de Andrade, Beatriz Mugayar Kühl. Cotia-SP, Ateliê Editorial, 2013
- ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial. **Cartas Patrimoniais. Princípios de Dublin. 17ª Assembleia Geral de ICOMOS**, 28 de novembro de 2011.
- INOUE, Luciana Massami. As vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961) The railway worker villages of the Paulista Company (1868-1961). **II International Congress of Industrial Heritage**. Porto, Portugal. 2014
- JANJULIO, Maristela da Silva. Bangalô-Subúrbio: a circulação intercontinental de uma nova cultura da habitação no início do século XX. **Oculum ensaios**, n. 13, p. 46-58, 2013.
- JARDIM, Elaine; FLÔRES, Ralf. **ARQUITETURA FERROVIÁRIA A VILA FERROVIÁRIA DE SÃO CARLOS: COLONINHA FEPASA. 3º Fórum Mestre e Conselheiros: Municipalização do Patrimônio e Educação**. Belo Horizonte – MG, 2011

KÜHL, Beatriz Mugayar. O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. **Lugares de produção: arquitetura, paisagens e patrimônio. São Paulo: Annablume**, p. 21-42, 2013.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001. 204 p.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. IPHAN. **I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão**, Ouro Preto/MG, v. 1, p. 25-39, 2009.

SALCEDO, Rosio Fernández Baca. **Evolução do pensamento preservacionista através das Cartas Patrimoniais Internacionais**. In: MAGAGNIN, Renata C.; CONSTANTINO, Norma T.; BENINI, Sandra M (org.). Cidade, História e Patrimônio. Tupã: ANAP, 2019, p. 15-40.

SALCEDO, Rosio Fernández Baca. **Modelo de inventário do patrimônio ferroviário necessários para o tombamento e projetos de intervenção**. In: SALCEDO, R. F. B.; GOMES, S. H. T.; BENINCASA, V. (org.). Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo: Novos Contextos e Desafios. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 105 -126.

SANTOS, Karla Di Giacomo Dias Oliveira dos. **Bangalôs em Bauru: uma nova forma de morar para o século XX**. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Bauru - SP, 2016.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage - TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil Sobre o Patrimônio Industrial**, 2003.