

Araraquara e o paradigma das cidades ferroviárias: uma proposta de preservação

Fernanda de Lima Lourencetti
Universidade de Évora

RESUMO

O presente discurso objetiva causar uma reflexão sobre o papel da ferrovia dentro do traçado urbano através da criação de um projeto de gestão patrimonial. O patrimônio ferroviário como um campo de estudos antecede a criação da categoria patrimônio industrial criada pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura). Os franceses foram os pioneiros na elaboração de inventários ferroviários, e hoje são uma referência no campo da mobilidade intermodal. Como uma representante da Estrada de Ferro Araraquarense, Araraquara foi alvo de uma pesquisa sobre gestão e valorização patrimonial que objetiva compreender a influência da infraestrutura férrea dentro do traçado urbano. Desta forma, através do ideário francês foi proposta a elaboração de um catálogo do patrimônio urbano como uma forma de evidenciar o potencial da ferrovia como instrumento construtor das cidades. A apresentação abordará o desenvolvimento metodológico e os resultados obtidos por esta pesquisa.

Palavras-chave: Patrimônio Industrial – Urbanismo – Valorização do Patrimônio Ferroviário

ABSTRACT

This speech aims to cause a discussion about the role of the railway in the urban grid through the creation of a heritage management project. The railway heritage as a field of study predate the industrial heritage category created by UNESCO (United Nations Education, Scientific and Cultural Organization). The French were the pioneers in the development of inventories, and they currently are a referential in the field of intermodal mobility. As a representative of the Estrada de Ferro Araraquarense, Araraquara was the target of a research about urban heritage management and recovery, which aimed to understand the influence of the railway in the urban grid. In this way, making use of the French ideology, the elaboration of a catalogue of urban heritage was proposed as a way of highlighting the potential of the railway as a city developer. This talk focus to address the methodology and the results developed by this research.

Keywords: Industrial Heritage, Urbanism, Recovery of the Railway Heritage



INTRODUÇÃO

A proposta apresenta uma pesquisa de mestrado do curso de Gestão e Valorização do Patrimônio Histórico e Cultural Master Erasmus Mundus TPTI (Técnica, Patrimônio e Território Industrial), coordenado pela Paris 1 Panthéon-Sorbonne em convênio com a Universidade de Pádua e a Universidade de Évora. A dissertação foi elaborada sob a coordenação da Prof.^a Ana Cardoso de Matos, da Universidade de Évora, e do Prof.^o Adalberto da Silva Retto Júnior, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. A pesquisa foi parcialmente financiada pela associação francesa “Association pour l’histoire des chemins de fer”. Como objetivo buscou-se construir uma proposta de conservação e valorização da ferrovia a partir da reconstituição histórica, urbana e industrial da região Araraquarense, evidenciando assim o impacto do desenvolvimento da mobilidade férrea na consolidação territorial e industrial do oeste paulista, explorando a cidade de Araraquara em maiores detalhes.

Como uma forma de resgatar o passado ferroviário, a dissertação analisou a metodologia utilizada na França na produção de inventários, já que o país foi pioneiro em tal iniciativa. O estudo organizou a trajetória do trem de forma cronológica através da junção de materiais coletados principalmente pelo grupo temático “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano. Estado de São Paulo, séculos XIX e XX” financiado pela “Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo” (FAPESP), também sob a direção do Prof.^o Adalberto da Silva Retto Júnior. A importância de tal infraestrutura pôde ser ampliada através da compreensão do desenvolvimento do patrimônio ferroviário de três cidades francesas que se tornaram tão importantes para sua região quanto Araraquara para a região da Araraquarense, são as cidades de Lille, Marseille e Lyon.

O patrimônio ferroviário será discutido como uma preocupação urbana de cunho internacional. A França, mesmo não tendo sido o país pioneiro na instalação de ferrovias, conseguiu desenvolvê-las a tal ponto, em ter-

mos de planejamento e tecnologia, que se tornou referência mundial. Desta forma, com o intuito de reforçar a importância dos remanescentes da Estrada de Ferro Araraquarense (E.F.A.), foi proposta a elaboração de um catálogo do patrimônio urbano e industrial da cidade de Araraquara através das premissas francesas, para a preservação de um patrimônio que se encontra prestes a ser perdido na história.

METODOLOGIA

O pesquisa pôde reconstituir o impacto da E. F. A em diferentes campos de estudo como: legislação, comunicação, urbanismo, conformação da estrutura agrária e o avanço industrial. Cada fonte utilizada apresentou dados, atores e informações que foram relacionados para conectar cada um dos temas ao longo da história. Na França, François Caron (1931-2014), um historiador de economia, deu início a um estudo multidisciplinar sobre as ferrovias francesas a partir de uma análise da gestão da rede ferroviária da Companhia “du Nord”, com foco na história econômica, da técnica e das empresas que fizeram parte do trajeto estudado. O trabalho teve o intuito de conservar os documentos encontrados. Como uma continuidade de sua iniciativa, ele fundou em 1981 um centro de pesquisas em história da inovação, no mesmo ano em que participou da criação da “Association pour l’histoire des chemins de fer” (MERGER, 2014).

Ao longo de uma análise interdisciplinar foi possível perceber o quão importante foi o sistema ferroviário para o desenvolvimento do Oeste Paulista como um todo. A ferrovia atraiu uma grande atividade industrial e causou muitas transformações urbanas nas várias cidades da região. Araraquara é uma das cidades influenciadas pela Linha Araraquarense, atingida pelos trilhos em 1885. O centro urbano de Araraquara existia desde 1817 como porta de entrada da franja pioneira (MONBEIG, 1998), seguida pelas cidades conhecidas como bocas de sertão (MONBEIG, 1998: 348), São José do Rio Preto, Mirassol, Tanabi e Votuporanga. Araraquara e essas outras cidades receberam destaque



na região pois no período de desenvolvimento da ferrovia tiveram grande peso econômico na área da Araraquarense.

Foi devido à essa importância regional que surgiu a proposta comparativa entre a cidade brasileira e as cidades francesas de Lille, Lyon e Marseille. Com o desenvolvimento da ferrovia na França, essas três cidades se tornaram os pontos mais influentes das regiões nas quais se localizam, vindo a ter as estações ferroviárias provinciais mais importantes do país. Lille tornou-se capital da cultura em 2004 e o ponto de conexão entre a França, a Bélgica e a Inglaterra. Marseille, conecta seu porto com o restante do país e faz parte da ligação entre a França, a Europa Central e a Europa do Sul. Lyon, foi o primeiro centro econômico da Île de France, uma reforma em sua estação ferroviária incentivou ainda mais seu desenvolvimento econômico, além de ter sido caracterizada como a principal estação provincial do país.

Em ambos os países a ferrovia foi a primeira infraestrutura precursora do desenvolvimento industrial. Uma breve análise no quadro geral das cidades da ferrovia Araraquarense foi capaz de mostrar as semelhanças no desenvolvimento inicial entre elas. Praticamente todos os núcleos urbanos foram formados antes da chegada dos trilhos, assim como ocorreu na França, sua população foi formada principalmente por imigrantes e careciam de um meio de transporte para o seu desenvolvimento. Sendo assim, a passagem dos trilhos proporcionou uma grande expansão em algumas cidades. Enquanto as estações ferroviárias brasileiras eram localizadas nos arrabaldes dos aglomerados urbanos, as francesas eram inseridas próximas aos centros. Desta forma, Araraquara, assim como ocorreu em outras cidades da região, teve seu urbanismo atraído pela estação ferroviária, logo, uma cidade que vinha sendo construída entre dois rios, seguindo a direção de seu percurso, passou a crescer na direção de um deles, já que os trilhos passavam do outro lado de sua margem. A própria ferrovia passou a construir bairros operários do lado oposto ao centro urbano original, o que resultou na criação de uma segunda centralidade, a qual atraiu inúmeros

serviços e indústrias.

Lille, Lyon e Marseille, conscientes do impacto férreo, tiveram toda a área de suas estações reformulada como parte do urbanismo. Araraquara, com o aparecimento das rodovias, teve sua ferrovia marginalizada. As indústrias passaram a ser localizadas próximas as estradas de rodagem, o trem de passageiros foi extinto e os trilhos que cortam a cidade tornaram-se um local de passagem e abandono, um quadro que tende a aumentar, pois foi construído um contorno férreo e nem mesmo os vagões transportadores de carga farão uso dos trilhos futuramente. Portanto, enquanto as cidades francesas melhoraram seus serviços e edifícios ferroviários para atrair a população, Araraquara obteve um parque linear de descaso. A cidade montou um museu no prédio principal da estação, mas ele parece ter uma popularidade sazonal, o que acaba o deixando vazio em um local rodeado pela negligência urbana.

Esse estado de emergência pode ser encontrado em muitas das estações brasileiras, o que evidencia a importância de um reconhecimento ainda maior do patrimônio ferroviário. O catálogo dos patrimônios urbano e industrial de Araraquara é capaz de apresentar uma série de bens do patrimônio ferroviário ligados ao planejamento urbano e à mobilidade de mercadoria, pessoas e tecnologia, que até hoje não foram estudados nem valorizados, mas que fazem parte da identidade regional. Foi com o intuito de iniciar essa reflexão que a pesquisa procurou compreender o processo do desenvolvimento urbano e regional com a elaboração de uma proposta de conservação que poderá ser seguida por novas pesquisas, pela criação de um museu virtual para a disseminação das informações, ou até pela criação de novas dinâmicas urbanas que poderão salvar o histórico das cidades do oeste paulista.

ANÁLISE

Como forma de resgatar o percurso do patrimônio industrial da região Araraquarense, a pesquisa reconstituiu parte do desenvolvimento industrial do estado de São Paulo, o qual teve início por volta de 1880. Arara-



quara já tinha constituído em 1897 (PACHECO, 1988: 60 - 71 - 97 - 169) um extenso legado industrial. Com esse levantamento histórico foi possível identificar várias indústrias que tiveram como fundadores ex-trabalhadores das estradas de ferro do estado, afinal essa foi uma infraestrutura que atraiu muitos imigrantes. A Estrada de Ferro Araraquarense até 1935 tinha cerca de 390 trabalhadores, mas esse número aumentou com o passar dos anos, atingindo dentro de três anos o número de 422 operários (PACHECO, 1988: 163).

Além dos próprios funcionários, a ferrovia também atraiu serralherias e siderúrgicas, como a Serraria Luzitana e a Cyprano Martinez, (PACHECO, 1988: 163) e outras indústrias como a Equipamentos Villares, a qual em 1976 (PIACENTINI, 2014: 27), após a instalação da FEPASA (Ferrovia Paulista S. A.), tomou o lugar das oficinas da ferrovia Araraquarense. Entretanto, no decorrer da desvalorização férrea e do aumento dos investimentos rodoviários, algumas empresas, assim como a própria Villares, pararam de produzir materiais apenas para as ferrovias e começaram a estender seu campo de produção para as áreas da construção civil e rodoviária. A influência dessa transição ficou ainda mais evidente após a criação de um mapa com a localização de algumas das indústrias dentro de uma linha cronológica. As empresas encontradas antes de 1945 tinham a tendência de se concentrarem próximas a estação ferroviária, enquanto as construídas entre 1945 e 2000 já foram locadas mais distantes do centro urbano, próximas às principais rodovias que circundam Araraquara.

Muitas das indústrias encontradas já desapareceram ou estão em total abandono, assim como vários setores dos trilhos que cortam a cidade. Portanto, a preocupação com o patrimônio ferroviário vai além de seus trilhos, edifícios e técnicas. No Brasil, as primeiras ações em relação ao patrimônio ferroviário surgiram entre 2000 e 2002 através da catalogação dos bens da RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), denominado de “Inventário de Bens Móveis”. Em 2007, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), através da lei nº 11.483, criou uma

categoria especial para o patrimônio ferroviário com a catalogação de cerca de 6.000 edifícios, o “Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário”. A variedade na conservação dos edifícios fez com que em 2008 o Instituto criasse a Portaria nº 208, a qual continha a fundação de uma “Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário”. Em termos cronológicos, o Brasil não iniciou a proteção do patrimônio ferroviário muito depois da UNESCO, a qual voltou sua atenção para o assunto próximo a 1998 (COSTA, 2013: 10), quando a primeira ferrovia foi classificada como patrimônio mundial. Essa ferrovia é australiana, a Semmering Railway. Entretanto, a França já vinha construindo um inventário ferroviário desde meados de 1984, antes mesmo de iniciar a catalogação de edifícios industriais (1986).

Sendo assim, o sistema de catalogação francês foi desenvolvido ao longo dos anos juntamente com o avanço da tecnologia virtual. Em 1987 (POLINO, 2007: 145), devido até mesmo ao aumento da exigência do novo público, os inventários passaram a conter arquivos de áudio, documentos sobre as técnicas e diferentes informações sobre o sistema férreo, os quais iam além das imagens e fotos coletadas até então. No entanto, esse material era preservado sem um reconhecimento de seu contexto histórico. Por volta dos anos 2000, a França criou catálogos digitais do patrimônio cultural, os quais podem ser atualizados e ampliados, além de facilitar o acesso às informações por todo o país.

Inspirada por essa iniciativa, a pesquisa desenvolvida teve como intuito levar as fichas elaboradas pelo inventário francês como parâmetro para a criação de um inventário industrial e urbano da cidade de Araraquara. Uma das bases de dados francesa salvaguarda o patrimônio ferroviário dividindo-o em três áreas: estação; linha férrea e pontes. Como elas não são interdependentes, algumas regiões do país desenvolvem mais sobre um assunto do que sobre outro. Como tentativa de criar uma base de dados capaz de ser futuramente divulgada online, a dissertação de mestrado propôs a criação de um inventário que conectasse a expansão da Estrada de Ferro Araraquarense com uma ampla gama



de patrimônios urbanos, dando ênfase aos industriais.

PROPOSTA

Para elaborar o catálogo da cidade de Araraquara, a pesquisa fez uso do histórico levantado e da seleção de alguns patrimônios urbanos. A organização do patrimônio industrial teve início com a elaboração de uma lista de indústrias organizadas por tipo de produção. Após esse reconhecimento prévio do legado industrial de Araraquara, foram montadas fichas com informações básicas, entretanto, para efeito de exemplificação, foram separadas apenas 16 indústrias, das quais foram encontrados mais dados capazes de preencher a ficha proposta. Nela foram listadas informações como: nome da indústria; data ou período de inauguração; agentes (os quais poderão variar entre fundador, arquiteto, engenheiro, investidores, entre outros); tipo de indústria; histórico do edifício; situação atual; localização e fotos. Outros itens podem ser adicionados, como por exemplo história da técnica, catalogação de ferramentas e máquinas, entretanto, o intuito da pesquisa foi criar uma forma de revalorizar a existência destes patrimônios para instigar essas pesquisas mais específicas.

Para a criação do inventário do restante dos patrimônios urbanos foram pontuadas as praças mais tradicionais da cidade e edifícios construídos pela ferrovia e por outras indústrias de Araraquara. A ficha desses patrimônios não sofreu muitas alterações em relação à utilizada para os patrimônios industriais, apenas a utilizada para a organização das praças teve um item adicionado, o item projeto. A justificativa para tal preocupação pode ser explicada através da relação mais íntima entre o espaço público e a urbe, já que como um espaço aberto, o desenho da praça passa a fazer parte do desenho urbano.

A montagem dessas fichas confirmou algumas das conclusões já obtidas ao longo do levantamento histórico. A partir do item “agentes”, por exemplo, foi possível encontrar algumas conexões de profissionais com a ferrovia. Entretanto, o item que mais evidenciou o peso da ferrovia na configuração urbana de Araraquara foi

o mapa de localização. Como a dissertação trabalhou com a importância da ferrovia ao decorrer dos anos, tendo ela sido praticamente substituída pelas rodovias, o mapa de localização dos patrimônios urbanos foi elaborado a partir da evolução urbana de Araraquara tendo os períodos de evolução relacionados com as diferentes fases da ferrovia. O primeiro mapa utilizado foi o da cidade em 1880, o qual representa a urbe antes da chegada da ferrovia (1885); em sequência foi utilizado o mapa de 1929, período próximo ao início do desenvolvimento automobilístico quando a ferrovia ainda imperava; o terceiro mapa data de 1938, o qual marca o início do fim da soberania férrea; o mapa seguinte, de 1963, representa o período efetivo da sobreposição dos trilhos pela rodovia; todas essas demarcações foram elaboradas dentro do mapa atual da cidade produzido em 2014, o qual deixa visível a forma como a cidade englobou e passou a crescer no entorno do caminho de ferro, e chegou a diminuir sua relação com ele após o desenvolvimento rodoviário.

CONCLUSÃO

Atualmente, mesmo após o contorno ferroviário construído, outras indústrias estão sendo atraídas pelos trilhos. Dotada de uma ferrovia, de um sistema rodoviário, de um porto seco e de uma empresa de aeronaves, Araraquara não é apenas o início de uma estrada de ferro que impulsionou a expansão do estado, mas também um centro mercantil intermodal que influencia na economia do país, mas que não se integra ao cotidiano da sociedade. O catálogo proposto proporciona uma hipótese de gestão e valorização, além de uma reflexão sobre os elementos urbanos negligenciados, mas que podem ser usados para compreender a identidade de Araraquara. A ampliação dessa proposta para as outras cidades dessa mesma linha férrea pode consolidar parte do desenvolvimento econômico do estado de São Paulo e apresentar novos potenciais da região.



REFERÊNCIAS

COSTA, Ana Paula Mota de Bitencourt da. O valor universal excepcional e a lista o patrimônio mundial: o caso dos bens ferroviários. Artigo publicado no II CONINTER (Congresso Internacional Interdisciplinar e Sociais de Humanidades). Belo Horizonte/2013;

LOURENCETTI, Fernanda de Lima. ESTRADA DE FERRO ARARAQUARENSE IN THE FRAMEWORK : The industrial landscapes of the West of São Paulo State as a heritage of the mobility. Dissertação de mestrado – Master TPTI/2015;

MERGER, Mechèle. François Caron, 1931-2014. Artigo publicado em 2014 na página eletrônica da Rails & Histoire – Association pour l’histoire des chemins de fer (www.ahicf.com);

MONBEIG, Pierre. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo – Editora Hucitec e Editora Polis – São Paulo/1998;

PACHECO, Carlos Américo. Café e cidades em São Paulo: um estudo de caso da Urbanização na Região de Araraquara e São Carlos, 1880-1930 - Dissertação de mestrado – UNICAMP/1988;

PIACENTINI, Patricia. A História do Desenvolvimento Industrial de Araraquara: de 1920 a 2014. Artigo publicado na Kappa Magazine, edição 91, nº 1, 19 de Agosto de 2014;

POLINO, Marie-Noëlle Polino. L’Association pour l’histoire des chemins de fer en France et le patrimoine ferroviaire. Artigo publicado em “Hitoriens & Géographes”, nº 405, 2007;

