

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM
ARQUITETURA E URBANISMO**

LETICIA FERREIRA RANOLFI

**O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CATANDUVA/SP:
os desafios para a sua preservação**

CAMPINAS
2022

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM
ARQUITETURA E URBANISMO**

LETICIA FERREIRA RANOLFI

**O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CATANDUVA/SP:
os desafios para a sua preservação**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre. Bolsista 50% Reitoria

Orientadora: Profa. Dra. Ana Paula Farah

CAMPINAS
2022

Ficha catalográfica elaborada por Fabiana Rizziolli Pires CRB 8/6920
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

720.288
R211p

Ranolfi, Leticia Ferreira

O patrimônio ferroviário na cidade de Catanduva/SP: os desafios para a sua preservação / Leticia Ferreira Ranolfi. - Campinas: PUC-Campinas, 2022.

115 f.: il.

Orientador: Ana Paula Farah.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2022.

Inclui bibliografia.

1. Arquitetura - Conservação e restauração. 2. Ferrovias - História - Catanduva (SP). 3. Patrimônio histórico - Preservação - Catanduva (SP). I. Farah, Ana Paula. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 720.288

LETICIA FERREIRA RANOLFI

“O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CATANDUVA/SP: os desafios para a sua preservação”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador(a): Profa. Dra. Ana Paula Farah

Dissertação defendida e aprovada em 15 de junho de 2022 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Ana Paula Farah

Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni

Universidade Federal De São Paulo

Para Maurício e Rosângela, por tudo.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, é importante saber que esta pesquisa ocorreu em meio à pandemia da Covid-19, período em que tivemos que nos adaptar e viver em um mundo virtual que, apesar de proporcionar uma conexão muito ampla com quase todos e quase tudo, ainda não consegue transmitir o calor de um abraço.

Para que esta pesquisa fosse realizada, muitas foram as pessoas que, de alguma forma, tiveram um papel essencial em todo o processo. A elas dedico este trabalho.

Sou grata, primeiramente, pelo privilégio da vida, por ter saúde, meios digitais, resiliência e persistência para não desistir diante das dificuldades acadêmicas, das crises e de todo esse período conturbado que foram os últimos anos.

Aos meus pais, por todo o amor que me dedicam, por sempre me apoiarem, investirem na minha educação e permitirem que eu realizasse mais um sonho. Ao meu irmão, Lucas, por todo o companheirismo e os conselhos. A toda a minha família, pela torcida e compreensão durante a minha ausência nos almoços de domingo.

À minha orientadora, Profa. Dra. Ana Paula Farah, por quem eu tenho muito respeito e admiração. Sou grata pelos seus ensinamentos, conselhos, paciência e, principalmente, pela sua dedicação.

Aos membros da banca de qualificação, pelas sugestões e ideias para que o trabalho prosseguisse: Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl e Profa. Dra. Maria Cristina Scchicci.

Aos membros da banca de defesa do mestrado, pela contribuição, pelas sugestões e pelo olhar crítico sobre a pesquisa: Profa. Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni e Profa. Dra. Maria Cristina Scchicci.

Ao Prof. Henrique Telles Vichnewski, por ter cedido gentilmente seus arquivos sobre a cidade de Catanduva (SP).

À Marina Guimarães Destro, por ter sido tão solícita quanto à sua pesquisa sobre a cidade de Catanduva, assim como quanto ao seu artigo, publicado em 2021. Sempre disposta, compartilhando informações, artigos, fotos e dados encontrados.

Aos meus amigos de “toda a vida”, Raísa e Danilo, pela força e presença, mesmo que distantes, Camila, Isabella, Jéssica, Rafaela e Daniel, amigos mais que especiais.

À Mariana, que caminha ao meu lado desde o primeiro ano da faculdade e que, além de colega de trabalho, tornou-se minha irmã de coração. Obrigada por tudo que vivemos até aqui e por sempre nos apoiarmos e torcermos uma pela outra.

Às poucas, porém grandes amigas com as quais a pós-graduação me presenteou: Julia, Maria Flávia e Ludmilla, pelo suporte, apoio e risadas durante esses anos.

Por fim, o meu profundo sentimento de gratidão a todos que, de alguma forma, contribuíram para que essa pesquisa fosse concretizada, me estimulando intelectual e emocionalmente.

“Caminho de ferro mandaram arrancar”

Fernando Brant; Milton Nascimento. **Ponta de areia**, 1975

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo compreender as questões do patrimônio industrial ferroviário e os vários aspectos relacionados às políticas públicas de preservação do conjunto do Complexo Ferroviário na cidade de Catanduva, localizada na região Noroeste do estado de São Paulo. O processo construtivo dessa dissertação se deu pelo método exploratório, a partir da dimensão teórico-crítica (na qual foram levantadas as bibliografias concernentes à história da cidade, ao entendimento do que é patrimônio industrial e sua compreensão na contemporaneidade, por meio de dissertações de mestrado, teses de doutorado, artigos publicados em periódicos e publicações referentes ao tema ou a temas correlatos e do levantamento em campo) e da dimensão técnico-operacional (com o levantamento do aparato legislativo e sua repercussão no território, mediante a Lei Complementar nº 0355, de 26 de dezembro de 2006, com revisões em 2011 e 2018). A pesquisa demonstrou a existência de instrumentos eficazes no Plano Diretor. No entanto, ainda há necessidade de estudos precisos para que haja uma efetiva preservação do patrimônio ferroviário no município.

Palavras-chave: patrimônio industrial ferroviário; plano diretor; Catanduva.

ABSTRACT

This research aims to understand the issues of railway industrial equity and the many public policies related aspects for the preservation of the whole Railway Complex in the city of Catanduva, located in the northwest area of São Paulo's state. The building process of this dissertation resort to the exploratory method, from theoretical-critical dimension (way in which were raised history concerning bibliographies of the city, by the understanding of what industrial equity it is and your comprehension of contemporaneity by master's dissertations, doctoral theses, published periodicals articles and referring publications to the theme or related themes and field survey) and the technical-operational dimension (with the legislative apparatus raised and its repercussion in the territory, according to the Complementary Law nº 0355, of December 26, 2006, with reviews in 2011 and 2018). The research shows the existence of efficient instruments in the city's master plan, although there is still need to precise studies for an effective preservation railway equity establishment in the city.

Keywords: railway industrial heritage; master plan; Catanduva.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1: Mapa geral da viação férrea do estado de São Paulo. São Paulo (1904). Escala 1:200.000. Acervo Apesp..... | 21 |
| Figura 2: Mapa do estado de São Paulo elaborado pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado..... | 22 |
| Figura 3: Recorte do mapa mostrando a localização da Vila Adolpho..... | 23 |
| Figura 4: Antiga Capela da Vila Adolfo (1911)..... | 24 |
| Figura 5: Mapa da cidade de Catanduva entre (entre 1919 e 1920)..... | 26 |
| Figura 6: Estradas de ferro em tráfego. São Paulo (1920). Crescimento das linhas de estrada de ferro..... | 27 |
| Figura 7: Mapa de Catanduva (1934), com linha, estação, pátio e triângulo de reversão..... | 29 |
| Figura 8: Primeiro edifício construído para a Estação Ferroviária de Catanduva (1910)..... | 30 |
| Figura 9: Estação ferroviária reconstruída após o incêndio..... | 30 |
| Figura 10: Nova estação ferroviária (inaugurada em 1948)..... | 31 |
| Figura 11: Construção do pontilhão sobre a ferrovia na Rua Sete de Setembro (1941)..... | 31 |
| Figura 12: Vista das antigas instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo em Catanduva [local da atual Cocam (Companhia de Café Solúvel e Derivados)] (1936)..... | 33 |
| Figura 13: Edifícios das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (1950), onde hoje está a Cocam..... | 33 |
| Figura 14: “17 dez.1971 – Cocam desfila caminhões no Vale do Anhangabaú em São Paulo. Primeiras exportações de café solúvel de Catanduva para a Alemanha”..... | 34 |
| Figura 15: Mapa situando a Cocam, estação ferroviária e os bairros Higienópolis e São Francisco..... | 34 |
| Figura 16: Localização do Parque das Américas (verde) e os equipamentos em torno..... | 35 |
| Figura 17: Estação Rodoviária de Catanduva, à época da inauguração (1959)..... | 37 |
| Figura 18: Placa da inauguração do trecho da Rodovia Washington Luiz (1958)..... | 37 |
| Figura 19: Perímetro urbano (1974). Destaque para a localização da malha | |

| | |
|---|----|
| urbana em relação às rodovias e ferrovias..... | 39 |
| Figura 20: Localização das vistas de 1 a 10..... | 40 |
| Figura 21: Edifício da Estação Cultura..... | 40 |
| Figura 22: Vista 1 – Sobre o Viaduto Miguel Pachá. À esquerda, Cocam (antiga Indústria Matarazzo), ao centro, o Parque das Américas, à direita, Mercado Municipal..... | 41 |
| Figura 23: Vista 2 – Sobre o Viaduto Miguel Pachá. Cocam (antiga Indústria Matarazzo), à direita, e remanescentes do complexo ferroviário, à esquerda..... | 41 |
| Figura 24: Vista 3 – Sobre o Viaduto Miguel Pachá, com vista para remanescentes do complexo ferroviário..... | 42 |
| Figura 25: Vista 4 – Rua São Paulo. À esquerda, estação ferroviária e, à direita, residências e comércios..... | 42 |
| Figura 26: Vista 5 – Rua São Paulo, com vista para Rua Santa Catarina..... | 43 |
| Figura 27: Vista 6 – Cruzamento da Rua São Paulo com a Rua Sete de Setembro, com vista para a Estação Cultura (antiga estação ferroviária)..... | 43 |
| Figura 28: Vista 7 – Cruzamento da Rua Sete de Setembro com Rua Rio de Janeiro..... | 44 |
| Figura 29: Vista 8 – Rua Rio de Janeiro, com vista para a Estação Cultura..... | 44 |
| Figura 30: Vista 9 – Rua Rio de Janeiro, com vista para a Estação Cultura..... | 45 |
| Figura 31: Vista 10 – Esquina da Rua Rio de Janeiro e Rua Maranhão. À direita, Cocam (antiga Indústria Matarazzo) e, à esquerda, Supermercado Muffato (antigo Supermercado Maranhão)..... | 45 |
| Figura 32: Capa do relatório técnico..... | 64 |
| Figura 33: Área envoltória..... | 67 |
| Figura 34: Mapa de localização dos bens tombados pelo Comdephact..... | 70 |
| Figura 35: Estação ferroviária (atual Estação Cultura)..... | 70 |
| Figura 36: Edifício da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Catanduva..... | 71 |
| Figura 37: Edifício da Casa da Cultura..... | 71 |
| Figura 38: Castelinho (atual Pinacoteca)..... | 72 |
| Figura 39: Mercado Municipal João Crippa..... | 72 |
| Figura 40: Mapa: Evolução urbana..... | 76 |
| Figura 41: Cartazes do Plano Diretor Participativo de Catanduva (2005)..... | 78 |
| Figura 42: Principais eixos de circulação em volta da Estação Cultura..... | 79 |

| | |
|---|-----|
| Figura 43: Funcionamento do OODC..... | 83 |
| Figura 44. Transferência do Direito de Construir..... | 84 |
| Figura 45: Externato São João..... | 86 |
| Figura 46: Demolição de uma parte do conjunto..... | 86 |
| Figura 47: Certificado de Potencial Construtivo Decorrente de Tombamento (CPC-T)..... | 87 |
| Figura 48: Externato São José Paulino..... | 88 |
| Figura 49: Monumentos Históricos (2006)..... | 89 |
| Figura 50: Localização dos monumentos históricos (2006)..... | 90 |
| Figura 51: Auca – Atlas Ambiental Urbano de Catanduva – Patrimônio Histórico, Cultural, Arquitetônico e Urbanístico (2018)..... | 93 |
| Figura 52: Auca – Atlas Ambiental Urbano de Catanduva – Patrimônio Histórico, Cultural, Arquitetônico e Urbanístico (2018)..... | 94 |
| Figura 53: Mapa de macrozoneamento (2018)..... | 95 |
| Figura 54: Recorte da área industrial no Mapa de Macrozoneamento (2018), em roxo..... | 96 |
| Figura 55: Mapa de macrozoneamento (2021)..... | 97 |
| Figura 56: Recorte da área industrial no Mapa de Macrozoneamento (2021), em roxo..... | 97 |
| Figura 57: Notícia no <i>site</i> da Prefeitura de Catanduva sobre contorno ferroviário..... | 99 |
| Figura 58: Mapa estratégico de mobilidade urbana de Catanduva (2018)..... | 100 |
| Figura 59: Recorte do mapa estratégico de mobilidade urbana de Catanduva (2018), destacando o novo contorno ferroviário, em vermelho, e o atual, em azul..... | 101 |

LISTAS DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Evolução da população no município de Catanduva..... | 36 |
| Tabela 2: Cartas, valores e conceitos que abarcam o patrimônio industrial, elaborado pela autora..... | 52 |
| Tabela 3: Evolução da avaliação dos pedidos de tombamento de patrimônio ferroviário no Condephaat desde a elaboração do ET-PF (2009-2018), elaborado por José Antonio Chinelato Zagato [UPPH]..... | 61 |
| Tabela 4: Leis municipais para uso e ocupação do solo antes da criação do Plano Diretor, elaborado pela autora..... | 77 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Aipah: Área Especial de Interesse do Patrimônio Histórico.

Comdephact: Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico.

Condephaat: Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Turístico do estado de São Paulo.

Comtur: Conselho Municipal de Turismo do município.

EFA: Estrada de Ferro Araraquarense.

IAU-USP: Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Iphan: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Icomos: Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios.

IPTU: Imposto Predial e Territorial Urbano.

Sphan: Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Fepasa: Ferrovia Paulista S.A.

FAU-USP: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

CMU-Unicamp: Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas.

Zeis: Zona de Interesse Social.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| INTRODUÇÃO | 17 |
| 1 COMPREENDENDO O TERRITÓRIO DA CIDADE DE CATANDUVA | 20 |
| 1.1 De vila à cidade..... | 20 |
| 1.2 O desenvolvimento da cidade com a chegada da ferrovia..... | 26 |
| 2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL | 47 |
| 2.1 Patrimônio ferroviário..... | 52 |
| 2.2 A atuação dos órgãos de preservação no tratamento do patrimônio ferroviário..... | 58 |
| 3 A GESTÃO MUNICIPAL E A PRESERVAÇÃO | 63 |
| 3.1 O empenho para a preservação dos bens culturais..... | 63 |
| 3.2 O instrumento do plano diretor..... | 73 |
| 3.3 A relação entre preservação e o plano diretor..... | 80 |
| CONCLUSÃO | 102 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 104 |

INTRODUÇÃO

A cidade de Catanduva, localizada na região Noroeste do estado de São Paulo, teve seu crescimento ligado à rede ferroviária. Na segunda metade do século XX, com o fim do ciclo cafeeiro e o desenvolvimento do modelo de transporte rodoviário, houve mudanças significativas no território, especialmente no que se refere ao complexo ferroviário.

Nesse sentido, a motivação principal em realizar essa pesquisa foi entender essas mudanças e como a gestão pública compreende esse legado do passado. A cidade é dinâmica, ou seja, a transformação é intrínseca ao seu desenvolvimento, contudo, tem que ser compreendida como um bem cultural, preservando seus aspectos materiais, formais, memoriais e simbólicos, garantindo a transmissão do legado para as futuras gerações.

O objetivo foi expor como a cidade de Catanduva teve seu desenvolvimento com a vinda da Estrada de Ferro Araraquara e como este patrimônio – tão importante para a cidade – se encontra atualmente. Além disso, como a gestão municipal, por meio do aparato legislativo, entende ou não as questões que envolvem todo o âmbito do campo da preservação.

Nesta pesquisa, foi utilizado o método de base exploratória¹, o qual foi dividido em dois aspectos fundamentais: a instrumentalização teórico-crítica (na qual foram levantadas as bibliografias concernentes à história da cidade, ao entendimento do que é patrimônio industrial e sua compreensão na contemporaneidade por meio de dissertações de mestrado, teses de doutorado, artigos publicados em periódicos e publicações referentes ao tema ou a temas correlatos e do levantamento em campo) e a instrumentalização técnico-operacional (com o levantamento do aparato legislativo e sua repercussão no território).

Foram consultados os sítios eletrônicos da Prefeitura Municipal de Catanduva, da Prefeitura Municipal de Campinas e do Projeto Memória Ferroviária. Além disso, desenvolveu-se a pesquisa por meio de consultas aos acervos *on-line* da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Centro de Memória da Universidade Estadual de Campinas, Conselho de Defesa do Patrimônio

¹ A pesquisa ocorreu durante a pandemia de Covid-19, período em que vários órgãos e arquivos públicos estiveram fechados.

Histórico, Artístico, Arquitetônico e Turístico do estado de São Paulo, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Arquivo do estado de São Paulo, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, além de tantos outros *sites* e *blogs*. Ainda foram consultados, presencialmente, o Museu da Imagem e do Som de Catanduva, a Prefeitura Municipal de Catanduva e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

A dissertação foi dividida em três capítulos. No primeiro capítulo, apresenta-se um breve histórico do desenvolvimento urbano da cidade de Catanduva, desde Vila Adolpho e o Distrito de Catanduva, pertencentes a São José do Rio Preto e Jaboticabal, respectivamente, até a criação do município, no começo do século XX, culminando com a chegada da ferrovia. Procurou-se compreender todas as conexões da ferrovia com a cidade, evidenciando a devida importância de sua chegada.

No segundo capítulo, busca-se fundamentar os conceitos sobre patrimônio industrial ferroviário por intermédio de importantes pesquisadores da área, como Beatriz Mugayar Kühl, Breno Borges, Eduardo Romero de Oliveira, Henrique Telles Vichnewski, Manoela Rossinetti Rufinoni, Maria Emilia Lopes Freire, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa Lins, e as recomendações dos órgãos responsáveis no âmbito internacional – International Council on Monuments and Sites (Icomos) e The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Ticcih). A preocupação com a preservação dos bens relacionados à industrialização é praticamente recente, e estes devem ser entendidos como uma extensão do que se compreende como bens culturais, que necessitam de ações que visem a sua transmissão para as gerações presente e futura, legitimando, ao mesmo tempo, o território em constante transformação. É abordado, também, como o tema “patrimônio industrial ferroviário” é tratado pelos órgãos nacionais de preservação (Iphan e Condephaat/SP).

No terceiro capítulo, primeiramente, é abordado o início da preocupação com a preservação do patrimônio industrial ferroviário da cidade, por meio da análise de Reis Filho (**Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Catanduva**. São Paulo: Planart, 1978), que documentou a Estação Ferroviária de Catanduva, a pedido da Fepasa/S.A., e a criação do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva (Comdephact). Em um segundo momento, é feita uma compreensão da gestão catanduvense

perante o patrimônio e, para isso, houve uma análise pormenorizada do Plano Diretor Participativo de 2006, com revisões em 2011 e 2018. E, no terceiro momento, apresenta-se a análise das articulações dos instrumentos presentes no Plano Diretor para a salvaguarda do patrimônio – demonstrando um exemplo de aplicação na cidade de Campinas – e a relação entre o aparato legislativo e a preservação do patrimônio ferroviário no município.

Portanto, pretendeu-se compreender a inter-relação entre a preservação e a gestão, por meio do instrumento do Plano Diretor Participativo, verificando até que ponto e de que forma fatores internos e externos afetam o patrimônio férreo da cidade. Pretendeu-se, também, demonstrar quais são os desafios para a preservação do patrimônio industrial ferroviário da cidade de Catanduva, percorrendo sua evolução territorial, compreendendo o patrimônio industrial e o aparato legislativo para legitimar a importância de trabalhar de forma conjunta todas essas dimensões.

1 COMPREENDENDO O TERRITÓRIO DA CIDADE DE CATANDUVA

1.1 De vila à cidade

A maioria das vilas e cidades do Oeste paulista teve sua expansão territorial, abrindo novas fronteiras para a apropriação econômica da terra, marcada pelo desenvolvimento da pecuária e, segundo Leite (2007), pelo enaltecimento do café no mercado externo, incentivando o deslocamento da população, principalmente de Minas Gerais, para a região do Oeste paulista.

O Médio Planalto Ocidental paulista teve o seu desenvolvimento urbano ligado à ocupação do Oeste pioneiro (BERNARDELLI, 2004, p. 59), sendo desbravado pelos mineiros quando ainda os indígenas habitavam nesse território. A escolha do lugar para expansão foi a região de São José do Rio Preto² (fundada em 1852). A localidade desempenhava a função de apoio para a expansão do Oeste paulista, consolidando-se como um ponto estratégico, pois estava localizada na rota da “antiga Estrada Geral que ligava as províncias do Império – do triângulo mineiro até Cuiabá” (FRANCISCO, 2011, p.120).

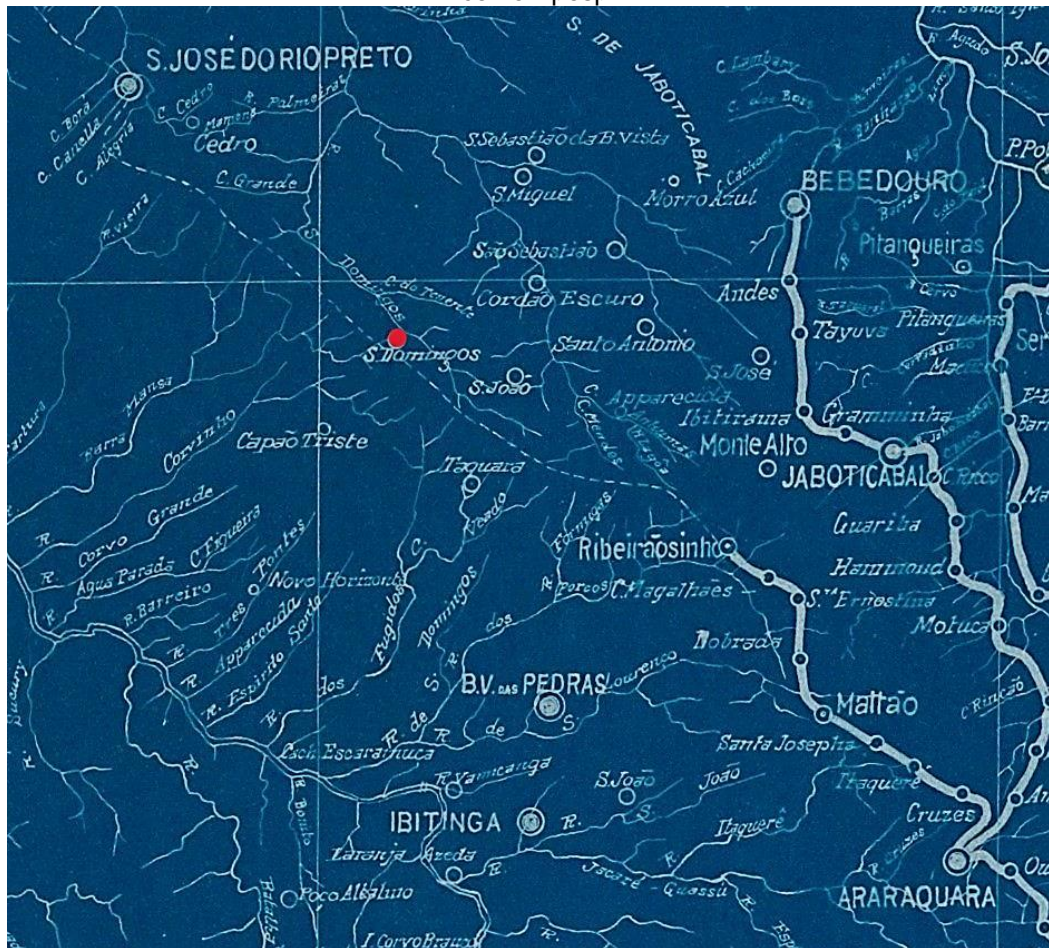
Os atuais municípios-sedes destas regiões tiveram seu surgimento e consolidação vinculados basicamente aos mesmos fenômenos: inicialmente a ocupação remota e ainda isolada (pelo menos entre 1850 e 1890) dos desbravadores, em sua maioria criadores de gado vindos de Minas Gerais e, em seguida, entre 1890 e 1920, um pouco antes ou um pouco depois da ferrovia, os imigrantes e, na liderança do processo, os fazendeiros cafeicultores paulistas. [...] (VASCONCELOS, 1992, p. 107, *apud* BERNARDELLI, 2004, p. 59).

No ano de 1905, a Comissão Geográfica desempenhou um trabalho de delimitação de terras em várias localidades do interior do território paulista, que sofria com a intensa prática de grilagem impulsionada pela determinação da Lei de

² Ver: FRANCISCO, Arlete Maria. Contribuição à história da urbanização de São José do Rio Preto-SP. *In: Revista Tópos* 5 (1), 2011, p.119-142, e SENO, Rosely Mayse. **São José do Rio Preto e o patrimônio edificado**: urbanismo, arquitetura e fisionomia da cidade (1920-1960). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas (SP), 2018.

Terras (1850)³. Nessas estradas transitavam tropas de animais carregando cargas e, para abrigá-las, foram surgindo diversos pousos. Em meados do século XIX, surge o povoado de São Domingos do Cerradinho. É provável que parte do primeiro nome do arraial tenha surgido do santo padroeiro e próximo ao ribeirão com o mesmo nome – São Domingos – e Cerradinho, pela vegetação da região, de mato cerrado. O santo foi o padroeiro da originária capela edificada à margem esquerda do ribeirão São Domingos, onde se iniciou o povoado, cujo nome era Japurá e foi alterado pelos geógrafos do Instituto Geográfico do Estado de São Paulo, quando desempenharam o trabalho de reconhecimento e nomeação de acidentes geográficos, rios e corredeiras da região (LEITE, 2007, p. 60).

Figura 1: Mapa geral da viação férrea do estado de São Paulo. São Paulo (1904). Escala 1:200.000. Acervo Apesp.



Fonte: Disponível em: http://200.144.6.120/exposicao_oeste/economia.php?pg=1. Acesso em: 8 jan. 2022.

³ Lei de Terras nº 601, de 18 de setembro de 1850, quando pela primeira vez temos a organização da propriedade privada no Brasil, desassociando a terra do Estado e da Igreja e passando a ter fins especulativos, havendo a secularização ou a laicização do solo. Para maior entendimento, ver MARTINS, José de. Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica. In: **Estudos históricos**, v. 10, p. 34-41. Marília, 1971.

O arraial do São Domingos do Cerradinho foi elevado a Vila Adolpho pela Lei Estadual nº 1.188, de 16 de dezembro de 1909 (LEITE, 2007, p. 6). A vila se iniciou ao redor da Serra de Jaboticabal e da Cordilheira de Itambé, na metade do limite geográfico da vila mais antiga (Jaboticabal) e a mais nova cidade (São José do Rio Preto) (LEITE, 2007, p. 58-60).

Segundo Bassanetti⁴ e Destro (2021, p. 359), o território era dividido à margem esquerda do ribeirão São Domingos, o qual pertencia a São José do Rio Preto e denominava-se Vila Adolpho e, a outra margem, à direita do ribeirão, pertencia a Jaboticabal e intitulava-se Catanduva.

Figura 2: Mapa do estado de São Paulo elaborado pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado.

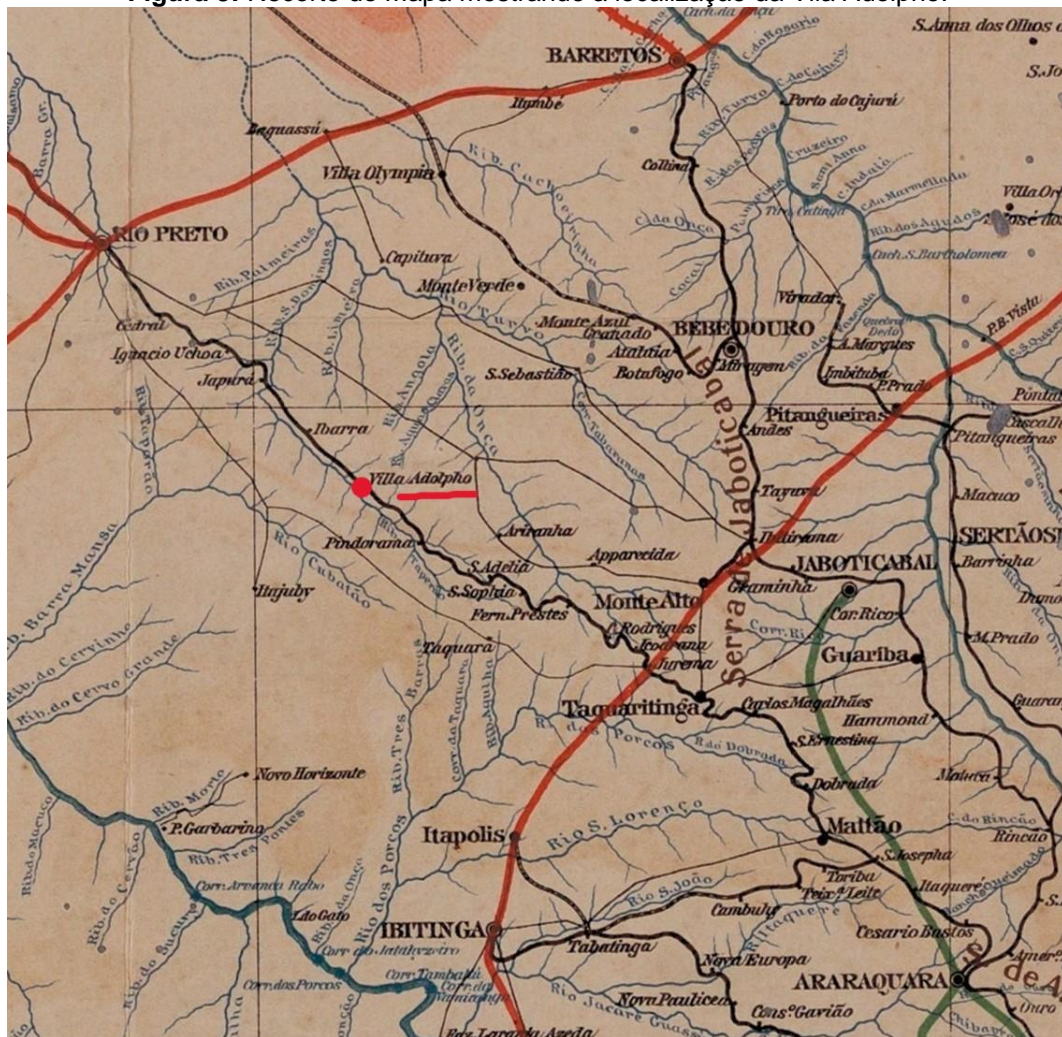


Fonte: Acervo Apesp. Escala 1:200.000.

Disponível em: http://200.144.6.120/exposicao_oeste/economia.php?pg=1. Acesso em: 8 jan. 2022.

⁴ Informações do memorialista local, Nelson Bassanetti. Disponível em: http://www.catanduvadadefeitico.com.br/site/noticia_face.php?noticia_id=1279&fbclid=IwAR1fKQeM.

Figura 3: Recorte do mapa mostrando a localização da Vila Adolpho.



Fonte: Acervo Apesp. Escala 1:200.000.

Disponível em: http://200.144.6.120/exposicao_oste/economia.php?pg=1.

Acesso em: 8 jan. 2022.

Os distritos Vila Adolpho e Catanduva se desenvolviam e, conforme o progresso, no território ao seu redor, além das plantações já existentes na região e da criação de bovinos e suínos, iniciava-se o plantio de café. Em razão da cafeicultura e dos locais mais próximos aos distritos, a dinamização da economia faz surgir várias infraestruturas e estabelecimentos de comércio e serviço (LEITE, 2007, p. 63). Nesse momento, segundo Bernardelli (2004), inicia-se a expansão da economia cafeeira, a qual foi responsável pela estruturação de uma rede urbana no Oeste paulista⁵.

⁵ Ver: BERNARDELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora. **Pequenas cidades na região de Catanduva-SP: papéis urbanos, reprodução social e produção de moradias**. Tese de doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2004.

Figura 4: Antiga Capela da Vila Adolfo (1911).



Fonte: Acervo MIS de Catanduva.

Segundo Bacani, em 1873 tem início um estudo para a prolongação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, uma vez que já se encontrava executada, em 1872, a continuação nos trechos de Jundiaí a Campinas até a cidade de Rio Claro. A intenção era que a linha férrea “perpassasse por São Carlos e Araraquara até o porto do Rio Paranaíba, próximo à confluência do Rio Grande” (RIBEIRO, 2019a, p. 35), “alcançar o extremo oeste da porção ocupada do sertão paulista no início do século XX, a boca do sertão São José do Rio Preto” (SILVA; TOSI, 2020, p. 2), com o intuito de fortalecer a agricultura da região, como também o prolongamento até o estado do Mato Grosso e Goiás (SILVA; TOSI, 2020, p. 2). Em 17 de setembro de 1895, conseguiram a concessão para a construção da ferrovia, saindo da cidade de Araraquara e deslocando-se para Capela do Matão e Ribeirãozinho, atualmente Taquaritinga. Contudo, a Estrada de Ferro Araraquarense (EFA)⁶ inaugurou seu trecho inicial entre Araraquara e Ribeirãozinho em 7 de dezembro de 1901 e, em 9 de junho de 1912, alcançou a cidade de São José do Rio Preto (RIBEIRO, 2019b, p.118) com a finalidade de fortalecer a agricultura e o escoamento da produção que estavam em profícuo desenvolvimento na região.

⁶ Para um conhecimento mais aprofundado sobre a Estrada de Ferro Araraquarense (EFA), consultar: RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de Ferro Araraquara: Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis.** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

Em 1905, as obras de instalação da Estrada de Ferro Araraquarense foram iniciadas para alcançar a Vila Adolpho e Catanduva, cujos trilhos foram inaugurados em 1º de maio de 1910⁷ (CMT/COMTUR, 2018, p. 97). A partir da chegada da ferrovia é que o progresso econômico e o desenvolvimento urbano foram impulsionados, o que representava a “modernização” da cidade.

Apesar de as origens da cidade datarem por volta de 1850, é a partir da chegada da estrada de ferro, em 1910, na ainda denominada Vila Adolpho, que assistimos ao seu desenvolvimento, com o nome “Estrada de Ferro Vila Adolpho”, de propriedade da Companhia São Paulo Norte (QUAGLIA, 2003). Depois, a estrada de ferro é encampada pelo governo estadual paulista passando a denominar-se EFA (Estrada de Ferro Araraquarense). [...] (PALMIERI e FIORIN, 2017, p.130).

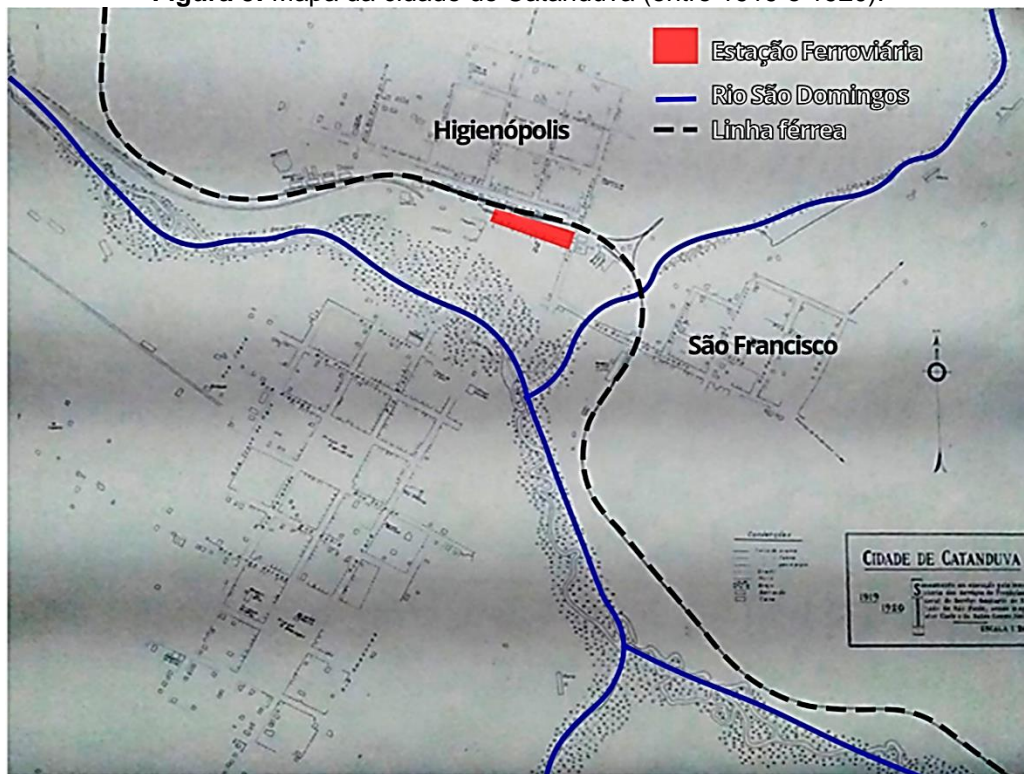
As vilas onde a ferrovia foi implantada foram denominadas “pontas de trilhos”. Nessas vilas, a economia se ampliou, favorecendo o transporte de outras mercadorias além do café, bem como a chegada de novos habitantes para a região (MONBEIG, 1984, p. 348-363).

O gradual e crescente desenvolvimento da região resultou no desmembramento do território da Vila Adolpho e do distrito de Catanduva e foi criado o município de Catanduva, por meio da Lei Estadual nº 1 564, de 14 abril de 1918. A comarca de Catanduva foi estabelecida em 19 de dezembro de 1919, por meio da Lei Estadual nº 1675-B (DESTRO, 2021, p. 360).

Na Figura 5, observamos a planta de Catanduva (1919-1920), logo após passar à categoria de cidade, na qual verificamos que a implantação da ferrovia se deu no “marco divisório”, à margem direita do Rio São Domingos, distrito de Catanduva, hoje os bairros São Francisco e Higienópolis, e à margem esquerda, a Vila Adolpho.

⁷ Ver DESTRO, Marina Guimarães. Subcapítulo do artigo **Resultados e interpretações: Estrada de Ferro Araraquara** **Estação Cultura: Uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva – SP.** In: BORTOLUCCI, Maria Angela Pereira de Castro e Silva; OLIVEIRA, Joana d’Arc de; REZENDE, Natalia Cappellari de; **Depoimentos e trajetórias: grupo de pesquisa Patrimônio, cidades e territórios.** São Carlos: IAU/USP [recurso digital], 2021, p. 350-385.

Figura 5: Mapa da cidade de Catanduva (entre 1919 e 1920).



Fonte: Museu Padre Albino. Adaptado.

1.2 O desenvolvimento da cidade com a chegada da ferrovia

A Estrada de Ferro Araraquarense foi responsável por integrar as cidades do Noroeste paulista, como Matão, Santa Ernestina, Taquaritinga, Cândido Rodrigues, Santa Adélia, Pindorama, **Catanduva**, Ignácio Uchôa, seguindo até São José do Rio Preto e chegando a Santa Fé do Sul, divisa do estado de São Paulo com o Mato Grosso do Sul (TORTELLO, 2010, p. 23).

Figura 6: Estradas de ferro em tráfego. São Paulo, 1920. Crescimento das linhas de estrada de ferro.



Fonte: Disponível em: http://200.144.6.120/exposicao_ferrovias/exposicao.php.
Acesso em: 24 mai. 2021.

A expansão ferroviária nessa região fez com que muitas cidades, incluindo Catanduva, tivessem sua paisagem marcada por trilhos e estações. Os trilhos, em muitos casos, foram objeto orientador da estruturação e expansão urbanas, assim como a valorização das terras. Devido à expansão gerada nas cidades, ocorria a instalação de hospedarias, restaurantes, depósitos, armazéns, entre outros edifícios com funções importantes (MATOS, 1990).

[...] a estrada de ferro criadora de paisagens, incentivando a colonização, auxiliando a agricultura e a indústria e promovendo a fundação de cidades, ou dando a elas uma configuração especial, notadamente nas que podem mesmo ser caracterizadas como “cidades ferroviárias” (MATOS, 1990, p. 167, *apud* LANDIM, 2004, p. 55).

A ferrovia tem uma importância muito grande na conformação da paisagem urbana das cidades do interior de São Paulo (MATOS, 1990, p. 308, *apud* LANDIM, 2004, p. 57).

Consideremos que a ferrovia modelou a paisagem urbana. A chegada dos trilhos é quase um marco na história de uma cidade. Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazém, oficinas, ponto de cruzamento de trens e local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatadas (MATOS, 1990, p. 308, *apud* LANDIM, 2004, p. 57).

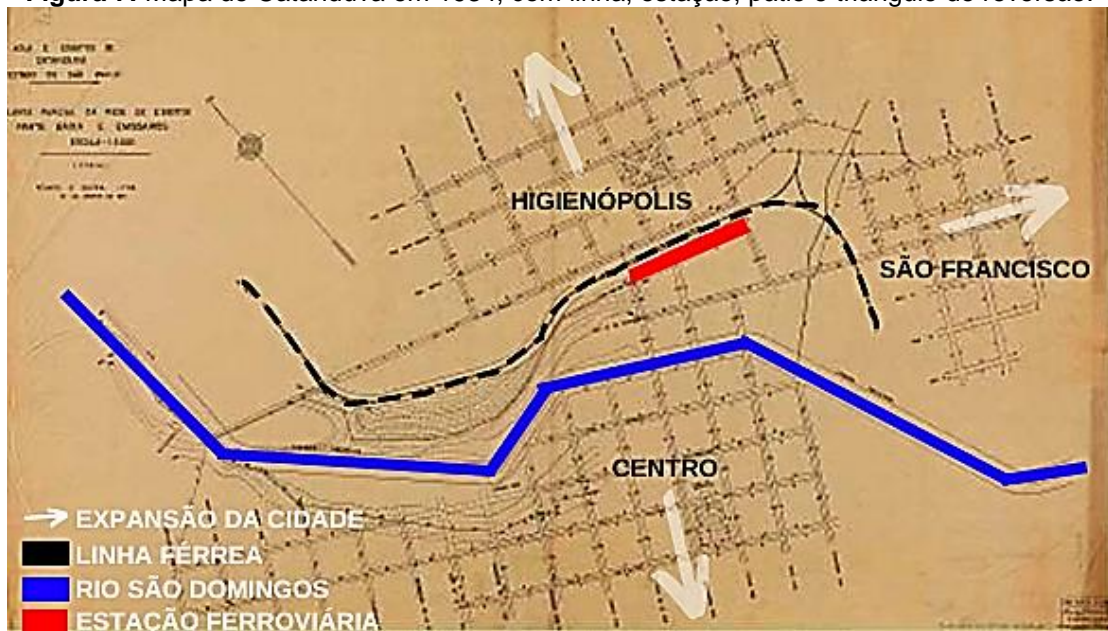
Em decorrência da implantação das ferrovias, houve a modificação e a inserção de uma grande variedade de linguagens arquitetônicas, tais como estações, oficinas, depósitos, casas de máquina, cabinas de sinalização, residências para funcionários, além de numerosas “obras de arte”, como túneis, pontes, viadutos, passarelas, bueiros, dentre outros (KUHL, 2013, p. 25). Assim, a instalação das linhas com suas obras de arte e o próprio leito ferroviário foram fundamentais na estruturação e configuração do complexo.

Contudo, o agente estruturador do espaço urbano e incumbido da produção arquitetônica da cidade de Catanduva foi a ferrovia.

Paralelamente à linha férrea e ao Rio São Domingos, foram construídos a primeira estação e o pátio de manobras, o que resultou no surgimento de dois bairros pioneiros para a formação da malha urbana: São Francisco e Vila Consola⁸, atual Higienópolis (CORATO e PORTO, 2007).

⁸ Segundo Nelson Bassanetti, a Vila Consola foi o primeiro loteamento, ainda quando era a Vila de Adolpho, hoje o atual bairro Higienópolis. Disponível em: http://catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=1015. Acesso em: 20 jun 2022.

Figura 7: Mapa de Catanduva em 1934, com linha, estação, pátio e triângulo de reversão.



Fonte: Estações ferroviárias. <http://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 19 out. 2020. Adaptado.

O primeiro edifício a ser construído foi a estação ferroviária⁹, em 1910. Este foi incendiado em 1919, durante uma “revolta”, em protesto às condições da linha férrea. O segundo edifício foi construído no início de 1920, porém houve reformas em 1935 e foi finalizado em 1937 (DESTRO, 2021, p. 365). Em 15 de maio de 1948, foi inaugurado o terceiro edifício. O transporte do último trem de passageiros aconteceu em 15 de março de 2001, de São José do Rio Preto para Itirapina. Atualmente, a linha férrea encontra-se em funcionamento para transporte de carga. O edifício foi reformado e, de março de 2009 aos dias atuais, atua como sede da Secretaria da Cultura do município (GIESBRECHT, 2019).

⁹ Para o entendimento da história das três construções, ver: DESTRO, Marina Guimarães. **Estação Cultura: Uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva – SP.** In: BORTOLUCCI, Maria Angela Pereira de Castro e Silva; REZENDE, Natalia Cappellari de; OLIVEIRA, Joana d’Arc de. **Depoimentos e trajetórias:** grupo de pesquisa Patrimônio, cidades e territórios. São Carlos: IAU/USP [recurso digital], 2021, p. 350-385.

Figura 8: Primeiro edifício construído para a Estação Ferroviária de Catanduva (1910).



Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som de Catanduva.

Figura 9: Estação ferroviária reconstruída após o incêndio.



Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som de Catanduva.

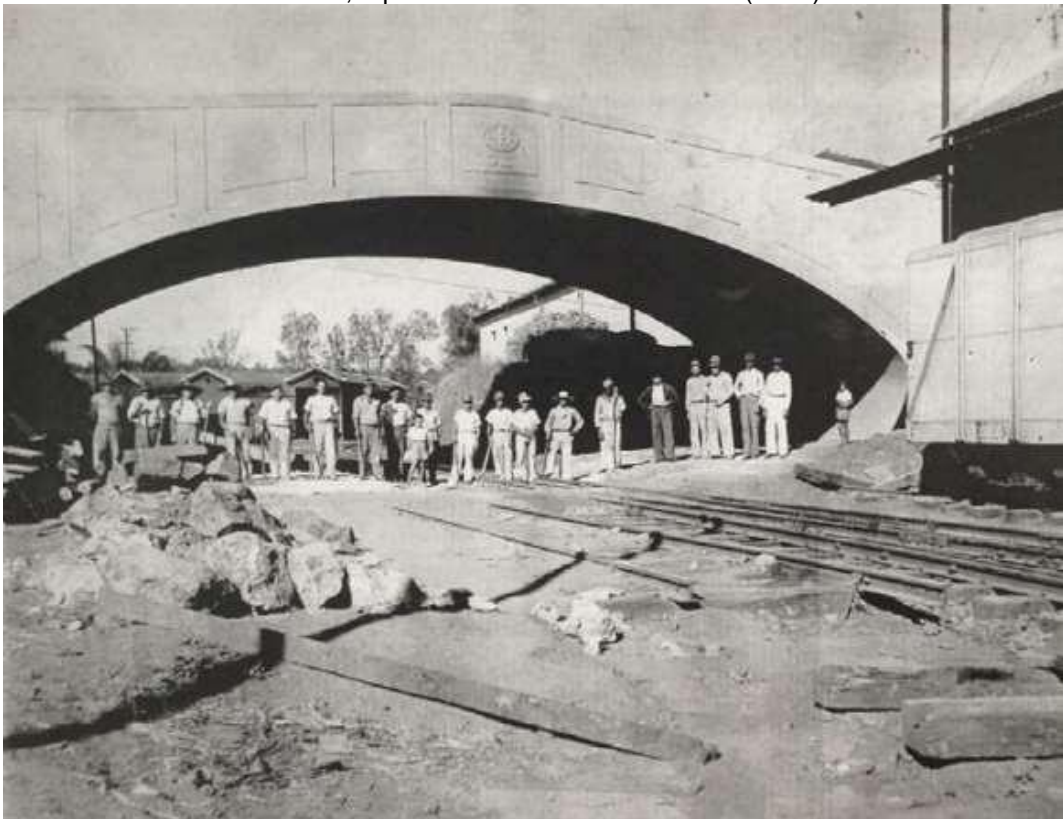
Figura 10: Nova estação ferroviária (inaugurada em 1948).



Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som de Catanduva.

Outras construções foram edificadas, dotando a cidade de uma série de infraestruturas, como viadutos, pontes, passarelas, caixas d'água, isso aliado à chegada de indústrias.

Figura 11: Construção do pontilhão sobre a ferrovia na Rua Sete de Setembro.
Ao fundo, o pátio de manobras da ferrovia (1941).



Fonte: Acervo Museu da Imagem e do Som de Catanduva.

Segundo Vichnewski (2004), na década de 1930, o município de Catanduva investiu mais em indústrias e no cultivo de outros produtos agrícolas devido à crise econômica mundial, principalmente a cafeeira. Em decorrência, deu-se a vinda das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM) para a cidade, que foi estabelecendo seu núcleo fabril (para moinho de sal, refino do querosene e engarrafamento do óleo) em uma área estratégica: ao lado da linha férrea da Estrada de Ferro Araraquarense, da estação ferroviária e do Rio São Domingos. A fábrica foi estabelecida nesse espaço devido à proximidade ao leito do rio, favorecendo a captação de água, e próxima à linha férrea, com facilidade para “escoar dejetos e embarcar e desembarcar matéria-prima e produtos manufaturados” (VICHNEWSKI, 2004, p. 125).

Nos anos de 1930, na nossa região se cultivava o algodão, existindo aqui vários cotonifícios que compravam esse produto para as empresas Votorantim, Sanbra, Anderson Clayton e Matarazzo. Pensando na industrialização do algodão, o prefeito da época, Coriolano de Oliveira Mello, foi a São Paulo negociar e conseguiu trazer para Catanduva a “IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo”. Em abril de 1936, sob a gerência do Sr. Modesto Carone, com 130 empregados, ela entrou em funcionamento já com moinho de sal, refino do querosene Pantera e engarrafamento do óleo Sol Levante. (Disponível em: http://www.catanduvadadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=2527. Acesso em: 20 jun. 2022).

Figura 12: Vista das antigas instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo em Catanduva [local da atual Cocam (Companhia de Café Solúvel e Derivados)] (1936).



Fonte: Henrique Telles Vichnewski.

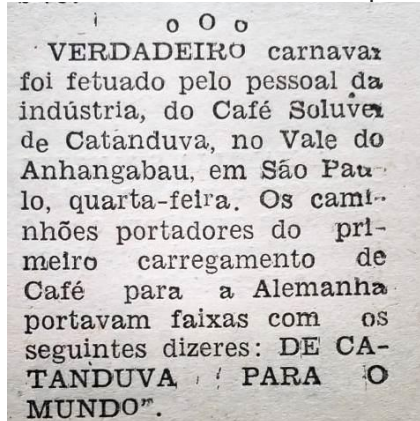
Figura 13: Edifícios das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (1950), onde hoje está a Cocam.



Fonte: Disponível em: http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=66.
Acesso em: 20 jun. 2022.

As IRFM funcionaram na cidade de 1936 até 1971, quando surgiu a Cocam – Companhia de Café Solúvel e Derivados – que continua em funcionamento até os dias atuais.

Figura 14: “17.12.1971 – Cocam desfila caminhões no Vale do Anhangabaú em São Paulo, primeiras exportações de café solúvel de Catanduva para a Alemanha”



Fonte: Disponível em:

http://www.catanduvacidadefeitoico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=3961.

Acesso em: 20 jun. 2022.

Figura 15: Mapa situando a Cocam, estação ferroviária e os bairros Higienópolis e São Francisco.



Fonte: Mapa **Cidade Brasil**. Disponível em: <https://www.cidade-brasil.com.br>. Adaptado.

Com o desenvolvimento da cidade, começaram a surgir alguns equipamentos públicos importantes. Em 1940, foi criada a primeira área de lazer pública do

município – o Parque das Américas¹⁰ – no entorno da linha férrea. E, nos anos subsequentes, foram construídos o Pátio Municipal, o Fórum e o Terminal Rodoviário, assim como hotéis e clubes nas adjacências.



Fonte: **Google 45º**. Adaptado.

Nesse período, a cidade ganha impulso demográfico (ver na Tabela 1), quando a população vai aumentando exponencialmente com os anos, em decorrência do êxodo rural, em que a população urbana passa a ser maior que a população rural, processo esse que ocorreu em grande parte das cidades brasileiras.

¹⁰ Ver CORRÊA, Geraldo. **O Parque das Américas**. Disponível em: http://catanduvacidadefeito.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=374. Acesso em: 20 jun. 2022.

Tabela 1: Evolução da população no município de Catanduva.

| Ano | Urbana | Rural | Total |
|------|--------|-------|--------|
| 1940 | 19231 | 21448 | 40679 |
| 1950 | 23433 | 20998 | 44431 |
| 1960 | 38127 | 11386 | 49513 |
| 1970 | 49359 | 8892 | 58251 |
| 1980 | 65948 | 6918 | 72866 |
| 1991 | 88011 | 2768 | 90779 |
| 1996 | 98942 | 2000 | 100942 |
| 2000 | 104268 | 1579 | 105847 |
| 2010 | 111937 | 906 | 112843 |

Fonte: **Conjuntura de Catanduva**. Disponível em: <http://catanduva.sp.gov.br/conteudo/link/2328>. Acesso em: 19 mai. 2021.

Na década de 1950, com a criação do Plano de Metas e ocorrendo uma diversificação dos investimentos, as ferrovias ficam estagnadas e acontece a expansão do transporte rodoviário (TORTORELLO, 2010). Com o início do desmonte da rede ferroviária¹¹ e o avanço da rede rodoviária, inicia-se na cidade a edificação de equipamentos para essa demanda territorial.

Na década de 1950, a rodoviária foi construída no antigo armazém de mercadorias, ao lado da estação ferroviária, sendo inaugurada em 1959 e funcionando até 1980.

¹¹ Segundo Matos, a decadência da “era ferroviária” ocorreu após a década de 1940, quando houve maior investimento no transporte rodoviário. Aponta que, para alguns autores, as ferrovias se tornaram “antieconômicas”, pois a rede ferroviária entrou em uma grave crise com a progressiva industrialização que acontecia no país. O transporte das mercadorias do interior do estado para o porto de Santos, de onde saía para o mercado internacional, foi aos poucos substituído pelo transporte rodoviário (MATOS, 1990, p. 168-169).

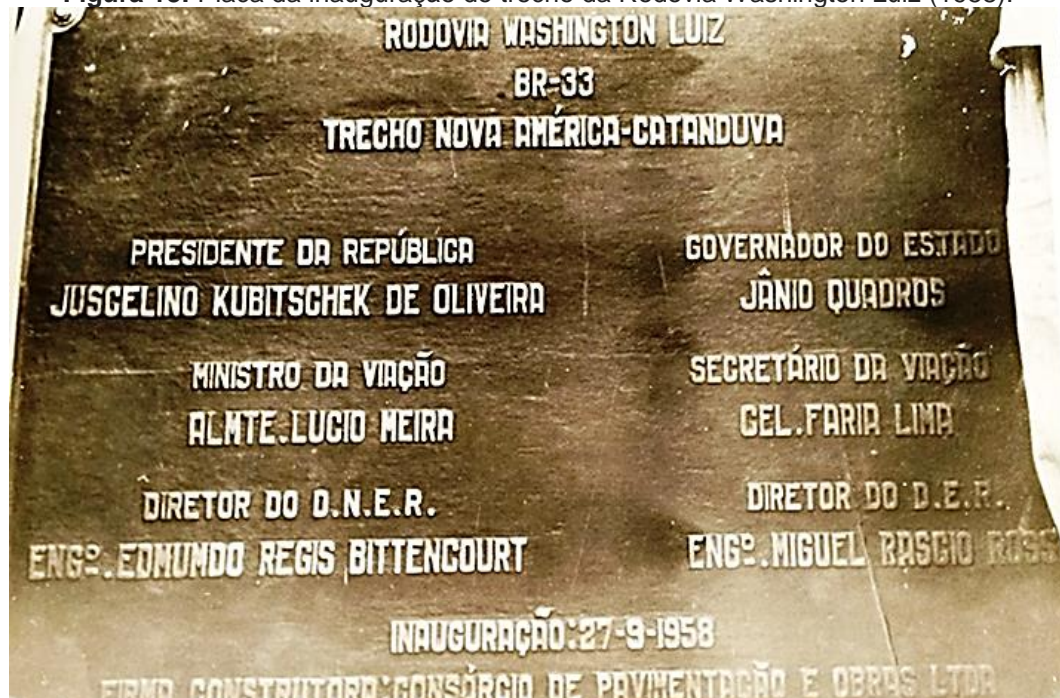
Figura 17: Estação Rodoviária de Catanduva, à época da inauguração (1959).



Fonte: Disponível em: http://catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=8.
Acesso em: 20 jun. 2022.

No mesmo período em que foi construída a estação rodoviária, inaugura-se a Rodovia Washington Luís, em 1958, passando pelo município e promovendo a ligação com a capital do estado.

Figura 18: Placa da inauguração do trecho da Rodovia Washington Luiz (1958).



Fonte: Arquivo do Museu Padre Albino.

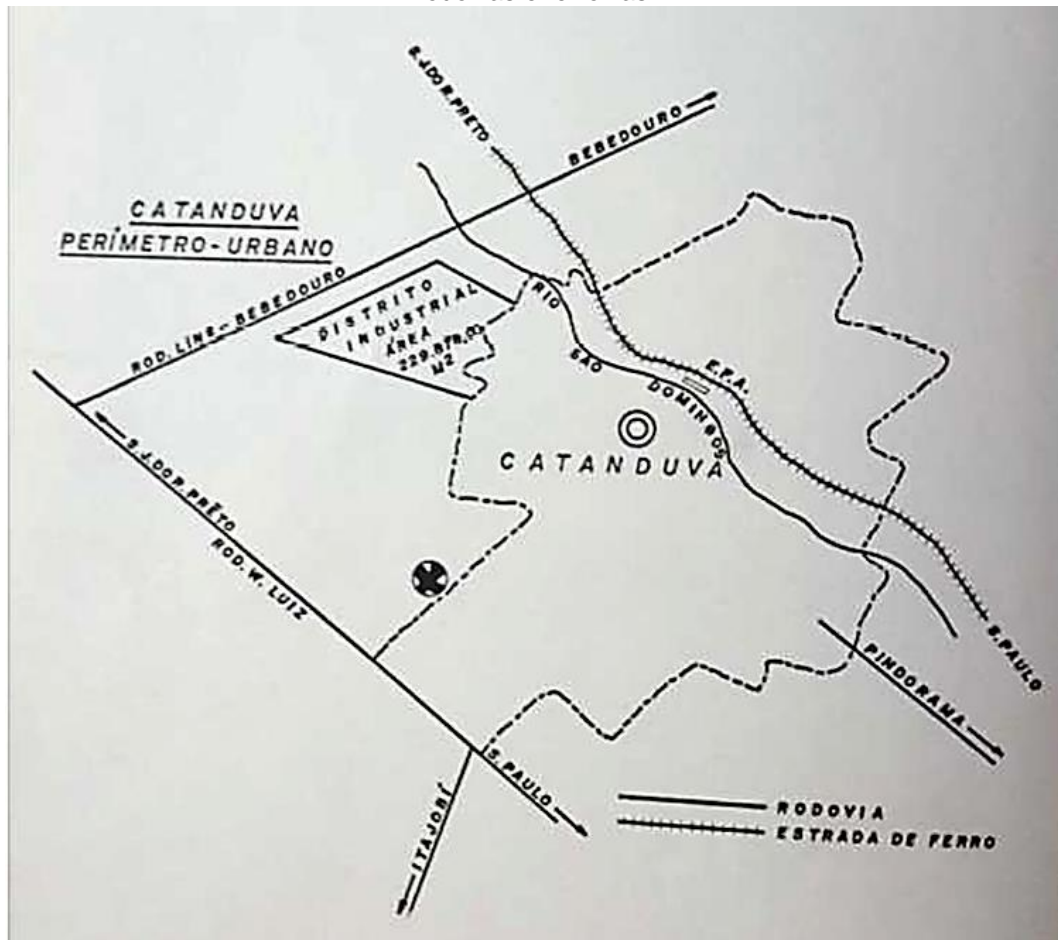
Disponível em: http://catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=1881.
Acesso em: 20 jun. 2022.

O “progresso” urbano se deu a partir do desenvolvimento agrícola da região, por meio da cultura do café (que já ocorria desde o século XIX), arroz, feijão e milho, que foram dominantes até finais da década de 1950, e da chegada gradativa da cultura da laranja, que alcançou o apogeu entre 1980 e 1990, e da cana-de-açúcar, forte até nos dias de hoje. Segundo Bernardelli, esse processo resultou a partir dos seguintes aspectos:

a) surgimento e inserção das pequenas cidades, como resultado da expansão da lavoura cafeeira e da constituição da rede ferroviária; b) a posterior decadência da cultura cafeeira e da rede que escoava a produção, bem como a constituição de novas redes, como a rodoviária; c) a consolidação da rede urbana paulista e um movimento de nova inserção na economia nacional e internacional, com a industrialização efetivando-se no país; d) e, no caso específico da região abordada, a produção canavieira (iniciada de forma mais efetiva na década de 1950, com a abertura de duas empresas na área) e sua consolidação na década de 1980 (no contexto do Proálcool), que provocaram repercussões profundas e complexas nos papéis urbanos destas cidades (BERNARDELLI, 2004, p. 82).

Em vista disso, percebe-se que esse crescimento econômico tem uma repercussão direta no território, a partir dos anos 1970 até os dias atuais, quando são necessárias construções de moradias, equipamentos coletivos e de infraestrutura urbanos para atender às novas demandas exigidas para absorver toda essa população que trabalha no campo, na cidade e nas indústrias (BERNARDELLI, 2004, p. 81).

Figura 19: Perímetro urbano (1974). Destaque para a localização da malha urbana em relação às rodovias e ferrovias.



Fonte: FRANCISQUETI, 2015, p. 8.

Houve um período de abandono na região do centro, principalmente quando foi encerrado o transporte de passageiros. Em 15 de março de 2001, ocorreu o transporte do último trem de passageiros entre São José do Rio Preto e Itirapina (GIESBRECHT, 2019, p. 33).

Na década de 2000, iniciam-se transformações importantes, como o tombamento da estação ferroviária pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico (Comdephact), em 2001, e sua transformação, em 2006, para abrigar a Secretaria da Cultura, quando o edifício passou a ser denominado “Estação Cultura”¹². Em sua ambiência, encontram-se muitos imóveis construídos no período da chegada da ferrovia, alguns desocupados, outros com usos diversos do uso original, a Cocam (antiga Indústrias Reunidas

¹²DESTRO, 2021, p. 350-385, para uma compreensão pormenorizada.

Francisco Matarazzo) e equipamentos públicos, como os edifícios do Fórum, da Prefeitura, do INSS, e o terminal rodoviário.

Das figuras 20 a 31, mostramos as imagens atuais do entorno da região do complexo ferroviário.

Figura 20: Localização das vistas de 1 a 10.



Fonte: **Google Earth**. Adaptado.

Figura 21: Edifício da Estação Cultura.



Fonte: Disponível em: http://www.catanduvacidadefeiteico.com.br/site/exibemateria.php?_id=2937.
Acesso em: 18 jan. 2022.

Figura 22: Vista 1 – Sobre o Viaduto Miguel Pachá. À esquerda, Cocam (antiga Indústria Matarazzo), ao centro, o Parque das Américas, à direita, Mercado Municipal.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 23: Vista 2– Sobre o Viaduto Miguel Pachá. Cocam (antiga Indústria Matarazzo), à direita, e remanescentes do complexo ferroviário, à esquerda.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 24: Vista 3 – Sobre o Viaduto Miguel Pachá, com vista para remanescentes do complexo ferroviário.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 25: Vista 4 – Rua São Paulo. À esquerda, a estação ferroviária e, à direita, residências e comércios.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 26: Vista 5 – Rua São Paulo, com vista para Rua Santa Catarina.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 27: Vista 6 – Cruzamento da Rua São Paulo com Rua Sete de Setembro, com vista para a Estação Cultural (antiga estação ferroviária).



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 28: Vista 7 – Cruzamento da Rua Sete de Setembro com Rua Rio de Janeiro.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 29: Vista 8 – Rua Rio de Janeiro, com vista para a Estação Cultura.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 30: Vista 09 – Rua Rio de Janeiro, com vista para a Estação Cultural.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 31: Vista 10 – Esquina da Rua Rio de Janeiro e Rua Maranhão. À direita, Cocam (antiga Indústria Matarazzo) e, à esquerda, Supermercado Muffato (antigo Supermercado Maranhão).



Fonte: Acervo pessoal, maio 2021.

Portanto, podemos inferir que a região do complexo ferroviário possui uma característica muito significativa, que demonstra uma centralidade considerável e muito ativa, principalmente daqueles usos que desempenham um papel importante para a comunidade: oficinas de arte e cultura, no edifício da antiga estação; o edifício anexo “reinaugurado como Salão de Exposições que, em 2016, foi para a Pinacoteca Municipal, dando espaço para o Posto de Atendimento ao Trabalhador” (DESTRO, 2021, p. 353 e 375); o “Programa de Oficinas Culturais: música, dança, teatro, desenho, pintura em tela, artesanato, audiovisual, literatura, libras entre tantos outros, sendo cursos gratuitos para a comunidade” (DESTRO, 2021, p. 353); o edifício da Prefeitura, do Fórum, do INSS e do terminal rodoviário. Além da Cocam, que ainda exerce um papel ativo para a cidade, e a predominância de variados comércios no entorno. Contudo, Palmieri e Fiorin (2017) analisam que, embora o arcabouço construído esteja preservado, em sua grande maioria, nos edifícios ao longo do leito férreo e na região da estação ferroviária, há “traços do abandono e marginalidade”, e a paisagem urbana está “muito suscetível ao abandono e usos marginalizados” (PALMIERI e FIORIN, 2017, p. 135). Todavia, particularmente, compartilhamos do diagnóstico analisado por Destro (2021), que examina a região pela dinâmica de usos coletivos que atuam de maneira muito eficaz para a população e legitima a área com uma vocação ativa para a cidade. Contudo, é meritório ressaltar que há, sim, necessidade de uma preocupação, por parte do poder público, em elaborar políticas públicas coesas para que, de fato, haja uma efetiva preservação desse território, e que o instrumento que controla essas transformações – o Plano Diretor – tenha implícito, em seu aparato legislativo, normativas precisas para que sejam implantadas ações capazes de preservar todo esse arcabouço construído, como referido em Destro (2021) e Palmieri e Fiorin (2017).

2 PATRIMÔNIO INDUSTRIAL¹³

Quando nos deparamos com conceitos em publicações referentes ao patrimônio industrial¹⁴, notamos uma recorrência constante a estudos relacionados à Arqueologia Industrial¹⁵. Somente a partir dos anos 1950-1960 é que surgem os primeiros textos relacionados a esse tema, motivados pela “historiografia social, do trabalho, econômica, das ciências da técnica e da arquitetura, com vinculações à antropologia e à sociologia” (KÜHL, 2008, p. 37-38). Nas décadas de 1970 e 1980 foram precisas as discussões sobre a conceituação da arqueologia industrial [definições: “o que é atividade industrial, o recorte cronológico e a expressão *arqueologia industrial*” (KÜHL, 2021, p. 41)], em que variados autores estabeleceram uma compreensão de forma ampliada, ligada às fases do passado por meio das manifestações humanas, cujo objetivo seria a preservação do patrimônio industrial (KÜHL, 2021, p. 42). Segundo Kühl, a discussão amadureceu e interpretou-se que Arqueologia Industrial é um campo temático e não deve ser apreendido como uma disciplina autônoma, sendo um tema multidisciplinar que exige colaboração de várias áreas do saber e “deve calcar-se em referenciais teórico-metodológicos de diversos âmbitos” (KÜHL, 2021, p. 41-42).

Nas definições que se sucederam no tempo, foi consolidada a noção de que o interesse não se limita apenas às **unidades de produção em si**, mas inclui formas de produção de energia, primordiais para **qualquer atividade produtiva**, e **um complexo de elementos** considerados essenciais, como **os**

¹³ Este capítulo não tem a pretensão de fazer uma revisão historiográfica sobre o patrimônio industrial, em que o patrimônio ferroviário está inserido, mas o entendimento dos **conceitos** para que se compreenda o objeto de estudo desta pesquisa. Para uma visão pormenorizada sobre o patrimônio industrial ferroviário, sugerimos: ÁLVAREZ-ARECES, 2008; ANJOS, 2018; CORDEIRO, 1994, 2004 e 2011; KÜHL, 1998, 2008, 2020 e 2021; LINS, 2012 e 2017; FREIRE, 2017; RUFINONI, 2013 e 2020; OLIVEIRA, 2011, 2017 e 2021; MENEGUELLO, 2011.

¹⁴ Para o entendimento pormenorizado, ver: KÜHL, 2008, p. 37-58; RUFINONI, 2013, p. 187-262.

¹⁵ Não é o escopo desta pesquisa o estudo da arqueologia industrial, porém importantes publicações sobre o tema foram citadas em KÜHL, 2008 e RUFINONI, 2013: COSSONS, Neil, **The BP Book of Industrial Archaeology**. London: David & Charles, 1978; GENOVESE, Rosa Anna. **Archeologia industriale in Campania alla fine del XIX secolo**, s.l, s.e, 1983; HUDSON, Kenneth. **Industrial archaeology: an introduction**. London: Baker, 1966; HUDSON, Kenneth. **World industrial archaeology**. London: Cambridge University Press, 1979; RAISTRICK, Arthur. **Industrial archaeology: an historic survey**. Frogmore, St. Albans: Paladin, 1973.

meios de transporte, a exemplo do **ferroviário** que, ao mesmo tempo em que pertence ao setor de serviços é, também, em sua estrutura e forma de operação, um **setor produtivo-industrial**. Passaram a ser levados em conta os elementos associados às **atividades fabris**, como **habitações** e **centros de formação profissional**, além de **aspectos intangíveis**, a exemplo de **formas de sociabilidade** e de **transmissão dos saberes**. A partir dessa percepção alargada da arqueologia industrial, o olhar estende-se espacialmente e abrange a estruturação de **paisagens urbanas** e **porções do território**” (KÜHL, 2021, p. 41. Grifo nosso).

Segundo Miguel Ángel Álvarez-Areces (2008), a arqueologia industrial visa compreender a materialidade, as características arquitetônicas, os aspectos técnicos, culturais, sociais e antropológicos das atividades ligadas à produção, à distribuição e ao consumo de bens em seu processo histórico. Esse processo está cada vez mais ampliado, compreendendo-se que o patrimônio industrial é uma expressão da arqueologia industrial (ÁLVAREZ-ARECES, 2008, p. 8).

Para uma compreensão mais aprofundada, houve a cooperação de órgãos internacionais, como a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), criada em 1945, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos), criado em 1965, formulando documentos referentes à preservação de bens culturais (RUFINONI, 2013, p. 233).

Um dos documentos mais importantes referentes à preservação é a **Carta de Veneza**¹⁶ (1964), documento-base aprovado pela Assembleia Geral do Icomos, ou seja, documento referenciado pelo Conselho Consultivo da Unesco, que amplia a compreensão do que é um “bem cultural”, como criações arquitetônicas isoladas, conjuntos urbanos e rurais e obras modestas os quais possuem um valor cultural e estabelecem a dimensão da conservação do ambiente construído preexistente (FARAH; MERLIN, 2019).

O Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial [The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Ticcih)] foi

¹⁶

Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2021. Há outra versão em português na **Revista Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 22/1987: Carta de Veneza: carta internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios, p. 106-107.

criado em 1978. Atualmente é conselho de consultoria do Icomos para essa categoria de bem (RUFINONI, 2013, p. 234), com o objetivo de preservar bens relacionados aos artefatos industriais.

Segundo Kühl (2021, p. 41), houve um amadurecimento dos conceitos e percepções sobre o patrimônio industrial ao longo desses anos e apresenta, de modo mais coeso, a partir de encontros internacionais originando a **Carta de Nizhny Tagil** (2003), do Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (Ticcih) e os **Princípios de Dublin** (2011), documento elaborado pelo Icomos e pelo Ticcih.

A **Carta de Nizhny Tagil** foi aprovada durante o XII Congresso Internacional realizado na Rússia. Este documento define que o patrimônio industrial reúne valores sociais, históricos, tecnológicos, arquitetônicos, simbólicos, estabelecendo sua interpretação por meio de um “método interdisciplinar”.

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (**Carta de Nizhny Tagil**, 2003, p. 3).

Contudo, nos **Princípios de Dublin**, o conceito do patrimônio industrial é ampliado para uma dimensão intangível, tendo como valores a organização do trabalho, o complexo social, além da cultura e vida das pessoas envolvidas na cultura industrial.

1. Definição: O patrimônio industrial abrange os sítios, estruturas, complexos, territórios e paisagens, assim como os equipamentos, os objetos ou os documentos relacionados, que testemunhem os antigos ou atuais processos de produção industrial, a extração e a transformação de matérias-primas, e as infraestruturas energéticas ou de transporte que lhes estão associadas. O patrimônio industrial revela uma conexão profunda

entre o meio cultural e natural envolvente, enquanto que os processos industriais – quer sejam antigos ou modernos – dependem de recursos naturais, de energia e de redes de transporte, para poderem produzir e distribuir os produtos a amplos mercados. Este património compreende ativos fixos e variáveis, para além de **dimensões imateriais**, tais como **os saber-fazer técnicos**, a **organização do trabalho e dos trabalhadores**, ou um **complexo legado de práticas sociais e culturais resultantes da influência da indústria na vida das comunidades**, as quais provocaram decisivas mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.

2. A grande diversidade dos **sítios de património industrial** resulta das **suas funções, das suas formas, e da sua evolução ao longo do tempo**. Muitos deles são **representativos de processos, tecnologias**, assim **como de condições regionais ou históricas**, enquanto que outros constituem realizações notáveis de alcance mundial. Outros são sítios de operações complexas e múltiplas ou sistemas cujos diversos componentes são interdependentes, e muitas vezes provenientes de diferentes tecnologias e períodos históricos. O **significado e o valor do património industrial** são específicos **das estruturas ou dos próprios sítios, do seu tecido material, das suas componentes, da sua maquinaria e contexto, expressos na paisagem industrial, na documentação escrita**, e também **nas dimensões imateriais contidas nas memórias, artes e costumes**. (Princípios de Dublin, 2011, arts. 1 e 2. Grifo nosso).

Nos artigos 3 e 4, além de evidenciar os aspectos intangíveis, reitera a exigência da articulação de várias disciplinas, das quais devam ser usados variados métodos e fontes (KÜHL, 2021, p. 42).

3. **Investigar e documentar estruturas, sítios, paisagens industriais, assim como maquinaria, equipamentos, arquivos ou as suas dimensões imateriais**, é essencial para a sua **identificação, conservação e avaliação do seu significado e valor patrimonial**. As destrezas e conhecimentos humanos envolvidos nos processos industriais antigos revestem-se da maior importância para a conservação e devem ser considerados nos processos de avaliação patrimonial.

4. A investigação e a documentação de sítios e estruturas de património industrial devem abordar as suas dimensões históricas, tecnológicas e

socioeconómicas a fim de proporcionar uma base integrada para a sua conservação e gestão. A identificação da importância dos sítios ou estruturas de património industrial requer uma abordagem interdisciplinar apoiada numa investigação e em programas educativos. Esta abordagem deve beneficiar de uma **diversidade de fontes de conhecimento e de informação**, incluindo o inventário e o registo do sítio, a investigação histórica e arqueológica, a análise de materiais e paisagens, e a história oral e/ou pesquisa em arquivos públicos, empresariais ou privados. Devem **ser incentivadas a investigação e a preservação de registos documentais, arquivos de empresas, planos de construção, e espécimes de produtos industriais**. A avaliação e a análise dos documentos devem ser realizadas por um especialista do tipo de indústria com a qual estão associados, capaz de determinar o significado e a importância do património em questão. **A participação de cidadãos, comunidades e outros sectores interessados constitui também parte integrante deste exercício (Princípios de Dublin, 2011, arts. 3 e 4. Grifo nosso).**

A despeito de alguns princípios discutidos no âmbito do Icomos e que abarcam questões relacionadas ao patrimônio industrial, podemos interpretar os **Princípios de La Valletta para a salvaguarda e gestão de cidades e conjuntos urbanos históricos**, documento elaborado em 2011, como apropriado para a compreensão dos artefatos industriais. Esse documento é um amadurecimento das prescrições descritas na **Recomendação de Nairóbi (1976)** e na **Carta de Washington (1987)**, em que se atesta a identidade do território, por meio de elementos tangíveis e intangíveis (espírito do lugar), fundamentado como base para a preservação, o planejamento urbano e o desenvolvimento territorial. Considera que os aspectos de mudanças, ou seja, a transformação, são inerentes ao desenvolvimento da cidade, sendo necessário um bom planejamento para que não se percam a compreensão e a vocação do território, para que possa ser desenvolvido um espaço coeso e de qualidade para os cidadãos (FARAH; MERLIN, 2019).

Tabela 2: Cartas, valores e conceitos que abarcam o patrimônio industrial.

| DOCUMENTOS | VALORES | CONCEITOS |
|--|---|--|
| Carta de Veneza (1964) | Histórico | Ampliação do conceito de bem cultural |
| Carta de Nizhny Tagil (2003) | Histórico Tecnológico Social Arquitetônico Científico | Ampliação do conceito do artefato industrial |
| Princípio de Dublin (2011) | Histórico Tecnológico Socioeconômico | Ampliação do conceito de preservação do patrimônio industrial para a dimensão intangível |
| Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos (2011) | Histórico Social Cultural Econômico | Paisagem cultural Lugar de memória Espírito do lugar |

A ampliação dos conceitos do patrimônio industrial, ao longo de todas essas décadas, nos mostrou que, para se trabalhar com um artefato industrial, é necessário se pautar em um método interdisciplinar para possibilitar um conhecimento aprofundado, “ancorado nos indivíduos e nos grupos sociais”, compreendendo o tempo e o espaço (KÜHL, 2021, p. 51), a partir dos aspectos tangíveis (documentais, materiais, formais e técnicos) e intangíveis (memórias e símbolos), para que se possa transmitir o legado do passado, da melhor maneira possível, para as gerações presentes e futuras.

2.1 Patrimônio ferroviário¹⁷

Abordaremos as questões relativas ao patrimônio ferroviário a partir do contexto descrito nas definições sobre patrimônio industrial e da ampliação do que se considera um bem cultural¹⁸ (KÜHL, 2008, p. 37).

¹⁷ Esse capítulo usará a expressão “patrimônio ferroviário”, compreendendo que este integra o “patrimônio industrial”.

¹⁸ Ver: ALEXANDRINO, José de Melo. O conceito de bem cultural. *In: Sep. de: Direito da cultura e do patrimônio cultural*. Lisboa: AAFDL, 2011; CARSALADE, Flávio. Bem. *In: GRIECO, Bettina; REZENDE, Maria Beatriz; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). Dicionário Iphan de*

No verbete “bem cultural”, o **Dicionário Iphan de patrimônio cultural**¹⁹ descreve que a terminologia apresenta variadas definições nos vários campos do saber. Sua conceituação foi sendo ampliada, e essa terminologia surgiu após a Segunda Guerra Mundial, na esfera do Direito Internacional (ALEXANDRINO, 2011, p. 2). Nesse sentido, houve várias reuniões internacionais que procuraram mecanismos “para regular a guerra e proteger objetos e instituições, delimitando pouco a pouco as primeiras expressões do que viria a ser chamado, mais tarde, de bem cultural”²⁰ (GUEDES e MAIO, 2016), sendo entendido por meio de *valores* e de *representatividade* de um determinado grupo social.

Segundo Kühl,

o conceito de bens culturais abarca um universo em contínua expansão, voltando-se a bens cada vez mais variados de um passado cada vez mais próximo a nós. Da visão de monumentos históricos que predominou nos séculos XVIII e XIX, voltada a bens de excepcional qualidade estética ou associados a fatos históricos considerados de extrema relevância, a atenção paulatinamente passou a voltar-se também para as obras modestas que, com o tempo, adquiriram significação cultural. Os aspectos culturais são entendidos de forma muito abrangente, ou seja, não mais centrados apenas em questões estéticas e históricas – como predominou até o início do século XX –, mas englobando também questões memoriais e simbólicas (KÜHL, 2016, p. 8).

Em seu verbete “patrimônio ferroviário”, no **Dicionário temático de patrimônio – debates contemporâneos**, Oliveira (2020) expõe que “o ser humano se desloca na superfície do planeta Terra há milhares de anos e, por isso, a (i)migração poderia ser objeto de preservação. Daí a relevância da preservação dos vestígios dos movimentos de grupos humanos entre assentamentos” (OLIVEIRA, 2020, p. 211). E é a partir desses vestígios do deslocamento humano que se dá a

patrimônio cultural. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: Iphan/DAF/Copedoc, 2015, (verbetes: bem). GUEDES, Maria Tarcila Ferreira; MAIO, Luciana Mourão. Bem cultural. *In*: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). **Dicionário Iphan de patrimônio cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro; Brasília: Iphan/DAF/Copedoc, 2016 (verbetes: bem cultural).

¹⁹ Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/79/bem-cultural>. Acesso em: 25 jun. 2022.

²⁰ “o fato de ser bem cultural não é característica imanente ao bem: é atribuição de valor e de significado feita por grupos sociais em um dado momento histórico” (KÜHL, 2016, p. 8).

preservação do patrimônio ferroviário, através de toda a infraestrutura ferroviária (OLIVEIRA, 2020, p. 211).

Portanto, o patrimônio ferroviário constitui “elementos, estruturas e suas relações socioespaciais; tecnologia e técnica de trabalho; infraestruturas e superestruturas de via permanente; maquinarias e ferramentas; o *know-how* da técnica ferroviária e também suas paisagens, que devem ser observadas de maneira integrada e contextualizada” (BORGES, 2021, p. 80).

O bem ferroviário tem uma grande diversidade de abrangência, produzindo espaços e edificações que são considerados bens tangíveis (imóveis e móveis): estações de trem, armazéns, depósitos, pátios de manobras, vilas operárias; infraestruturas/equipamentos: maquinários, ferramentas, túneis, pontes, rotundas, caixas d’água etc., além dos trilhos, dormentes etc., abarcando toda a atividade ferroviária (documentação das empresas, comprovantes, balanços etc.), os funcionários (ferroviários e suas memórias) e todo o arcabouço social (festividades, lazer) e bens intangíveis (saberes e costumes).

Além dos documentos internacionais que foram expostos no subcapítulo anterior, como a **Carta de Veneza** (1964), referenciada pelo Icomos, **Carta de Nizhny Tagil** (2003), chancelada pelo Ticcih, **Princípio de Dublin** (2011), aprovada pelo Icomos e Ticcih, e **Princípios de La Valletta para a salvaguarda e gestão de cidades e conjuntos urbanos históricos** (2011), adotada pelo Icomos, há também a **Carta de Riga** (2005)²¹ e a **Carta de Sevilha** (2018)²², ressaltando que ambas não foram chanceladas pelo Icomos e tampouco pelo Ticcih Internacional, mas têm uma contribuição para a discussão sobre o patrimônio industrial ferroviário.

Como apontado por Borges (2021), a **Carta de Riga**²³ teve como objetivo ser um documento crítico com caráter de estabelecer princípios que orientam a

²¹ “A **Carta de Riga** foi adoptada por unanimidade por todos os membros da Fedecrail aquando da sua reunião anual em Anse, perto de Lyon, em 16 de abril de 2005, tendo sido inicialmente proposta em Riga, capital da Letónia.” Disponível em: http://www.museumsbahnen.eu/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10pt.pdf. Acesso em: 20 jun. 2022.

²² A **Carta de Sevilha** foi fruto do VII SEMINÁRIO DE PAISAGENS INDUSTRIAIS DA ANDALUZIA realizado em parceria com o Ticcih – Espanha, Centro de Estudios Andaluces e Escuela Técnica de Arquitectura (Universidad de Sevilla). Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/?p=1042>. Acesso em: 20 jun. 2022.

²³ Existe outro documento com a mesma denominação, porém com outra abordagem: **Carta de Riga sobre a autenticidade e reconstrução histórica em relação ao patrimônio cultural**, 2000.

“conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do equipamento histórico ferroviário em operação” (BORGES, 2021, p. 79).

Definições: O Património Ferroviário referido nesta Carta pode também incluir **ferrovias históricas ou preservadas, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos ferroviários, eléctricos de museus** e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional.

Artigo 1º As capacidades técnicas e científicas, juntamente com os requisitos necessários para preservar e operar o equipamento histórico ferroviário, dentro de uma cultura de segurança, devem ser usadas para **salvaguardar o património ferroviário**.

Artigo 2º O objectivo de preservar e restaurar os **objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associado** é salvaguardá-los, quer seja **objectos de significativo valor tecnológico**, evidências para a **história dos transportes** ou um meio de perpetuar conhecimentos e competências tradicionais (**Carta de Riga**, 2005. Grifo nosso).

Por sua vez, a **Carta de Sevilha (2018)**²⁴ expõe uma “revisão crítica de mudanças de paradigmas” sobre o patrimônio industrial, uma vez que o documento foi desenvolvido com o objetivo de traçar os diversos aspectos que acabam afetando o patrimônio industrial, possibilitando um progresso no conhecimento e no planejamento, resultando em soluções e estratégias para a sua manutenção e conservação. Nesse sentido, esse documento esclarece a multidisciplinariedade do estudo do patrimônio industrial, em que a memória do trabalho deve ser levada em consideração como um fator essencial para o entendimento dos espaços industriais e quais relações podem ser estabelecidas entre a materialidade, a imaterialidade e o território (**Carta de Sevilha**, 2018).

Disponível em: https://www.iccrom.org/sites/default/files/publications/2020-05/convern8_07_cartariga_ing.pdf. Acesso em: 20 jun. 2022.

²⁴ A **Carta de Sevilha** contém discussões importantes. Sumário: Preâmbulo; Introdução; Problemas e perspectivas em relação ao patrimônio industrial; Recomendações: Conceituações, Metodologias e ferramentas, Propostas e ações; Coordenação do seminário; Proponentes; Especialistas.

- El valor cultural de los testimonios materiales e inmateriales vinculados a las actividades productivas;
- Los impactos territoriales, sociales y ambientales que la técnica ha impulsado por todo el planeta.
- La creciente conciencia ciudadana por el mantenimiento y conservación del Patrimonio Industrial como parte esencial de la memoria colectiva.
- Los problemas derivados del proceso de aceleración histórica que provocan un incesante incremento de los bienes culturales protegidos.
- Las crisis económicas cíclicas que obligan a las empresas a abandonar su actividad productiva generando amplias zonas de espacios en latencia.
- La importancia de las políticas que incentivan la regeneración de áreas productivas degradadas desde estrategias de cohesión territorial, social y cultural.
- La demanda expresada por colectivos ciudadanos para disponer de espacios donde poder expresar sus relaciones de memoria y sociabilidad.
- La necesidad de rehabilitar los espacios industriales obsoletos para poder desarrollar actividades de investigación, creación y producción de carácter colaborativo.
- La intervención y el papel de la mujer en la historia y la cultura del trabajo. **(Carta de Sevilha, 2018, p. 11-12).**

Em suma, a partir das investigações de vários autores, dos documentos internacionais resultantes de reuniões científicas que abordam tanto o patrimônio cultural quanto o patrimônio industrial, Borges (2021) apresenta oito aspectos de identificação para atributos ferroviários que permitem uma leitura pormenorizada do bem ferroviário.

Proveniência – A ideia de proveniência está associada aos registros que compõem a história do bem ferroviário; [...]

Localização – Está associada às características geográficas de implantação dos caminhos de ferro; [...]

Funcionalidade – A principal função do sistema ferroviário é o deslocamento, o transporte de matéria-prima, produtos, passageiros e, ao transportar pessoas e bens, também levavam ideias e cultura; [...]

Composição dos equipamentos e sua relação com o entorno – Os equipamentos do complexo ferroviário e sua disposição direcionam para a execução de sua lógica funcional, que é o deslocamento; [...]

Concepção construtiva, técnica e tecnológica – Está relacionada com as características do saber-fazer ferroviário, principalmente o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias que perpassam da manipulação de novos materiais a novas tipologias construtivas, que proporcionaram construções antes impossíveis para a engenharia; [...]

Relação socioeconómica e territorial – A implantação e conexão das ferrovias abriu novos caminhos pela paisagem e transformou o estilo de vida das pessoas ao permitir a grande parte da população o acesso a localidades antes distantes ou de difícil acesso geográfico; [...]

Material circulante e bens móveis – Os bens móveis são peça-chave para a compreensão da atividade ferroviária. Comumente vistos como protagonistas na função de deslocamento sobre os trilhos está o material circulante, que é composto por locomotivas, carruagens, vagões, entre outros; [...]

Espírito, sentimento e outras características imateriais – Este aspecto está diretamente relacionado com a imaterialidade (BORGES, 2021, p. 90-91).

Portanto, por meio dos conceitos apresentados até aqui e com base no instrumental teórico-crítico e técnico-operacional, podemos concluir que os artefatos industriais ferroviários exigem uma mudança de olhar sobre eles,

[...] superando a visão monumental clássica e considerar os diversos elementos constitutivos do sistema ferroviário a partir das categorias patrimoniais que sublinhem a relação entre esses elementos – e os aspectos intangíveis, já que a ferrovia é um sistema sociotécnico, a partir da noção de conjunto (LALANA, 2012, p.14, *apud* BORGES, 2021, p. 89),

legitimando a importância do reconhecimento por meio de seleção, de identificação e de catalogação, ou seja, do desenvolvimento de um inventário a partir do “caráter histórico, do espaço ferroviário, da qualidade estética, dos aspetos funcionais, do aspeto simbólico e de memória das ferrovias, que contemplam uma carga de valores que se inter-relacionam com aspetos históricos, sociais e memoriais” (BORGES,

2021, p. 89), para que se estabeleçam critérios para uma política pública adequada que repercuta de maneira coesa no território.

2.2 A atuação dos órgãos de preservação no tratamento do patrimônio ferroviário²⁵

Com o sucateamento, desde anos 1940, da rede ferroviária no Brasil (ZAGATO, 2018, p. 150), quando o transporte ferroviário foi sendo substituído pelo rodoviário, os conjuntos que abarcavam todo esse patrimônio sofreram ou estão sofrendo o abandono, a descaracterização ou até mesmo a própria demolição. Em 1998, a União instituiu um programa de desestatização que culminou com o fim da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), sob a Resolução nº 8 de 25 de junho de 1998 (MARTINS, CARDOSO e ANDRADE, 2012, p. 48).

Devido a esse fato, o governo federal, por meio da Lei nº 11.483/2007, estabeleceu o processo de inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA)²⁶ e delegou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)²⁷ o gerenciamento dos bens móveis e imóveis que seriam declarados patrimônio para a nação (MARTINS, CARDOSO e ANDRADE, 2012, p. 49).

²⁵ Este subcapítulo tem o objetivo de abordar as atuações mais recentes dos órgãos de preservação no âmbito do patrimônio ferroviário. Salienta a contribuição do Grupo Memória Ferroviária, sediado no Laboratório de Patrimônio Cultural/Unesp, conduzido pelo Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, onde se encontra um banco de dados sobre as pesquisas relacionadas ao patrimônio industrial do transporte. Disponível em: <https://projetomemoriaferroviaria.wordpress.com>. OLIVEIRA, Eduardo Romero. **A ferrovia como problema de estudo multidisciplinar: uma proposta de revisão crítica histórica e estudo do valor patrimonial sobre a ferrovia** (São Paulo, Brasil). In: **Revista de História – TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 44, 2021, p. 98-125.

²⁶ Segundo Martins, Cardoso e Andrade (2012), a definição de responsabilidade pela posse e preservação de 52 mil bens (tombados nas três esferas ou não) pertencentes à antiga RFFSA suscita variadas interpretações, visto que alguns conjuntos e remanescentes estão num “limbo jurídico”, pois existem alguns que estão com a propriedade indefinida (MARTINS, CARDOSO e ANDRADE, 2012, p. 49), como podemos citar o caso do Complexo Ferroviário da cidade de Campinas. Para compreender todo processo de inventariança, consultar: **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Brasília: Iphan/Programa Monumenta, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf. Acesso em: 18 mai. 2021.

²⁷ O antigo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (antigo Sphan) hoje Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) foi criado a partir do Decreto-Lei nº 25, de 1937. Para um melhor entendimento, consultar: **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória**. Brasília: Ministério da Educação e Cultura; Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Fundação Nacional Pró-Memória, 1980; CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória: Sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil** (anos 1930-1940). Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009; FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ; Iphan, 1997; GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. **A retórica da perda: os discursos do**

CONSIDERANDO a necessidade de criação de um cadastro contendo o arrolamento dos bens, com sua descrição, localização, indicação da espécie de atributo, destinação e demais dados necessários à preservação da Memória Ferroviária, o Iphan reconhece a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o art. 9º da Lei nº 11.483/07;

CONSIDERANDO que o Patrimônio Cultural Ferroviário é integrado por bens móveis – material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros – e imóveis – pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d’água, entre outros – tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural, resolve: Art. 1º Instituir no âmbito do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em conformidade com o artigo 9º, da Lei nº 11.483/2007, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural. Parágrafo único. Compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário²⁸ (PORTARIA Nº 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010²⁹).

Segundo Zagato (2018, p. 150), a partir desse processo de inventariação, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do estado de São Paulo (Condephaat/SP)³⁰, em 2009, possuía mais de 60 pedidos de tombamentos para os bens ferroviários.

patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Iphan, 2002; RUBINO, Silvana. **As fachadas da história**: as origens, a criação e os trabalhos do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1936-1967. Dissertação de Mestrado em Antropologia. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP, 1991.

²⁸ Houve uma atualização da **Lista do patrimônio cultural ferroviário** em 29 de abril de 2022. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 28 jun. 2022.

²⁹ Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 15 jun. 2022.

³⁰ O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) foi criado pela Lei nº 10.247, de 22 de outubro de 1968. Para uma compreensão pormenorizada da história do Conselho, consultar: RODRIGUES, Marly. **Imagens do passado**: a instituição do patrimônio em São Paulo: 1969-1987. São Paulo: Editora da Unesp, Imprensa Oficial do Estado; Condephaat: Fapesp, 2000.

Já há alguns anos, técnicos do órgão se esforçavam para levantar e documentar o grande universo de bens em São Paulo³¹: ao menos 1.400 conjuntos ferroviários, vasto material rodante, incontáveis bens móveis e acervo documental, distribuídos por todo o território estadual. No entanto, os resultados ainda não se mostravam concretos para a sociedade, que continuava a requerer ao órgão, com urgência, a preservação dos remanescentes, frente aos riscos de vandalismo e total destruição que se abatiam sobre esse patrimônio (ZAGATO, 2018, p. 150).

De acordo com Zagato (2018), o Grupo de Estudos de Inventário e Reconhecimento do Patrimônio Cultural e Natural da Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (GEI/UPPH)³², criou o **Estudo temático do patrimônio ferroviário** (ET-PF) com o objetivo de identificar/selecionar e analisar bens ferroviários móveis e imóveis do estado³³ (ZAGATO, 2018, p. 150).

O **Estudo temático do patrimônio ferroviário** (ET-PF) desenvolveu o **Inventário sistemático das edificações ferroviárias**, amparado na Constituição Federal de 1988, no Art. 216³⁴, implementando uma “metodologia de estudo e

³¹ No Condephaat/SP, havia um esforço para esses levantamentos de bens no estado. Podemos citar o *Levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do estado de São Paulo*, coordenado pelo Gustavo Neves da Rocha Filho, entre 1978 e 2005, de várias cidades paulistas: Amparo, Apiaí, Araraquara, Atibaia, Areias, Bananal, Batatais, Bragança Paulista, Botucatu, Brotas, Campinas, Cananeia, Cabreúva, Capão Bonito, Caconde, Casa Branca, Caçapava, Capivari, Cajuru, Cunha, Cruzeiro, Descalvado, Eldorado, Franca, Guararema, Guaratinguetá, Iguape, Itapetininga, Ibiúna, Ilhabela, Itapura, Itanhaém, Itu, Tatuí, Itapeva, Iporanga, Jaboticabal, Jacareí, Jarinu, Jaú, Jundiá, Limeira, Lorena, Lençóis Paulista, Mogi das Cruzes, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Paraibuna, Paranapanema, Piedade, Porto Feliz, Piracicaba, Pirassununga, Pindamonhangaba, Queluz, Ribeirão Preto, Rio Claro, Redenção da Serra, Salesópolis, Santana do Parnaíba, Santa Bárbara d'Oeste, Santa Branca, Santos, São Carlos, São João da Boa Vista, São José do Barreiro, São Luiz do Paraitinga, São Sebastião, São Simão, São Roque, Silveiras, Sorocaba, Taubaté, Tatuí e Tietê. Este levantamento está disponível para consulta na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

³² O GEI/UPPH é responsável por estudar os pedidos de tombamento e registrar os bens materiais e imateriais.

³³ Consultar: MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do Estado de São Paulo (1969-1984)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (Faac), Universidade Estadual Paulista (Unesp), Bauru, 2016; MORAES, Ewerton Henrique; OLIVEIRA, Eduardo Romero. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. *In: Revista Memória em Rede*, v. 9, n. 16, 2017. p. 18-42; OLIVEIRA, Eduardo Romero. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. *In: Patrimônio e Cultura Material*, v. 40, jan./jun. 2010. p. 179-203.

³⁴ Este instrumento está amparado na Constituição Federal de 1988, Art. 216, § 1º: O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acatamento e preservação.

trabalho, como para sistematizar e também construir o conhecimento sobre o tema – previsto no Art. 64 do Decreto Estadual 50.941/2006” (ZAGATO, 2018. p. 151).

Tabela 3: Evolução da avaliação dos pedidos de tombamento de patrimônio ferroviário no Condephaat desde a elaboração do ET-PF (2009-2018). Elaboração: José Antonio Chinelato Zagato [UPPH].

| PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO | | | |
|--|-------------|----------------|---------------|
| | Unid. | % Total | % Pedidos |
| Estações ferroviárias no Estado (mínimo aprox.) | 1438 | 100 | – |
| Julho/2018 | | de 1438 | de 118 |
| Pedidos ao Condephaat até 2018 | 118 | 8,2 | 100 |
| Tombados (homologados) | 45 | 3,1 | 38,1 |
| Arquivados | 38 | 2,6 | 32,2 |
| Tombamento decidido | 10 | 0,7 | 8,5 |
| Em estudo de tombamento | 19 | 1,3 | 16,1 |
| Em dossiê preliminar (<i>sem proteção</i>) | 6 | 0,4 | 5,1 |
| Dezembro/2009 | | de 1438 | de 96 |
| Pedidos ao Condephaat até 2009 | 96 | 6,6 | 100 |
| Tombados (homologados) | 17 | 1,2 | 17,7 |
| Arquivados | 18 | 1,3 | 18,8 |
| Tombamento decidido | 1 | 0,07 | 1,0 |
| Em estudo | 19 | 1,3 | 19,8 |
| Dossiê preliminar (<i>sem proteção</i>) | 41 | 2,9 | 42,7 |

Fonte: ZAGATO, José Antonio Chinelato. O estudo temático do patrimônio ferroviário do estado de São Paulo. **Minha Cidade**, São Paulo, a. 20, n. 235.03.

Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/20.235/7647>.

Acesso em: 15 jun. 2022.

Este estudo orientou as decisões do Conselho, delineando critérios de identificação/seleção³⁵ e quais os bens a serem preservados, a partir dos parâmetros a seguir:

- a) os principais pontos das linhas férreas: entroncamentos, marcos-zero, pontos terminais (pontas-de-trilho) e transposições (serras, rios etc.);

³⁵ Consultar também MARTINS, Ana Luiza; CARDOSO, Jordana; ANDRADE, Marcelle Marques de. Notas sobre a preservação do patrimônio ferroviário de São Paulo. *In*: MENDONÇA, Lúcia G.; PAULA, Zuleide C.; ROMANELLO, Jorge L. **Polifonia do patrimônio**. Londrina: Eduel, 2012, p. 47-80. Nessa publicação, os autores analisam da antiga São Paulo Railway à atual CPTM, a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e da Antiga D. Pedro II à Central do Brasil.

- b) a existência de bens ferroviários que permitam a leitura de conjunto (quando o caso);
- c) paradas que desempenharam papel referencial em processos históricos, sociais e econômicos em âmbito regional, estadual ou nacional;
- d) conjuntos e/ou obras que apresentem técnicas, arquitetura e/ou engenharia de caráter especial;
- e) conjuntos inseridos preferencialmente em linhas-tronco e/ou ramais de expressividade econômica, histórica ou social regional/estadual;
- f) a classe operacional da estação;
- g) estado de caracterização e/ou conservação favorável à preservação (ZAGATO, 2018, p. 151-152).

Entre os procedimentos a serem realizados, estão as vistorias a locais, percorrendo o trajeto da implantação da linha (MARTINS, CARDOSO e ANDRADE, 2012, p. 54-55), avaliando as condições físicas (materiais, formais, técnicas), paisagísticas e de uso. Para os pedidos de tombamento, elabora-se o “histórico geral da companhia férrea a que pertenceu o bem em estudo, da cidade onde se situa e um exame específico de suas características” (ZAGATO, 2020, p. 152).

Fundamentando-se nos conceitos expostos neste capítulo, percebe-se uma interpretação entrelaçada entre as discussões no âmbito internacional, por meio dos princípios adotados pelos órgãos responsáveis pelo patrimônio cultural – Unesco, Icomos e Ticcih – e a atuação no território brasileiro, por meio do Iphan e Condephaat/SP, referente ao patrimônio industrial ferroviário.

O amadurecimento dos conceitos, ao longo dessas décadas, nos fez refletir sobre a necessidade de estabelecer critérios, por meio do aparato teórico, e construir métodos para a preservação do artefato industrial. Nota-se o avanço no entendimento a partir não somente dos elementos isolados, mas de uma percepção dos conjuntos como entes estruturadores da ocupação do território, englobando todos os aparatos da ferrovia (os edifícios: estações, gares, plataformas, caixas d’água, pontes, viadutos, armazéns, oficinas, rotundas e vilas ferroviárias), na sua materialidade, como também na dimensão imaterial (aspectos memoriais e simbólicos).

3 A GESTÃO MUNICIPAL E A PRESERVAÇÃO

3.1 O empenho para a preservação dos bens culturais

Nos anos 1970, houve o início de uma mudança expressiva, como um todo, no âmbito da preservação do estado de São Paulo.

A Fepasa/S.A.³⁶ solicita ao Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, que, nesse momento, era presidente do Condephaat/SP³⁷, a realização de relatórios técnicos para a recuperação de estações ferroviárias pertencentes à empresa, os quais, entre 1978 e 1979, sob a coordenação do referido professor, foram elaborados para as estações de Adamantina, Americana, Araraquara, Assis, Bebedouro, Bernardino de Campos, Brotas, Campinas, Catanduva, Cerqueira César, Cordeirópolis, Conchas, Dois Córregos, Jaú, Limeira, Mairinque, Mirassol, Marília, Nova Odessa, Oswaldo Cruz, Pederneiras, Pompeia, Presidente Prudente, Rincão, Rubião Júnior, São Carlos, São Roque, Sorocaba, Valinhos, Vinhedo e Xavantes.

Nesse sentido, inicia um interesse por parte da Fepasa em preservar as estações ferroviárias. Para tanto, foi realizada uma pesquisa pormenorizada do edifício, da via férrea e da sua ambiência.

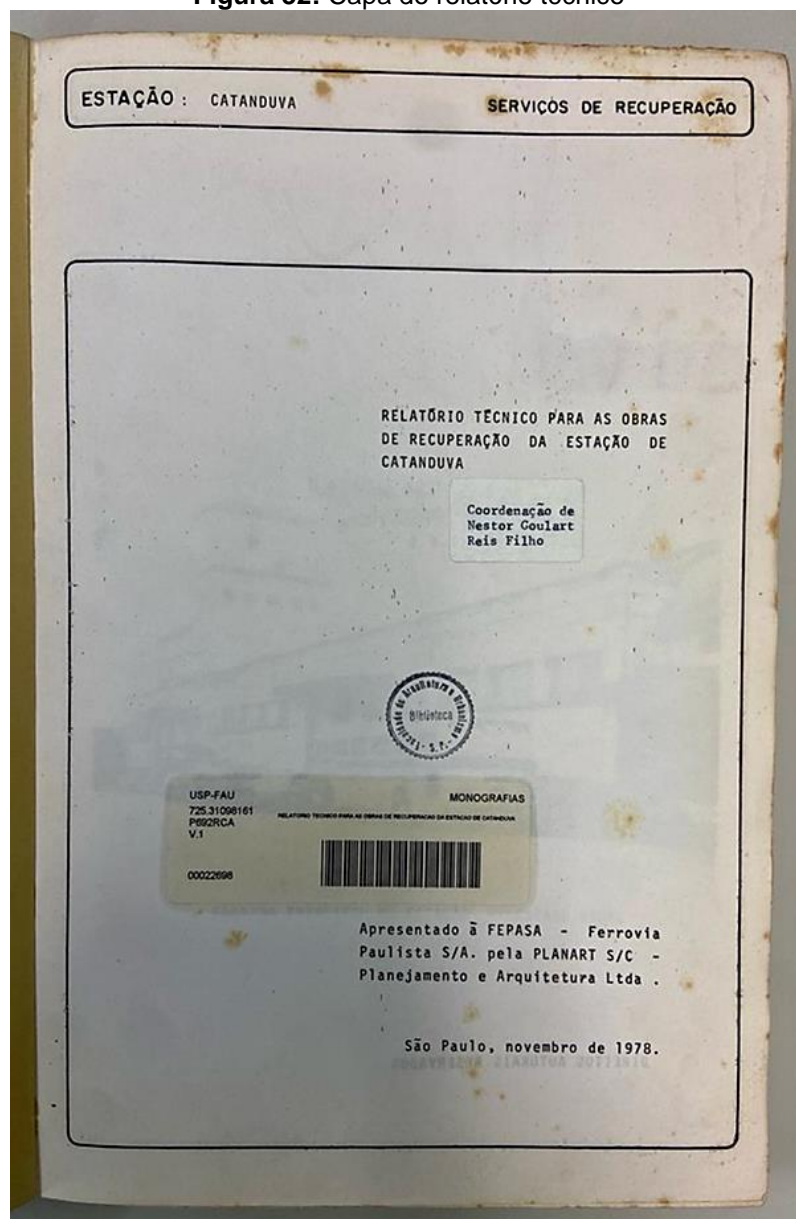
³⁶ Em 1971, foi criada a empresa Ferrovias Paulistas S.A., reunindo as cinco empresas atuantes no transporte ferroviário no estado de São Paulo (MARTINS, CARDOSO e ANDRADE, 2012, p. 48). “Artigo 1º A exploração, a manutenção e a expansão do sistema constituído pelas linhas férreas que integram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana S. A., a Estrada de Ferro Araraquara S. A., e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas S. A. serão atribuídas, mediante a unificação, nos termos do Decreto-lei federal nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, à Fepasa – Ferrovia Paulista S. A., como sociedade de economia mista a ser constituída” (Lei nº 10.410, de 28 de outubro de 1971).

³⁷ O Condephaat/SP promove cursos para profissionais atuarem no patrimônio: “O Condephaat, por meio da Secretaria de Esportes e Turismo [do estado de São Paulo] e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), promoveu um convênio para a realização do curso para arquitetos em Restauração e Conservação de Monumentos e Conjuntos Arquitetônicos, que se realizou em 1974. [...]. Já no ano de 1978, a mesma FAU-USP promove um curso de Especialização “Patrimônio Ambiental Urbano”, organizado pelos professores Carlos A. C. Lemos (arquiteto) e Maria Adélia de Souza (geógrafa), que contou com a presença dos professores: Milton Santos, Ulpiano Bezerra de Menezes, Aziz Ab Saber, José Afonso de Souza, entre outros, e convidados como James Fitch, da Universidade Columbia (NY), e Adriano La Regina da Superintendência de Antiguidades de Roma.” (FARAH, 2012, p. 76).

O Condephaat/SP, em março de 1975, passou a pertencer à Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia que, em 1976, o governo do estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Economia e Planejamento, aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional que incluiu o Programa de Preservação e Revitalização do Patrimônio Ambiental Urbano que preconizava o desenvolvimento dos referenciais culturais do estado a cargo do conselho (RODRIGUES, 2000, p. 79-83).

A equipe para a elaboração do **Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Catanduva** foi composta pelo responsável técnico, o arquiteto Nestor Goulart Reis Filho; a coordenadora do projeto, a arquiteta Cecilia Dorathea Tabet; a equipe de execução, Alfredo José Medeiros Aires, André Takiya, Carlos Henrique Fenerich, Johanness Eck, Luis Henrique Waack Bambace, Pedro Luis Ferreira da Fonseca, Silvana Di Spagna Pitombo, Valério Braz da Costa Alemão; o desenho e a arte final, Maria Angélica Chaves e Nasaré Seguchi; e fotografias, Cesar Koji Hirata (REIS FILHO, 1978).

Figura 32: Capa do relatório técnico



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. **Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Catanduva**. São Paulo: Planart, 1978. Biblioteca FAU-USP.

O relatório expõe uma série de considerações significativas para legitimar a importância desse bem ferroviário para a cidade e para o estado de São Paulo.

Trata-se de um edifício de arquitetura coerente, representativo de sua época, que deve ser preservado, respeitando-se suas características e submetendo qualquer intervenção a uma política geral de recuperação e conservação. [...] A estação de Catanduva ocupa uma área bastante central e movimentada principalmente devido à proximidade com a estação rodoviária, que ocupa parte do antigo armazém de carga da ferrovia. **O edifício pode ser considerado de grande porte em relação às demais construções vizinhas** e devido a isso **guarda uma posição bastante destacada na cidade**, que pode ser valorizada. Nesse sentido as especificações sobre os serviços de conservação contidas nesse documento visam não só repor o edifício nas suas condições originais, de forma a ressaltar seu valor, como também **recomendar um remanejamento da área envoltória, integrando o conjunto no todo urbano e ensejando um uso muito mais profícuo dos espaços** (REIS FILHO, 1978, fls.01. Grifo nosso).

Trata-se, então, de uma leitura muito atenta do edifício da estação ferroviária, não somente como um bem isolado, mas fazendo parte da cidade e inserindo-o num conjunto de edificações que integram o complexo, reafirmando a sua relevância.

Outro ponto a observar é a recomendação dada à Fepasa que, para se trabalhar com esse bem, ou seja, com o patrimônio edificado, necessita-se de profissionais especializados³⁸.

[...] deve-se ressaltar que, dada a importância e o valor do patrimônio envolvido, trata-se de uma obra especial, justificando-se a necessidade de ser realizada com acompanhamento de assessoria técnica especializada. [...]. (REIS FILHO, 1978, fls.03).

³⁸ Em outubro de 1970, no II Encontro de Governadores para Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil, o qual resultou no **Compromisso de Salvador**, um documento do Ministério da Educação e Cultura e do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), recomendou-se maior atenção à formação dos profissionais. Isso se vê repercutido na atenção dada pelo coordenador do relatório em apontar tal necessidade.

“Recomenda-se aproveitamento remunerado de estudantes de arquitetura, museologia e arte, para a formação do corpo de fiscais na área de comércio de bens móveis de valor cultural. Recomenda-se a convocação do Conselho Nacional de Pesquisas da Capes para o financiamento de projetos de pesquisas e de formação de pessoal especializado, com vistas ao estudo e à proteção dos acervos naturais e de valor cultural” (**Compromisso de Salvador**, 1970).

O item 19, que apresenta a área envoltória, corrobora mais uma vez para a importância do complexo e recomenda um estudo urbanístico a ser desenvolvido pela prefeitura para a valorização do patrimônio “ambiental”³⁹ (REIS FILHO, 1978, fls. 01, item 19), visto que o relatório foi elaborado a pedido da Fepasa. Nesse sentido, a leitura que se faz desse artefato industrial vai além da própria edificação da estação, mas a relação que esse bem tem com a cidade e propõe, de maneira clara, o compromisso da municipalidade perante as políticas públicas adequadas para a sua aplicabilidade no território historicizado.

A estação de Catanduva, localizada próxima ao centro da malha urbana, desempenha um papel importante, como geradora de serviços em sua área envoltória. Juntamente com a rodoviária, que funciona em parte de seu antigo armazém, fornece a clientela para estabelecimentos de comércio e serviço à sua volta.

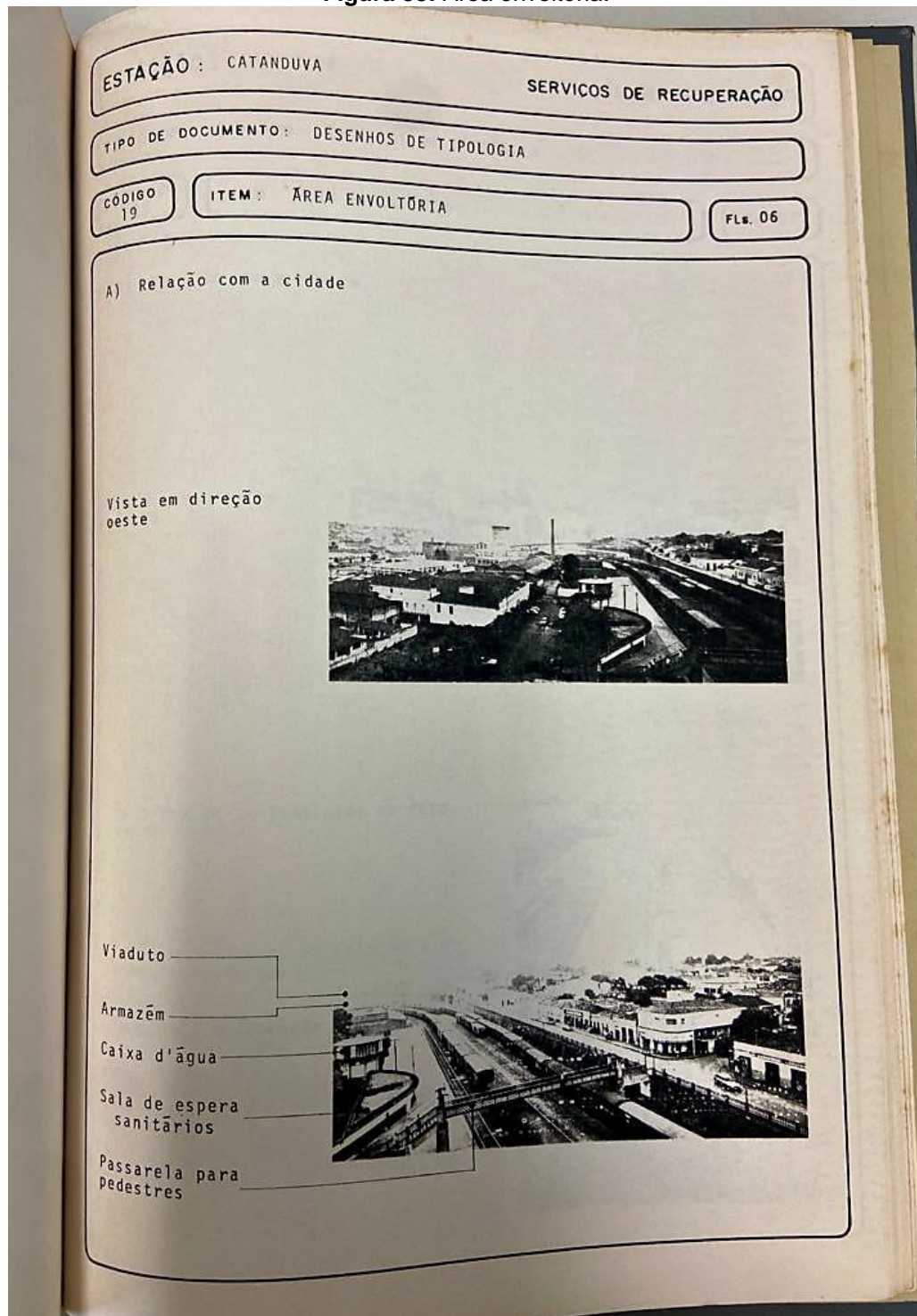
Dos lados oeste e norte acham-se localizados estabelecimentos industriais, que são separados do centro da cidade e das outras atividades de apoio à estação, pela própria linha férrea.

As construções urbanas localizadas junto à estação **constituem, com esta, um conjunto arquitetônico, que deveria ser tema de um estudo urbanístico, a ser desenvolvido em colaboração com a Prefeitura local, para conservação e valorização do patrimônio ambiental.** Tanto os gabaritos como as formas de ocupação e as relações entre as construções devem ser examinados segundo critérios gerais, que assegurem, no futuro, seja a melhoria das condições da área, como a posição de **destaque da estação na paisagem da cidade** (REIS FILHO, 1978, fls. 01, item 19. Grifo nosso).

³⁹ Outra consequência do **Compromisso de Salvador** foi a compreensão da relação entre bem cultural e plano diretor, ou seja, pensar conjuntamente planejamento urbano e preservação:

“Recomenda-se que os planos diretores e urbanos, bem como os projetos de obras públicas e particulares que afetam áreas de interesse referentes aos bens naturais e aos de valor cultural especialmente protegidos por lei, contem com a orientação do Iphan, do IBDF e dos órgãos estaduais e municipais da mesma área, a partir de estudos iniciais de qualquer natureza. Recomenda-se que também sejam considerados prioritários, para obtenção de financiamento, os planos urbanos e regionais de áreas ricas em bens naturais e de valor cultural especialmente protegidos por lei” (**Compromisso de Salvador**, 1970).

Figura 33: Área envoltória.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. **Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Catanduva**. São Paulo: Planart, 1978. Código 19, fls. 06. Biblioteca FAU-USP.

O relatório foi publicado em dois volumes, dos quais o primeiro aborda as questões técnicas sobre o muro de fecho; gradis e portões; pisos e pavimentações externas; cobertura; calhas, condutores e rufos; paredes e divisórias; revestimento; pisos internos e forros. O segundo apresenta portas; janelas; vidraçaria; placas e

quadros; escadas; pintura; instalações elétricas; instalações hidráulicas; equipamentos e área envoltória (REIS FILHO, 1978. Índice). Trata-se de um relatório completo, com especificações precisas para a recuperação da estação ferroviária, ilustrado com fotografias e plantas, ressaltando a preservação desse patrimônio edificado para a cidade.

Foi somente nos anos 1990 que a cidade, antes da elaboração do Plano Diretor, instituiu o Conselho Municipal para a defesa do patrimônio.

A criação de leis que instituem o tombamento e de conselhos que definem a inclusão de bens arquitetônicos a serem preservados difere substancialmente em cada experiência municipal, e ainda está por fazer um estudo que demonstre padrões de variação em relação aos modelos federal e estadual, bem como entre os próprios municípios (MARINS, 2008, p. 258-259, *apud* NASCIMENTO, 2019, p. 314);

O Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva (Comdephact) foi criado através da Lei nº 3560, de 17 de agosto de 1999⁴⁰ e alterado pela Lei nº 4733, de 6 de julho de 2009⁴¹.

De acordo com o art. 2º, o Comdephact tem por finalidade as seguintes atribuições:

- I – Sugerir medidas para preservação, conservação, restauração e revalorização de unidades de interesse histórico, artístico, cultural e turístico;
- II – Manter e motivar a consciência da comunidade sobre o valor de suas produções mais expressivas ao longo do tempo; e
- III – Incentivar todo trabalho que vise tais objetivos.

E os seguintes objetivos, de acordo com o art. 3º:

- I – Opinar sobre medidas da administração municipal que envolvam questões atinentes aos seus objetivos;

⁴⁰Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/c/catanduva/lei-ordinaria/1999/356/3560/lei-ordinaria-n-3560-1999-cria-o-conselho-municipal-de-defesa-do-patrimonio-historico-artistico-cultural-e-turistico-de-catanduva-comdephact-e-da-outras-providencias-2009-07-06-versao-compilada>. Acesso em: 21 jan. 2021.

⁴¹ No subcapítulo 3.3, veremos a relação entre o Plano Diretor, elaborado em 2006, e a preservação.

- II – Propor a difusão da história local;
- III – Efetuar intercâmbios, e/ou convênios com entidades congêneres;
- IV – Cadastrar, tomba e adquirir com ou sem ônus ao município bens de qualquer natureza, desde que enquadrados em seus objetivos;
- V – Sugerir e, quando for o caso, opinar sobre concessão de auxílio e/ou subvenção a entidades privadas ou não, para conservação e proteção do patrimônio histórico;
- VI – Indicar locais e obras que, pelo seu valor histórico, artístico, cultural e turístico devam ser respeitados e preservados por quaisquer reformas urbanísticas;
- VII – Apresentar sugestões para a elaboração de legislação específica sobre a preservação do patrimônio cultural e ambiental urbano;
- VIII – Sugerir edição de livros, revistas e outros referentes a temas de sua especialidade;
- IX – Propor cursos, concursos, conferências, fóruns e outras instâncias de discussão e aquisição de conhecimentos sobre questões atinentes aos objetivos do Órgão; e,
- X – Solicitar a cooperação de órgãos da administração municipal, parceria com órgãos públicos estaduais e federais, fundações, entidades e empresas privadas.

Ao pesquisar, pouco se encontra sobre a trajetória do Comdephact de Catanduva. Contudo, os bens arquitetônicos foram tombados no ano de 2001. São eles:

- 1 – Estação ferroviária (atual Estação Cultura);
- 2 – Edifício da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Catanduva;
- 3 – Edifício da Casa da Cultura;
- 4 – Castelinho (atual Pinacoteca);
- 5 – Mercado Municipal João Crippa.

Figura 34: Mapa de localização dos bens tombados pelo Comdephact.



Fonte: Google Earth. Adaptado.

Figura 35: Estação ferroviária (atual Estação Cultura)



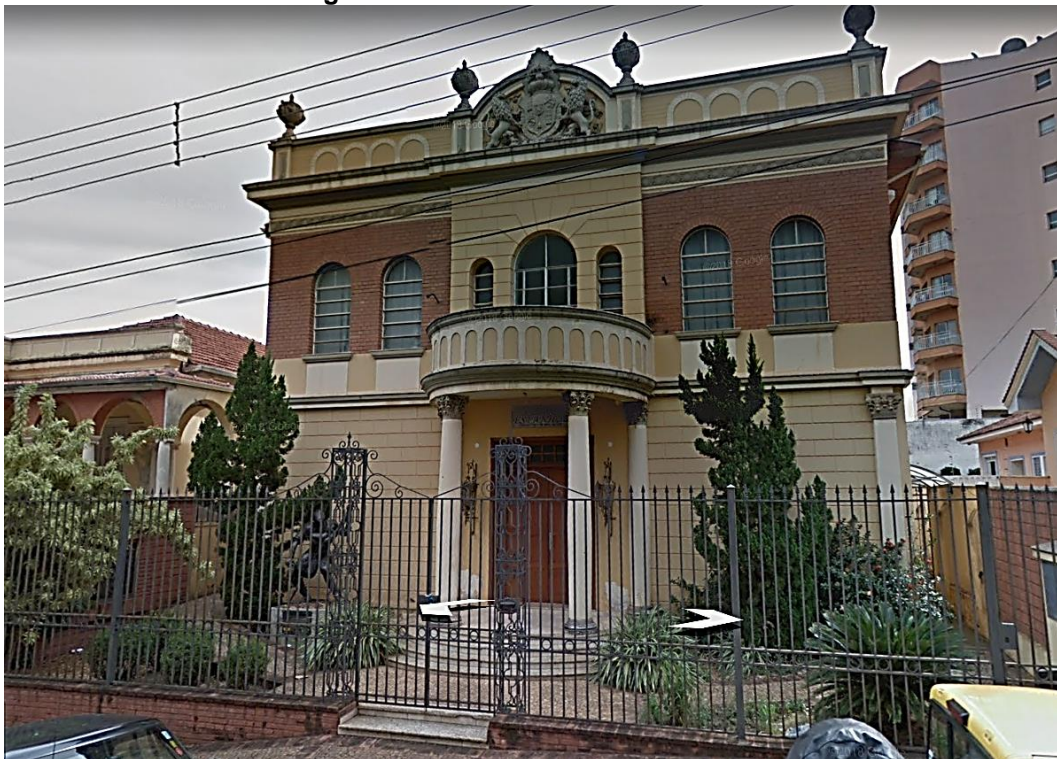
Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Figura 36: Edifício da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Catanduva.



Fonte: Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br>.
Acesso em: 15 abr. 2022.

Figura 37: Edifício da Casa da Cultura.



Fonte: **Google Earth.**

Figura 38: Castelinho (atual Pinacoteca).



Fonte: Disponível em: <https://catanduvanaoesquece.com>.
Acesso em: 2 jan. 2022.

Figura 39: Mercado Municipal João Crippa.



Fonte: Acervo pessoal, mai. 2021.

Isso nos leva a inferir que, desde o final dos anos 1970, já se inicia uma preocupação perante o patrimônio ferroviário da cidade, propondo posturas significativas para uma efetiva preservação, mas que, somente a partir dos anos 1990, será instituído o Conselho Municipal, o qual terá a participação de membros da sociedade civil, com representantes do município, com a finalidade de decidir os rumos do patrimônio cultural da cidade (NASCIMENTO, 2019, p. 314).

3.2 O instrumento do plano diretor

O plano diretor é o instrumento de planejamento urbano que estabelece normativas que definem as atividades urbanas e rurais de um município, orientando e impulsionando a transformação e o percurso pelo qual o território exerce sua dinâmica de desenvolvimento. O documento rege a ação do governo municipal sobre o desenvolvimento da cidade e norteia a sua gestão urbana, criando leis de caráter estratégico, com programas, métodos e objetivos a serem alcançados.

A exigência do plano diretor, instituído nos anos 1960 no estado de São Paulo, se deu por meio do Decreto-Lei Complementar nº 9, de 31 de dezembro de 1969⁴², porém não houve um cumprimento dessa disposição em alguns municípios do estado.

É a partir dos princípios estabelecidos na Constituição de 1988⁴³ e no Estatuto das Cidades de 2001⁴⁴ que a maioria dos municípios começam a elaboração dos seus respectivos planos, cuja proposta são diretrizes para a expansão urbana no que concerne aos aspectos físicos e territoriais, ganhando certo protagonismo na busca de melhores condições de vida urbana.

A Constituição de 1988 impõe a obrigatoriedade da existência do plano diretor em cidades com mais de vinte mil habitantes, municípios conurbados, cidades integrantes de “área de especial interesse turístico” ou municípios que queiram impor restrições e obrigações a proprietários de terras edificadas e não edificadas

⁴² VIII – elaborar o seu Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei.complementar/1969/decreto.lei.complementar-9-31.12.1969.html>. Acesso em: 15 nov. 2021.

⁴³ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 nov. 2021.

⁴⁴ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 15 nov. 2021.

(Art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001). O Estatuto da Cidade estabelece a obrigatoriedade do plano diretor para a utilização de seus instrumentos urbanísticos, contudo, há a necessidade de uma somatória de ações conjuntas para que, de fato, a cidade cumpra sua função social.

Para compreendermos como se deram as discussões e a elaboração do **Plano Diretor na cidade de Catanduva**, primeiro precisamos expor como surgiu a inquietação perante o parcelamento de solo. O planejamento urbano em Catanduva se deu perante uma necessidade de “organização” em decorrência da expansão de novas áreas urbanas, por meio de parcelamento do solo e venda de lotes de loteamentos tanto regulares quanto irregulares.

Não havia nenhuma normativa para a criação desses loteamentos antes de 1980, e, por meio da Lei Federal de Parcelamento do Solo (Lei Federal nº 6.766/79), inicia-se o cuidado com novas áreas urbanas que viriam a se expandir. É em 1984 que o município de Catanduva, sancionada a Lei nº 2.059/1984, desenvolve algumas normativas para a produção de espaços e crescimento urbano, procurando criar alguns parâmetros urbanísticos para os parcelamentos que surgiriam, sendo eles:

- a área e dimensões mínimas para os lotes (330m² e 11,00 metros de frente);
- a obrigatoriedade de destinar áreas verdes e institucionais nos desmembramentos de glebas de qualquer dimensão;
- a determinação, pela prefeitura, da localização de 50% das áreas verdes do loteamento;
- a exigência da realização de projetos complementares urbanos;
- o estabelecimento de diretrizes mínimas para as vias de circulação;
- a proibição de novos parcelamentos do solo em áreas com distância superior a 200 metros de loteamentos já existentes e em áreas sem a possibilidade de prolongamento natural da área urbana, principalmente em relação à continuação de vias e redes de infraestrutura;
- a exigência de vinculação à Prefeitura de 50% da área total dos lotes e caução em dinheiro, título da dívida pública ou municipal, ou fiança bancária, como forma de garantir a execução das obras de infraestrutura.

A preocupação com a regulamentação técnica e jurídica do parcelamento, em consonância com a legislação federal nº 6.766/79, ocorreu no momento em que o município passava por um intenso processo de expansão urbana e crescimento demográfico. Como apresentado anteriormente na tabela 1,

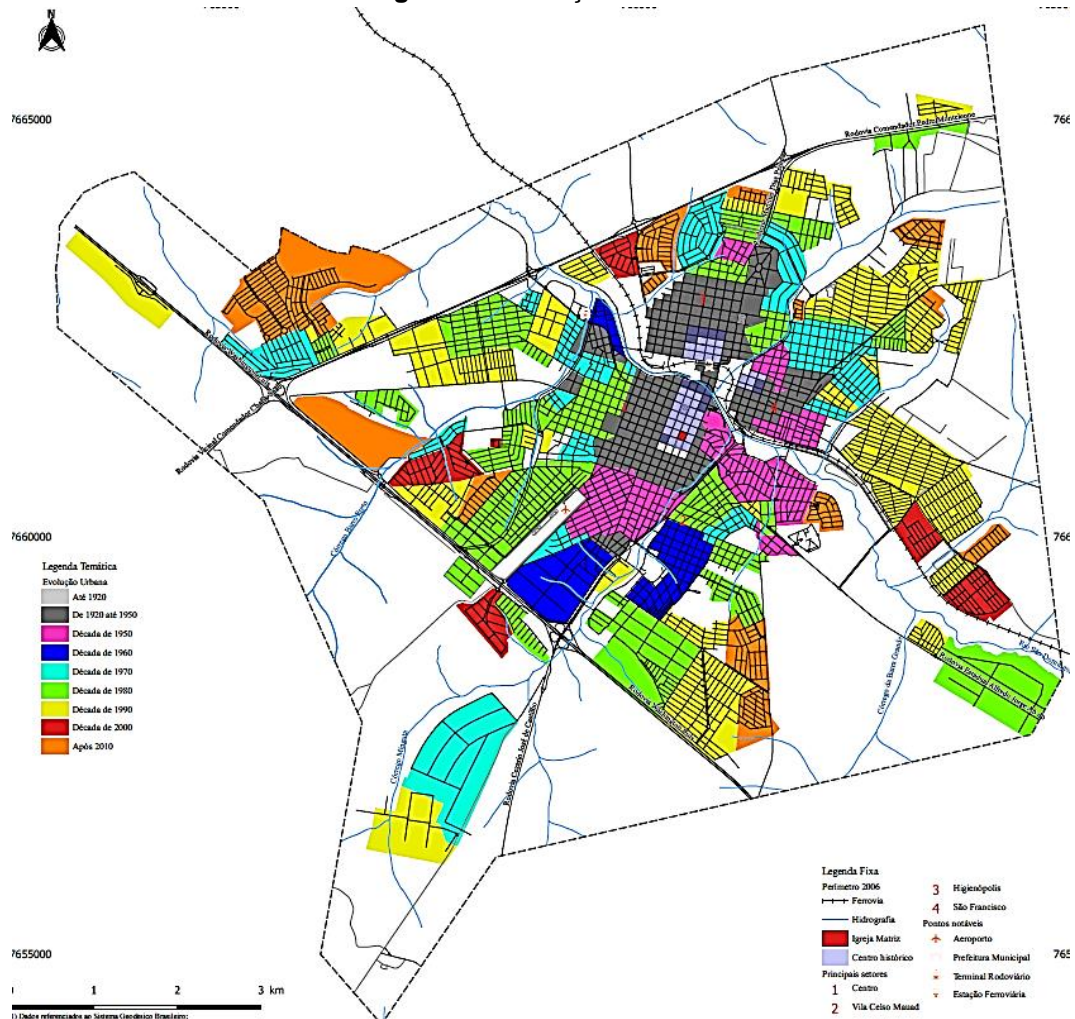
de evolução da população, foi nos anos 1970 e 1980 que a cidade apresentou os seus maiores crescimentos demográficos, com uma taxa de crescimento geométrico anual de 2,54% e 2,47% (COBRA; MOLINARI e SANTORO, 2007, p. 9).

Com a mecanização da produção de laranja e de cana-de-açúcar nos anos 1990, houve uma diminuição da população rural, aumentando o crescimento urbano. Apesar das exigências da lei, o município seguiu com o seu processo urbano para áreas periféricas, e os novos loteamentos que surgiram eram de baixa qualidade urbanística, assim como também a infraestrutura implantada (COBRA; MOLINARI e SANTORO, 2007, p. 11).

No mapa de evolução da expansão urbana de Catanduva, por décadas, observamos como a malha urbana ocupa áreas distantes do centro da cidade, a partir da década de 1970. O **Plano Diretor de Catanduva** cita:

Esta forma de gestão do parcelamento do solo, que apenas leva em conta a adequação dos parâmetros estabelecidos no projeto de loteamento aos dispostos em lei, sem qualquer consideração das questões urbanísticas relacionadas à aprovação ou não de determinado loteamento, tem gerado loteamentos que trazem péssimo resultado urbanístico para a cidade (**Plano Diretor de Catanduva**, 2006, p. 158).

Figura 40: Evolução urbana.



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor>.
Acesso em: 17 jan. 2022.

Além da Lei nº 2.059/1984, algumas leis referentes ao parcelamento do solo surgiram antes que, de fato, fosse iniciado o desenvolvimento do **Plano Diretor de Catanduva**. A tabela 4 apresenta quais leis foram estas e o que elas propunham.

Tabela 4: Leis municipais para uso e ocupação do solo antes da criação do **Plano Diretor de Catanduva.**

| | |
|-----------------------------|--|
| Lei Municipal nº 2.355/1987 | Principais critérios: lote mínimo de 125m ² ; unidades habitacionais com embrião mínimo de 20m ² e recuo mínimo de 2,00m para o alinhamento das ruas. |
| Lei Municipal nº 2.624/1990 | Principais critérios: lotes residenciais de 175m ² , com frente mínimo de 7,00m; lotes que são voltados para “urbanização específica” ou “conjuntos habitacionais” podem ser menores, de acordo com a definição da lei de 1987. |
| Lei Municipal nº 3.531/1999 | Ampliação do perímetro urbano envolvendo áreas urbanas. |

Somente no ano de 2001 iniciam-se as discussões para a elaboração do **Plano Diretor Urbano de Catanduva**. Havia uma equipe técnica reduzida, liderada pelo Secretário de Obras da Prefeitura de Catanduva. Essas discussões aconteceram na gestão de Félix Sahão (1997 a 2004), por meio de reuniões, englobando várias áreas: educacionais, sociais, econômicas, populacionais, ambientais, históricas, de lazer e cultura, de uso e ocupação do solo, de saúde, de saneamento e de segurança. Esse processo se findou no ano de 2002, sem continuidade, resultando apenas em fichas-síntese dos temas discutidos (COBRA; MOLINARI e SANTORO, 2007, p. 13).

Na gestão do prefeito Afonso Macchione Neto, em 2005, deu-se o início do processo de contratação de uma equipe de consultoria que daria suporte ao desenvolvimento do plano diretor. No seu projeto de governo estava prevista a determinação de diretrizes e regras para o crescimento urbano da cidade. Para tanto, foi criada a Secretaria de Planejamento e Informática que aprovaria projetos e loteamentos e fiscalizaria obras.

O plano diretor era a agenda do prefeito recém-eleito. [...] Catanduva não tinha uma tradição de planejamento. O histórico que tínhamos, [...] era de uma cidade que crescia de acordo com os interesses de investidores, e seu padrão de ocupação era precário e desordenado, uma verdadeira colcha de retalhos. Um grande número de loteamentos não tinham sido recebidos pela prefeitura. A cidade enfrentava a falta de infraestrutura e saneamento, 98%

eram coletados, mas não eram tratados. A questão do planejamento já era muito forte, desde a campanha do Afonso (COBRA; MOLINARI e SANTORO, 2007, p. 13-14).

O **Plano Diretor de Catanduva** contou com a participação da comunidade e passou por cinco etapas até chegar ao resultado pretendido.

Figura 41: Cartazes do Plano Diretor Participativo de Catanduva, 2005.



Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva, 2006.

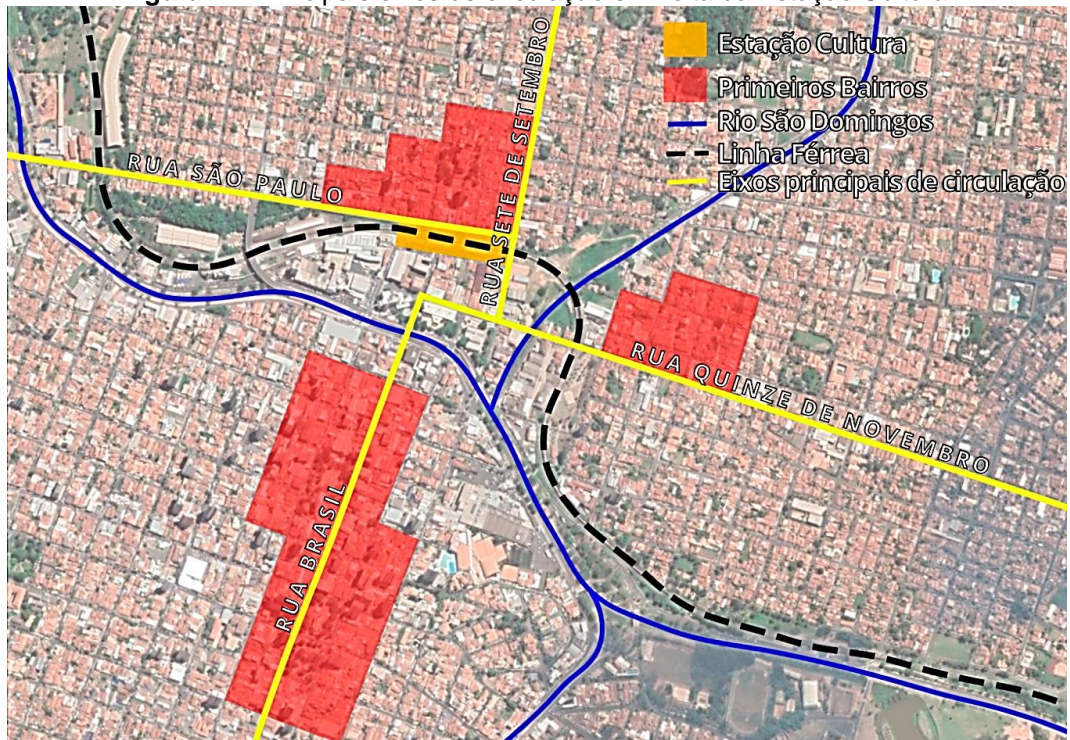
A participação da população foi fundamental para o desenvolvimento do Plano, colaborando com os eixos que o instrumento iria apropriar-se, através do olhar da população na leitura do território, tendo como objetivo “levantar, coletar e registrar a visão do cidadão catanduvense em relação à sua cidade”. Para isso foram realizadas entrevistas para a realização de mapas participativos⁴⁵ (Prefeitura Municipal de Catanduva, 2006, p. 8).

A chegada da ferrovia (ver capítulo 1) provocou diversas mudanças na malha urbana como também o desenvolvimento ao seu redor. A Estação Cultura (antiga

⁴⁵ “Para a contribuição da população no desenvolvimento do **Plano Diretor de Catanduva**, foi feito convites via e-mail, distribuição de cartazes, panfletagem dos horários de atividades, carro de som, convidando à participação, e anúncios de jornal. Foi feita a disponibilização de materiais para que a população se preparasse, como: Kit das Cidades do Instituto Pólis; cartilhas do Plano Diretor: participar é um direito!; Vídeo das Cidades” (**Plano Diretor de Catanduva**, 2006, p. 8).

estação ferroviária), instalada na área central e implantada no centro dos três primeiros bairros da cidade, tornou-se um ponto marcante com eixos principais de circulação, fazendo a conexão entre os bairros, dando acesso ao centro e facilitando a saída da cidade.

Figura 42: Principais eixos de circulação em volta da Estação Cultural.



Fonte: **Google Earth**. Adaptado.

Após todas as etapas de estudo, o **Plano Diretor Participativo de Catanduva** foi instituído pela Lei Complementar nº 0355, de 26 de dezembro de 2006, com revisões realizadas em 2011 e 2018. O plano oferece instrumentos urbanísticos para que haja um ordenamento territorial, propondo também uma gestão democrática, além de abarcar leis de uso e ocupação do solo, zoneamento e parcelamento do solo. Como já exposto, houve o processo participativo, quando alguns objetivos gerais foram definidos, tais como: qualificar e integrar os bairros periféricos à cidade; controlar e planejar a produção de novos espaços urbanos; planejamento do solo e conjuntos habitacionais; garantia de acessibilidade segura e com qualidade para todos; criação e manutenção de áreas verdes e de lazer; gestão e indução da utilização dos vazios urbanos (COBRA; MOLINARI e SANTORO, 2007, p. 21-23).

3.3 A relação entre preservação e o plano diretor

O **Plano Diretor do município de Catanduva** nos apresenta diversos instrumentos para a compreensão de como atuar de maneira coesa no território, na produção de novos espaços e nos ambientes preexistentes consolidados.

O município é dividido em cinco macrozonas: Macrozona de Aproveitamento Urbano; Macrozona de Qualificação Urbana; Macrozona de Controle da Ocupação Urbana; Macrozona de Restrição Urbana; Macrozona Rural. O foco deste estudo está na Macrozona de Aproveitamento Urbano, assim descrita:

Macrozona de Aproveitamento Urbano – porção do território com ocupação urbana consolidada, oferta de infraestrutura e grande concentração de equipamentos urbanos, serviços e comércio. Corresponde à área que se quer adensar e que possui vazios urbanos identificados no diagnóstico do plano (CATANDUVA, 2011).

Há as Zonas Especiais e as Áreas Especiais, sendo que as Zonas Especiais requerem um tratamento especial em suas áreas quando analisamos o uso e a ocupação do solo, sendo elas:

Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis), porções do território onde deverá ser promovida a regularização urbanística e fundiária dos assentamentos habitacionais de baixa renda existentes e consolidados e o desenvolvimento de programas habitacionais de interesse social. São criadas duas Zeis, uma para regularização e urbanização de assentamentos de população de baixa renda e outra para indução de provisão de moradia popular em áreas não utilizadas, não edificadas ou subutilizadas em zonas dotadas de infraestrutura.

Zonas Especiais de Promoção e Recuperação Ambiental (Zepra), áreas públicas ou privadas destinadas à recuperação e promoção do meio ambiente e da paisagem onde poderão ser promovidos projetos específicos de recuperação e promoção ambiental (CATANDUVA, 2011, p. 43. Grifo nosso).

As Áreas Especiais precisam de um tratamento específico, com políticas, programas e projetos direcionados a partir do contexto de cada uma delas.

Áreas Especiais de Qualificação Urbana (áreas que necessitam de intervenção do poder público com projetos de reurbanização e programas sociais de geração de emprego e renda).

Áreas Especiais de Promoção de Lazer e Áreas Verdes (áreas públicas desocupadas destinadas à implantação de áreas de lazer e áreas verdes).

Áreas Especiais de Promoção Cultural (áreas de grande valor cultural para o município que necessitam de intervenção pública no sentido de valorizar suas características).

Áreas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico (imóveis e seu entorno que, por suas características, têm relevante interesse histórico para o município e necessitam de intervenção pública, recuperação e manutenção de suas características).

Áreas Especiais de Melhoria da Paisagem (corredores especiais que necessitam de intervenção pública para projetos urbanos específicos) (CATANDUVA, 2011, p. 29. Grifo nosso).

Há inúmeros instrumentos para cada uma das macrozonas, entretanto, como dito anteriormente, a área desse estudo está situada na Macrozona de Aproveitamento Urbano, que possui como objetivo:

Art. 46. São objetivos da macrozona de aproveitamento urbano:

I – o aproveitamento do potencial ocupacional da área incentivando sua ocupação para fins urbanos;

II – considerando a existência de infraestrutura urbana na área, estimular que os novos parcelamentos do solo da cidade sejam nessa macrozona (CATANDUVA, 2011, p. 19-20).

E seus instrumentos:

Art. 47. São instrumentos desta macrozona:

I – parcelamento, edificação e utilização compulsórios;

II – IPTU progressivo no tempo e da desapropriação em títulos da dívida pública;

III – desapropriação com pagamento em títulos;

IV – outorga onerosa do direito de construir;

V – transferência do direito de construir;

VI – operações urbanas consorciadas;

VII – consórcio imobiliário;

VIII – direito de superfície;

IX – abandono;

X – contribuição de melhoria;

XI – estudo de impacto de vizinhança (CATANDUVA, 2011, p. 20. Grifo nosso).

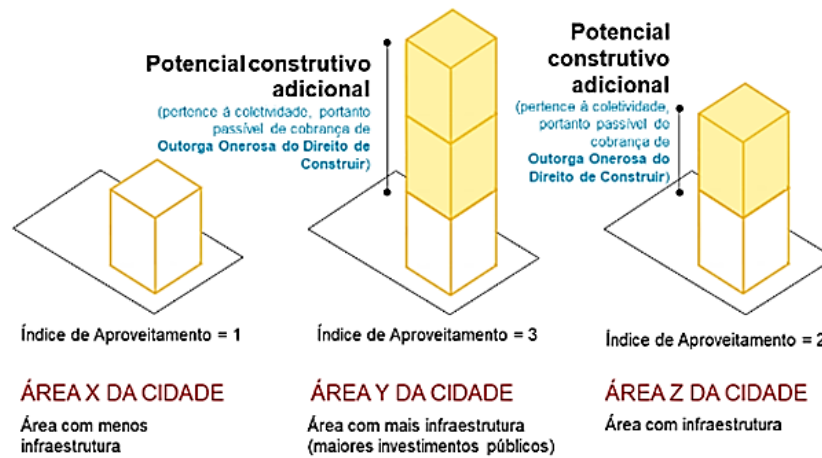
O instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) exerce, além do papel da gestão do território, a função de financiamento para ser aplicado ao imóvel, é “a permissão, via pagamento, para exercer o direito de construir”⁴⁶. Funciona a partir do mecanismo Coeficiente de Aproveitamento (CA).

Para orientar o uso e a ocupação do solo urbano, o PD utiliza um mecanismo chamado Coeficiente de Aproveitamento (CA). Quando esse coeficiente é 1, o dono de um terreno de 100 metros quadrados pode construir até 100 metros quadrados (uma vez a área do terreno). Se o coeficiente for 2, ele pode construir até 200 metros quadrados no mesmo espaço (duas vezes a área do terreno).

Existem dois tipos de CA: básico e máximo. O CA básico garante o direito básico de uso da propriedade. O CA máximo permite um uso adicional – estabelece um potencial construtivo adicional. A Outorga Onerosa do Direito de Construir nada mais é que uma concessão emitida pelo poder público para que o proprietário do imóvel construa acima do coeficiente básico estabelecido mediante o pagamento de uma contrapartida financeira. Ou seja, se um terreno está localizado em uma área de CA básico 1, mas que permite um CA máximo de 4, o dono precisa adquirir o direito de construir a mais, se assim desejar, não podendo ultrapassar o CA máximo estabelecido para aquela região (FELIN; AZEREDO; BETTI e PACHECO, 2019).

⁴⁶ FELIN, Bruno; AZEREDO, Laura, BETTI, Luana e PACHECO, Priscila. **O que é a Outorga Onerosa do Direito de Construir e como ela ajuda a tornar as cidades mais justas e sustentáveis**, escrito em 20 de agosto de 2019. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/08/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir>. Acesso em: 14 jan. 2021.

Figura 43: Funcionamento do OODC.
COMO FUNCIONA NA CIDADE...



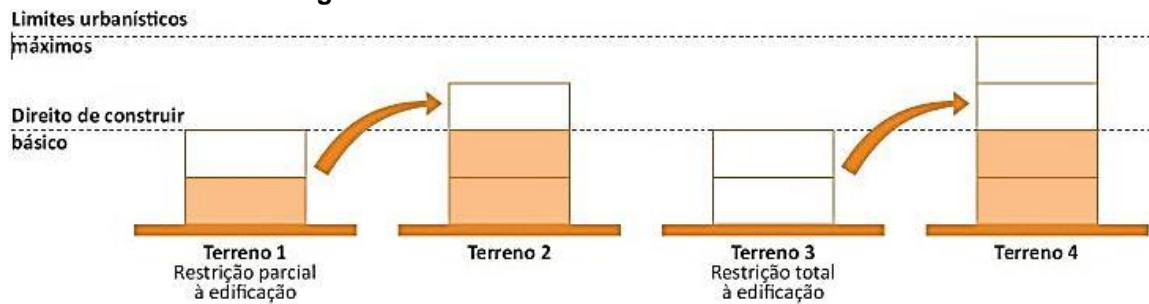
Fonte: Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/08/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir>.
Acesso em: 14 jan. 2021.

Outro instrumento significativo é a Transferência do Direito de Construir. A Transferência do Direito de Construir pode ser aplicada como um incentivo aos proprietários de bens tombados para conseguir verbas para mantê-los em uma situação adequada, quando as condições financeiras não o permitem.

[...] instrumento da TDC, a Lei permite ao proprietário de imóvel urbano, privado ou público, exercer em outro local o potencial construtivo previsto no plano diretor ou em legislação urbanística dele decorrente. Este potencial é calculado através da área do terreno e de seu coeficiente de aproveitamento segundo a lei de uso e ocupação do solo, e a transação pode ser feita entre privados, sob mediação do poder público.

A ação compensatória, geralmente justificada pelo fato de que a limitação urbanística reduz o valor do imóvel, pode ser questionada quando comparada a outras limitações urbanísticas ou administrativas que também são motivadas pela utilidade pública (BARBOSA, 2017, p. 64).

Figura 44. Transferência do Direito de Construir.



Fonte: FURTADO; RABELLO e BACELLAR (2017, p. 16).

O valor arrecadado é direcionado para a preservação do bem. Procuramos compreender, na prática, como isso poderia ser aplicado e, durante a pesquisa, encontramos um resultado satisfatório na cidade de Campinas.⁴⁷

A última revisão do **Plano Diretor de Campinas** culminou na Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018.

CAPÍTULO I DOS INSTRUMENTOS DE ORDENAMENTO E GESTÃO URBANA

Seção III Da Transferência do Direito de Construir

Art. 93. Lei específica poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado necessário para viabilizar:

- I – a implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- II – a implantação de melhoramentos sanitários, viários e de infraestrutura do sistema de transportes público;
- III – programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social;
- IV – programas de reassentamento dos imóveis situados em área de especial interesse geológico-geotécnico, de interesse declarado do Município para fins de remoção e desfazimento.

§ 1º Para os casos de imóveis considerados de interesse histórico, social ou cultural, ficam mantidas as disposições da Lei Complementar nº 28, de 3 de setembro de 2009.

§ 2º O Município poderá receber imóveis para o atendimento das finalidades previstas neste artigo, concedendo a possibilidade de transferência do

⁴⁷ Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018. Disponível em: http://suplementos.campinas.sp.gov.br/admin/download/suplemento_2018-01-09_cod473_1.pdf. Acesso em: 21 jan. 2022.

potencial construtivo do imóvel, nas condições previstas neste plano (CAMPINAS, 2018).

Posto no Art. 93 (grifo acima), analisando a Lei Complementar nº 28, de 3 de setembro de 2009:

Art. 06 O Certificado de Potencial Construtivo decorrente do Tombamento – CPCT somente será conferido após a aprovação de projeto de recuperação do imóvel tombado (CAMPINAS, 2009, p. 2).

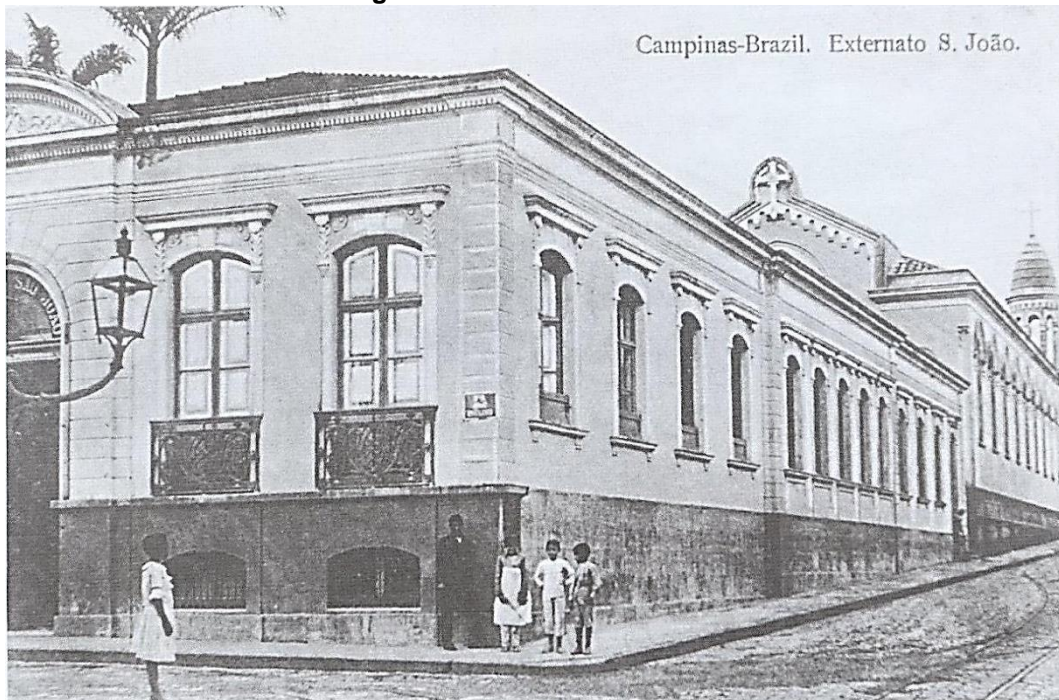
E, ainda, no Artigo 10, da mesma Lei Complementar:

Art. 10. A aprovação de projeto de edificação que utilizar o potencial construtivo adicional de que trata esta Lei Complementar fica condicionada à comprovação de averbação do Certificado de Potencial Construtivo decorrente do Tombamento CPCT à margem da matrícula do imóvel tombado, bem como ao compromisso de recuperação deste imóvel (CAMPINAS, 2009, p. 4).

O caso apresentado refere-se ao edifício do Externato São João, pertencente à Ordem Religiosa dos Salesianos, o qual foi inaugurado em 1909 no centro da cidade, sendo as oficinas destinadas ao ensino profissionalizante desta instituição (FRANCISCO, 2010). Em 1994, houve a abertura para o processo de tombamento, que resultou na demolição de uma parte do edifício.

“O antigo colégio Externato São João situava-se à Rua José Paulino, 479, no Centro de Campinas. Um dia após sua abertura de estudo de tombamento, em 1994, começou a ser demolido. Depois de um longo processo e com intervenção do Poder Judiciário, foi possível preservar o que ainda havia restado: a capela e o antigo teatro (FRANCISCO, 2010).

Figura 45: Externato São João.



Fonte: Disponível em: http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com/2007/05/m_19.html.
Acesso em: 20 fev. 2001.

Figura 46: Demolição de uma parte do conjunto.



Fonte: Disponível em: http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com/2007/05/m_19.html.
Acesso em: 20 fev. 2001.

Em 1995, por meio da Resolução nº 32, de 25 de agosto de 1995, foram tombadas pelo Conselho Municipal de Campinas – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (Condepaac) as partes que não haviam sido demolidas: as salas de aulas, a capela e o antigo teatro. Entretanto, em 2018, houve a solicitação, por parte do proprietário, para utilizar o recurso do Potencial Construtivo do Tombamento, o instrumento da Transferência do Direito de Construir.

04/2018 – OBRA SOCIAL SÃO JOÃO BOSCO

Imóvel Tombado/Processo Administrativo Nº 2017/10/30159/, CNPJ do proprietário: 46.046.389/0001-07/, Endereço: José Paulino, nº 479, Centro/Área total de potencial construtivo: 7.562,80 m²/Expedição: 10 de agosto de 2018/Validade: 3 anos.⁴⁸

Figura 47: Certificado de Potencial Construtivo Decorrente de Tombamento (CPC-T).



Fonte: Disponível em: <https://portal.campinas.sp.gov.br/secretaria/gestao-e-controle/pagina/certificados-de-potencial-construtivo>. Acesso em: 20 fev. 2021.

⁴⁸ Disponível em: <https://portal.campinas.sp.gov.br/secretaria/gestao-e-controle/pagina/certificados-de-potencial-construtivo>. Acesso em: 20 fev. 2022.

Figura 48: Externato São José Paulino.



Fontes:

I: Disponível em: <http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com/2007/05/m_19.html. Acesso em: 20 fev. 2001.

II: Ana Paula Farah, jul. 2020.

III: Ana Paula Farah, mar. 2021.

Esse exemplo nos faz compreender um pouco a eficácia desse instrumento.

Buscando Entendendo um pouco mais a relação entre preservação e o **Plano Diretor de Catanduva**, vemos que, na Seção IX, Artigo 138g, as necessidades para o uso da Transferência do Direito de Construir são:

Art. 138g. Lei municipal, baseada no plano diretor, poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no plano diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado necessário para fins de:

I – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II – preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural;

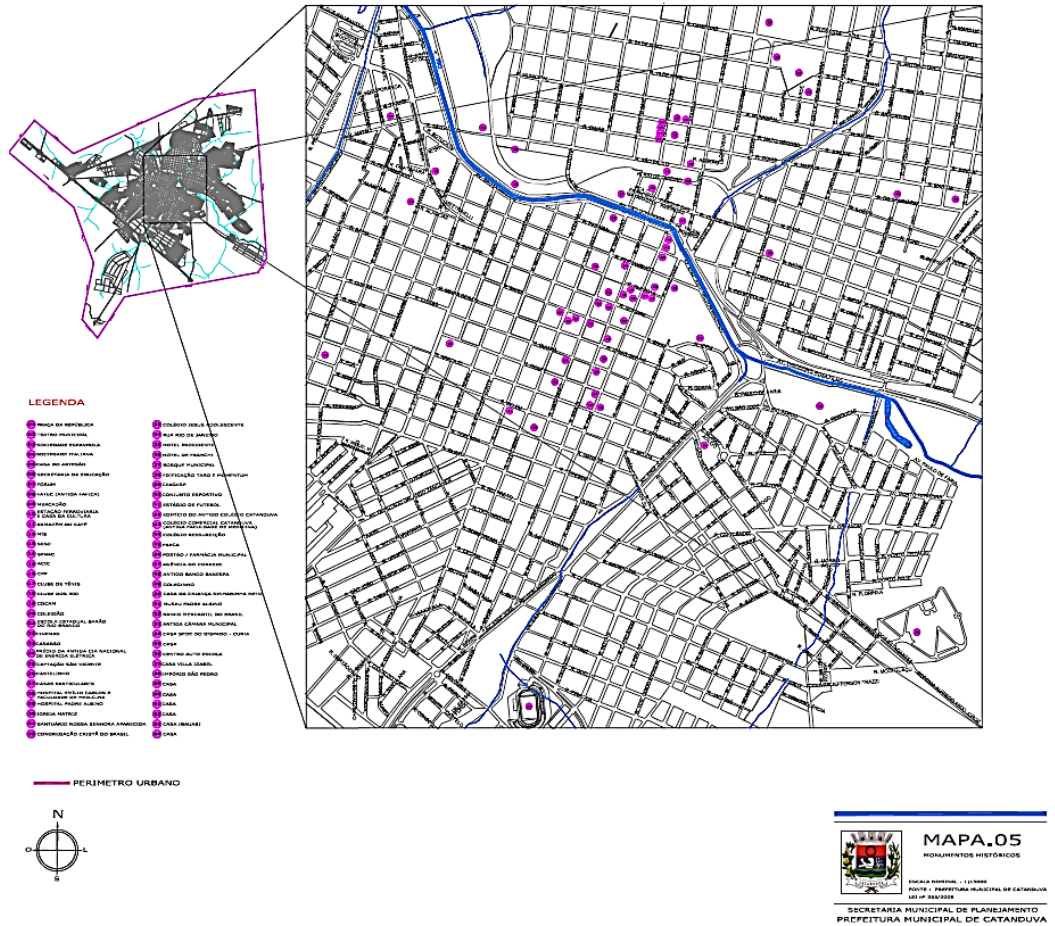
III – servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

§ 1º A mesma faculdade poderá ser concedida ao proprietário que doar ao Poder Público seu imóvel, ou parte dele, para os fins previstos nos incisos I a III do *caput*.

§ 2º A lei municipal referida no *caput* estabelecerá as condições relativas à aplicação da Transferência do Direito de Construir (Catanduva, 2011, p. 54-55. Grifo nosso).

No plano de 2006, foi instituído também o mapeamento dos bens culturais, em que foram reconhecidos somente os bens da região central de Catanduva.

Figura 49: Monumentos históricos (2006).



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor>.
Acesso em: 17 jan. 2022.

Transcrição da legenda – **Figura 49: Monumentos históricos (2006).**

- | | |
|---|--|
| 01- Praça da República | 33- Colégio Jesus Adolescente |
| 02- Teatro Municipal | 34- Rua Rio de Janeiro |
| 03- Sociedade Espanhola | 35- Hotel Presidente |
| 04- Sociedade Italiana | 36- Hotel de Franchi |
| 05- Casa do Artesão | 37- Bosque Municipal |
| 06- Secretaria da Educação | 38- Edificação Taro e Momentum |
| 07- Fórum | 39- Ceagesp |
| 08- Fatec (Antiga Fafica) | 40- Conjunto esportivo |
| 09- Mercadão | 41- Estádio de futebol |
| 10- Estação Ferroviária e Casa da Cultura | 42- Edifício do antigo Colégio Catanduva |
| 11- Armazém do Café | 43- Colégio Comercial Catanduva (antiga Faculdade de Medicina) |
| 12- MIS | 44- Colégio Ressurreição |
| 13- Sesc | 45- Faeca |
| 14- Senac | 46- Postão/ Farmácia Municipal |
| 15- Acic | 47- Agência dos Correios |
| 16- CPP | 48- Antigo banco Banespa |
| 17- Clube de tênis | 49- Coleginho |
| 18- Clube dos 300 | 50- Casa da Criança Sinharinha Neto |

| | |
|--|-------------------------------|
| 19- Cocam | 51- Museu Padre Albino |
| 20- Colegião | 52- Banco Mercantil do Brasil |
| 21- Escola Estadual Barão do Rio Branco | 53- Antiga Câmara Municipal |
| 22- Cinemas | 54- Sede do Bispado – Cúria |
| 23- Casarão | 55- Casa |
| 24- Prédio da antiga Cia. Nacional de Energia Elétrica | 56- Centro Autoescola |
| 25- Captação São Vicente | 57- Casa Villa Izabel |
| 26- Castelinho | 58- Empório São Pedro |
| 27- Casas particulares | 59- Casa |
| 28- Hospital Emílio Carlos e Faculdade de Medicina | 60- Casa |
| 29- Hospital Padre Albino | 61- Casa |
| 30- Igreja matriz | 62- Casa |
| 31- Santuário Nossa Senhora Aparecida | 63- Casa (Bauab) |
| 32- Congregação Cristã do Brasil | 64- Casa |

Figura 50: Localização dos monumentos históricos (2006).



Fonte: **Google Earth**. Adaptado.

A partir do mapeamento feito em 2006, houve um avanço significativo em relação aos bens culturais, devido a vários tombamentos apoiados nas normativas elaboradas no **Plano Diretor**:

- a) Igreja matriz de São Domingos. Lei Municipal nº 3276, de 10 de junho de 1997;
- b) Imóveis nº 127 e 129, da Rua Rio de Janeiro, Centro. Averbado na matrícula nº 128, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.809, de 18 de outubro de 2006, que homologa a

decisão do Comdephact de tombamento das fachadas dos edifícios, constante da Ata de Reunião, do dia 21 de setembro de 2006.

c) Imóvel sem número, da Rua Rio de Janeiro, Centro. Averbado na Matrícula nº 4936, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.809, de 18 de outubro de 2006 que homologa a decisão do COMDEPHACT, do tombamento da fachada do edifício, constante da Ata da Reunião, em 21 de setembro de 2006.

d) Imóvel nº 123, da Rua Rio de Janeiro, Centro. Averbado na Matrícula nº 08.064, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.809, de 18 de outubro de 2006, que homologa a decisão do Comdephact, do tombamento da fachada do edifício, constante da Ata da Reunião, em 21 de setembro de 2006.

e) Imóvel nº 115, da Rua Rio de Janeiro, Centro. Averbado na matrícula nº 08.704, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.809, de 18 de outubro de 2006, que homologa a decisão do Comdephact, do tombamento da fachada do edifício, constante da Ata da Reunião, em 21 de setembro de 2006.

f) Imóveis nº 31 e 37 da Rua Rio de Janeiro, Centro. Averbado na Matrícula nº 22.361, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.898, de 08 de março de 2007, que homologa a decisão do Comdephact, do tombamento da fachada do edifício.

g) Imóveis nº 01, 05 e 09 para a Rua Brasil e 145 para a Rua Rio de Janeiro, Centro. Decreto nº 4.898, de 08 de março de 2007, que homologa a decisão de tombamento da fachada do Imóvel pelo Comdephact, constante da Ata da Reunião do dia 19 de abril de 2006.

h) Área de terra irregular, com 2.685 (dois mil, seiscentos e oitenta e cinco) alqueires, na Av. Theodoro Rosa Filho. Decreto nº 4.698, de 25 de janeiro de 2006, que homologa a decisão do Comdephact, do tombamento dessa área, constante da Ata da Reunião do dia 21 de dezembro de 2005.

i) Imóvel de nº 35 da Rua Alagoas, Centro. Averbado na Matrícula nº 128, do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva. Decreto nº 4.810, de 30 de outubro de 2006, que homologa a decisão do Comdephact, de tombamento do imóvel, constante da Ata de Reunião, do dia 24 agosto de 2006.

j) Imóvel de nº 92, da Praça da Independência, Bairro Higienópolis. Matrícula nº 10.671, livro 2, de Registro Geral do 2º Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva.

Decreto número 5.269, de 12 de março de 2007, que homologa decisão de tombamento da fachada do edifício pelo Comdephact, constante da Ata da Reunião do dia 21 de março de 2007.

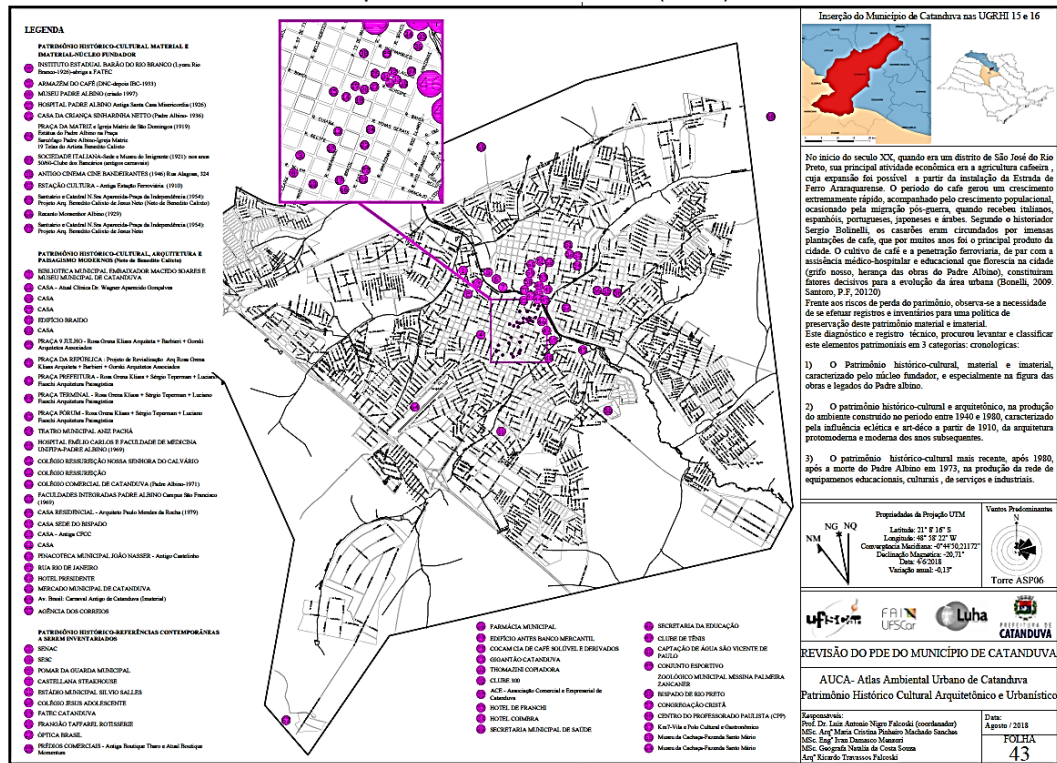
k) Imóvel nº 898, da Rua Maranhão, esquina da Rua Cuiabá, Centro. Proprietário: Prefeitura Municipal de Catanduva. Escritura de doação: livro 2061, às Fls.44, do 19º Tabelião de Notas da Comarca da Capital do estado de São Paulo, República Federativa do Brasil. Decreto número 5.638, de 11 de agosto de 2010, que homologa a decisão do Comdephact, do tombamento do imóvel, constante da Ata de Reunião, do dia 21 de março de 2007 (**Minuta Plano Diretor**, 2019, p. 86-89).

Foi feita uma revisão em 2018, elaborada com a cooperação entre os técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento e uma equipe da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), formulando o **Atlas Ambiental e Urbano – Auca de Catanduva**⁴⁹. Assim, podemos ver um avanço significativo sobre a efetiva preservação do patrimônio da cidade, considerando a materialidade e a imaterialidade postas nas recomendações internacionais, por meio de registros, realizando-se o levantamento e a classificação dos elementos e interpretando-os em três categorias cronológicas:

- 1) O patrimônio histórico-cultural, material e imaterial, caracterizado pelo núcleo fundado, e especialmente na figura das obras e legados do Padre Albino.
- 2) O patrimônio histórico-cultural e arquitetônico, na produção do ambiente construído no período entre 1940 e 1980, caracterizado pela influência eclética e *art déco* a partir de 1910, da arquitetura protomoderna e moderna dos anos subsequentes.
- 3) O patrimônio histórico-cultural mais recente, após 1980, após a morte do Padre Albino, em 1973, na produção da rede de equipamentos educacionais, culturais, de serviços e industriais (**Plano Diretor de Catanduva**, 2018, p. 43).

⁴⁹ Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor>. Acesso em: 5 jan. 2021.

Figura 51: Auca – Atlas Ambiental Urbano de Catanduba – Patrimônio Histórico, Cultural, Arquitetônico e Urbanístico (2018).



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduba.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor>. Acesso em: 17 jan. 2022.

Transcrição da legenda – **Figura 51:** Patrimônio histórico, cultural, arquitetônico e urbanístico de Catanduba⁵⁰.

| Patrimônio histórico-cultural, material e imaterial (núcleo fundador) | Patrimônio histórico-cultural e arquitetônico (1940-1980) | Patrimônio histórico-cultural e arquitetônico (após 1980) |
|---|---|---|
| 4 – Instituto Estadual Barão do Rio Branco (Fatec) | 7 – Biblioteca Municipal | 2 – Senac |
| 5 – Armazém do Café | Embaixador Macedo Soares e Museu Municipal de Catanduba | 3 – Sesc |
| 8 – Museu Padre Albino | 14 – Casa | 6 – Pomar da Guarda Municipal |
| 10 – Hospital Padre Albino | 15 – Casa | 9 – Castellana Steakhouse |
| 21 - Casa da Criança Sinharinha Netto | 19 – Casa | 11 – Estádio Municipal Silvio Salles |
| 24 – Praça da Matriz e Igreja Matriz de São Domingos | 20 – Edifício Braido | 12 – Colégio Jesus Adolescente |
| 37 – Sociedade Italiana (Museu do Imigrante) | 22 – Casa | 13 – Fatec Catanduba |
| 38 – Antigo cinema Cine Bandeirantes | 23 – Praça 9 de Julho | 16 – Frangão Taffarel |
| 40 – Estação Cultura (antiga Estação Ferroviária) | 26 – Praça da República | Rotisserie |
| | 43 – Praça da Prefeitura | 17 – Óptica Brasil |
| | 44 – Praça Terminal | 18 – Prédios comerciais |
| | 45 – Praça Fórum | 36 – Farmácia Municipal |
| | 54 – Teatro Municipal Aniz Pachá | 27 – Edifícios (antes Banco Mercantil) |

⁵⁰ Os números destacados em vermelho encontram-se incorretos. O número 70 encontra-se repetido, sendo que é a mesma nomeação do número 63, porém o número 70 não se encontra no mapa. Já o número 64 está repetindo o número 68 (Museu da Cachaça – Fazenda Santo Mário), porém o número 64 está localizado na Praça do Aeroporto. O número 12 também encontra-se localizado errado no mapa.

63 – Santuário e Catedral N. Sra. Aparecida e Praça da Independência

66 – Recanto Monsenhor Albino

70 – Santuário e Catedral N. Sra. Aparecida – Praça da Independência (repetiram)

50 – Hospital Emílio Carlos e Faculdade de Medicina Unifipa – Padre Albino

51 – Colégio Ressurreição Nossa Senhora do Calvário

52 – Colégio Ressurreição

53 – Colégio Comercial de Catanduva

55 – Faculdades Integradas Padre Albino

65 – Casa Residencial – Arq. Paulo Mendes da Rocha, 1979

59 – Sede do Bispado

60 – Casa – antiga CFCC

61 – Casa

62 – Pinacoteca Municipal João Nasser

41 – Rua Rio de Janeiro

42 – Hotel Presidente

25 – Mercado Municipal de Catanduva

69 – Av. Brasil – Carnaval antigo de Catanduva (imaterial)

35 – Agência dos Correios

28 – Cocam (Cia. de Café Solúvel e Derivados)

29 – Gigantão Catanduva

30 – Thomazini Copiadora

31 – Clube 300

32 – ACE – Associação Comercial e Empresarial de Catanduva

33 – Hotel de Franchi

34 – Hotel Coimbra

39 – Secretaria Municipal de Saúde

46 – Secretaria da Educação

47 – Clube de tênis

48 – Captação de Água São Vicente de Paulo

49 – Conjunto esportivo/ Zoológico Municipal Missina Palmeira Zancaner

56 – Bispado de Rio Preto

57 – Congregação Cristã

58 – Centro do Professorado Paulista

67 – KM 7 – Vila e Polo Cultural Gastronômico

68 – Museu da Cachaça – Fazenda Santo Mário

64 – Museu da Cachaça – Fazenda Santo Mário

Figura 52: Auca – Atlas Ambiental Urbano de Catanduva – Patrimônio Histórico, Cultural, Arquitetônico e Urbanístico (2018).

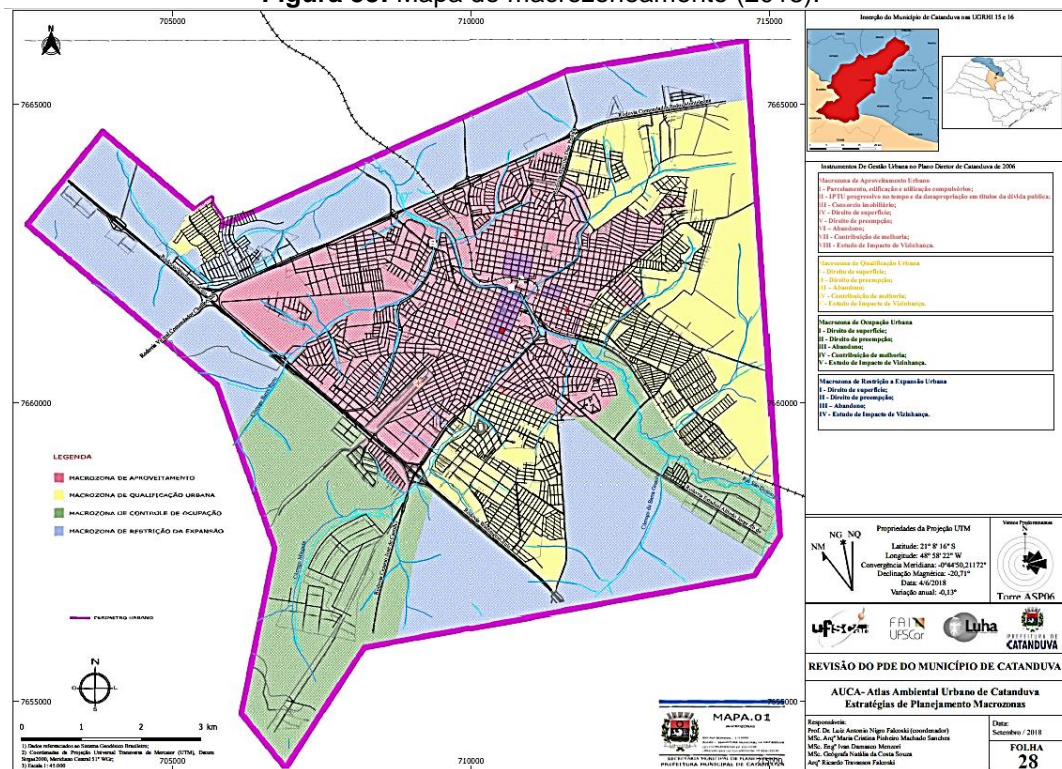


Fonte: Google Earth. Adaptado.

Neste mapa, a Estação Cultura (antiga estação ferroviária) encontra-se destacada em vermelho (número 1) e, a partir do **Atlas de Patrimônio do Plano Diretor**, podemos observar quais são os patrimônios que se localizam próximo do objeto de estudo, que está classificado como Patrimônio Histórico-Cultural Material e Imaterial – Núcleo Fundador, no mapa.

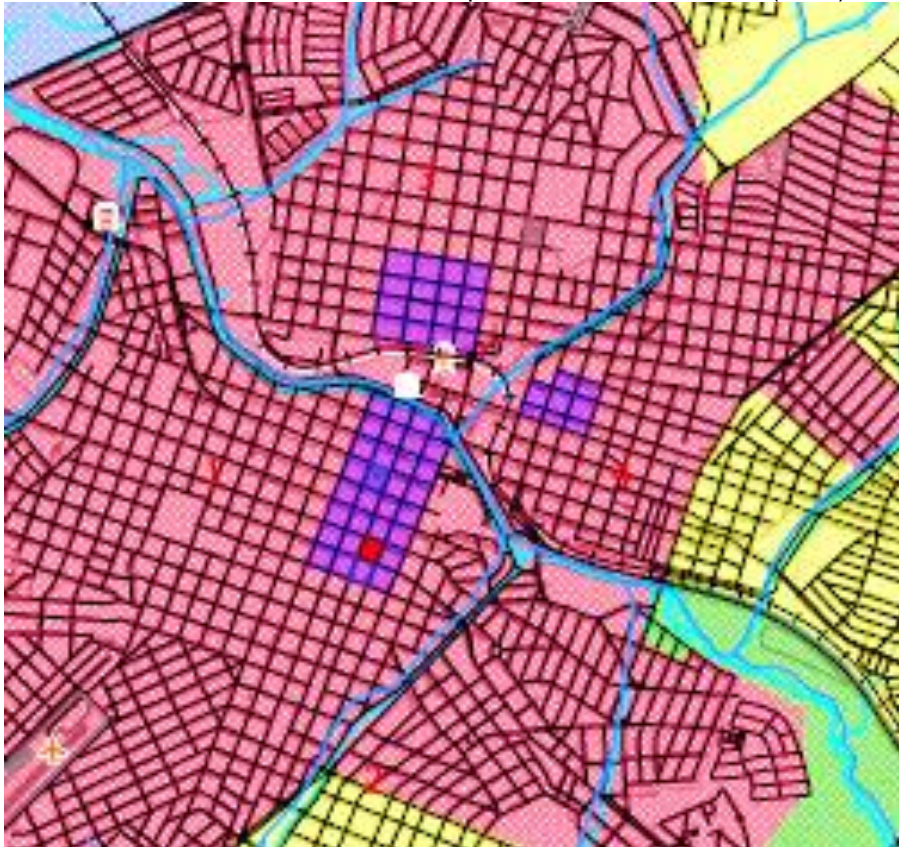
Na revisão do mapa de macrozonas de Catanduva de 2018, a área de estudo continua localizada na Macrozona de Aproveitamento Urbano, porém vemos uma área adicional da Aipah, que inclui todo o centro histórico de Catanduva.

Figura 53: Mapa de macrozoneamento (2018).



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>.
Acesso em: 17 jan. 2022.

Figura 54: Recorte da área industrial no mapa de macrozoneamento (2018), em roxo.



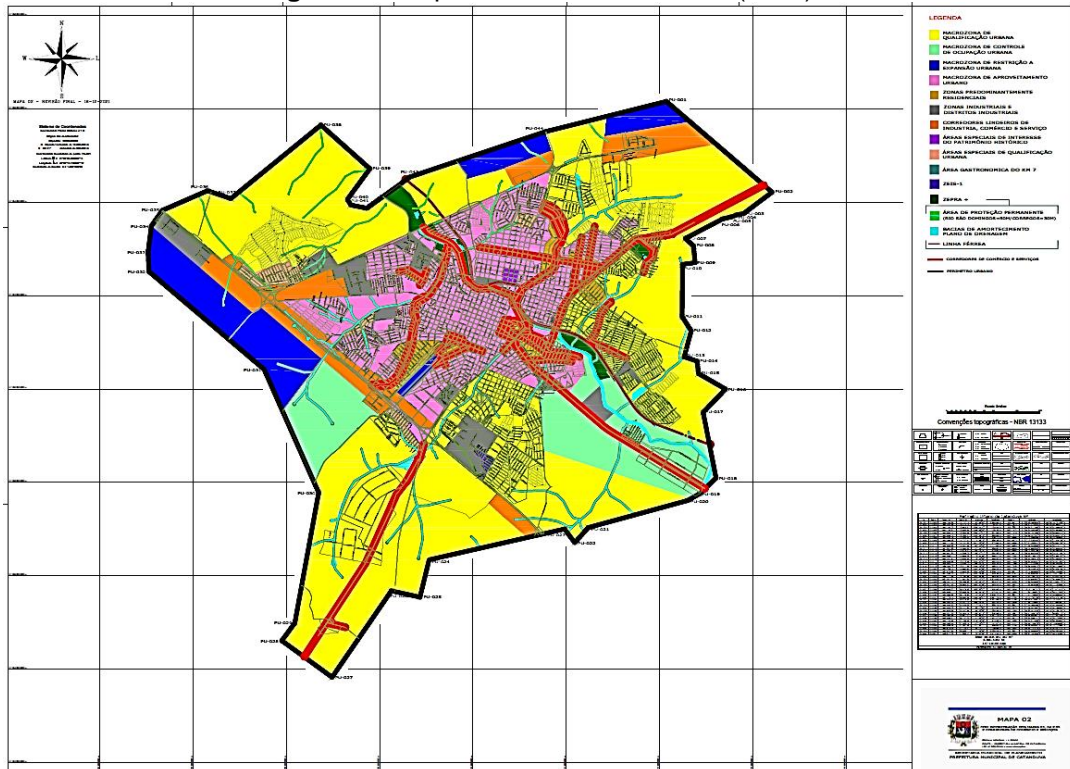
Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

De acordo com a última revisão do **Mapa de macrozonas de Catanduva**, realizada em dezembro de 2021, o patrimônio industrial ferroviário se encontra na Macrozona de Aproveitamento Urbano, como as revisões anteriores do **Plano Diretor**. Porém, nessa última revisão, vimos que a Ipah foi reduzida. O **Mapa das macrozonas** também passa a ter mais elementos incorporados.

Art. 4º O MAPA 01, que trata as Macrozonas, passa a vigorar conforme ANEXO I.

Parágrafo único. Ficam incorporadas no MAPA 02, que trata das ZONAS ESPECIAIS, o MAPA 03, que trata do Uso do Solo, o MAPA 04, que trata do Plano de Macrodrenagem, o MAPA 05, que trata dos Monumentos Históricos, todos da Lei Complementar nº 0355, de 26 de dezembro de 2006, e suas adequações, e os recém-criados Corredores de Comércio e Serviços, conforme o ANEXO II.

Figura 55: Mapa de macrozoneamento (2021).



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

Figura 56: Recorte da área industrial no mapa de macrozoneamento (2021), em roxo.



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

Como vimos anteriormente no mapa de macrozonas atual, as Áreas Especiais de Interesse de Patrimônio Histórico (Aipah) tiveram sua área reduzida.

As áreas especiais de interesse do patrimônio histórico são **imóveis** e seu entorno que, por suas características, têm relevante interesse histórico do município e necessitam de intervenção pública, recuperação e manutenção de suas características (Seção IV, Artigo 107. Grifo nosso).

De acordo com o artigo citado, isso gera um conflito se observarmos que a área de interesse foi diminuída. Nos objetivos da Aipah, no artigo 108, constatamos que temos um instrumento bem elaborado, porém falta ação por parte da gestão para validar o patrimônio, estimular o uso público e incentivar seu uso.

Art. 108. São objetivos das Aipah:

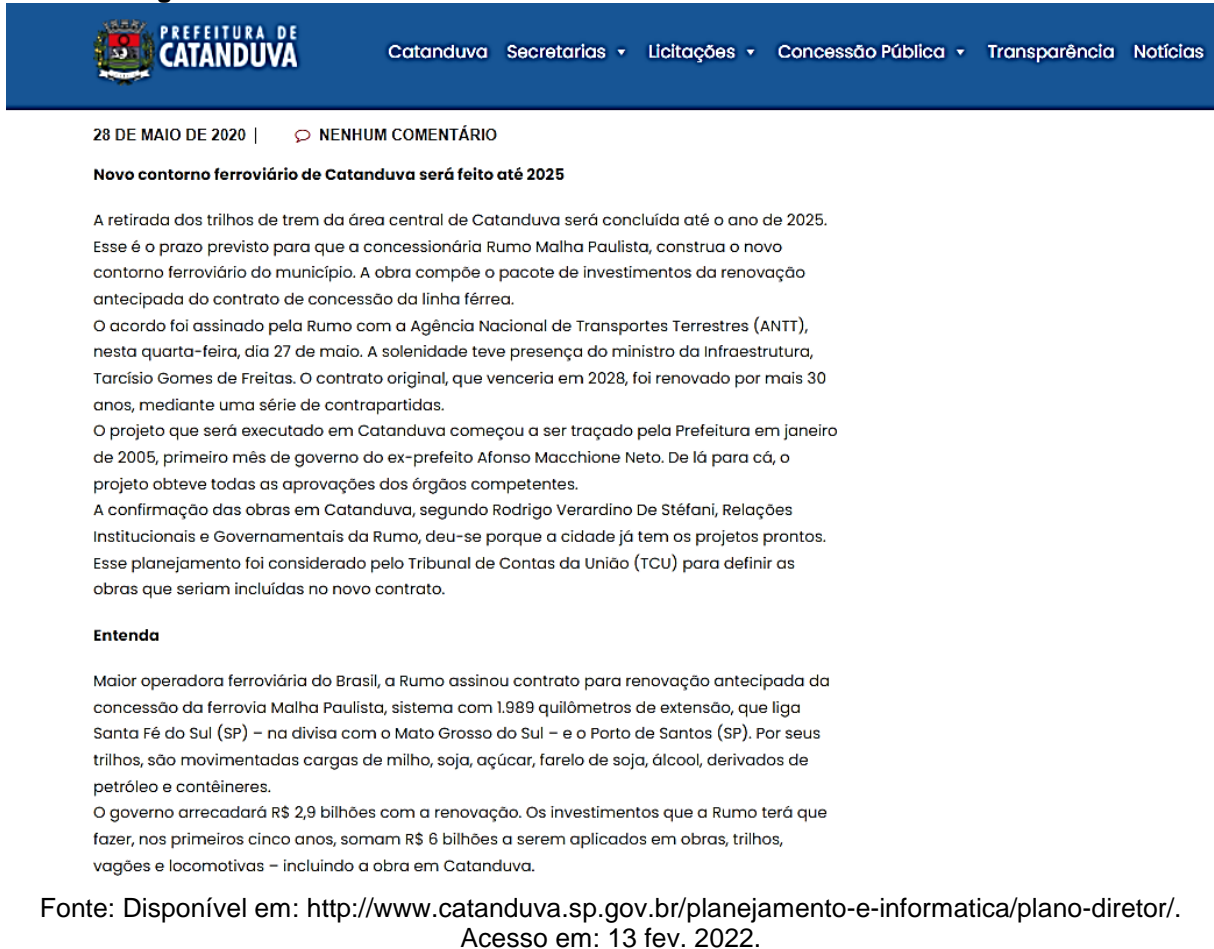
- I – valorizar e proteger o patrimônio histórico, cultural e natural;
- II – incentivar o uso dessas áreas com atividades de turismo, lazer, cultura e educação;
- III – estimular o reconhecimento do valor cultural do patrimônio pelos cidadãos e pela cidade;
- IV – garantir que o patrimônio arquitetônico tenha usos compatíveis com sua edificação e paisagismo;
- V – estimular o uso público da edificação e seu entorno;
- VI – estabelecer a gestão participativa do patrimônio;
- VII – oferecer incentivos para torná-lo possível.

Art. 110. São instrumentos da Aipah:

- I – direito de superfície;
- II – direito de preempção;
- III – transferência do direito de construir;
- IV – operações urbanas consorciadas;
- V – estudo de impacto de vizinhança;
- VI – contribuição de melhoria;
- VII – incentivos e benefícios fiscais e financeiros;
- VIII – desapropriação;
- IX – tombamento (Catanduva, 2011, p. 39-40).

Não podemos deixar de mencionar a aprovação do projeto de contorno ferroviário previsto para ser concluído até o ano de 2025, prazo estipulado para que a concessionária Rumo Malha Paulista construa o novo contorno do município.

Figura 57: Notícia no *site* da Prefeitura de Catanduva sobre contorno ferroviário.



28 DE MAIO DE 2020 |  NENHUM COMENTÁRIO

Novo contorno ferroviário de Catanduva será feito até 2025

A retirada dos trilhos de trem da área central de Catanduva será concluída até o ano de 2025. Esse é o prazo previsto para que a concessionária Rumo Malha Paulista, construa o novo contorno ferroviário do município. A obra compõe o pacote de investimentos da renovação antecipada do contrato de concessão da linha férrea.

O acordo foi assinado pela Rumo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nesta quarta-feira, dia 27 de maio. A solenidade teve presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. O contrato original, que venceria em 2028, foi renovado por mais 30 anos, mediante uma série de contrapartidas.

O projeto que será executado em Catanduva começou a ser traçado pela Prefeitura em janeiro de 2005, primeiro mês de governo do ex-prefeito Afonso Macchione Neto. De lá para cá, o projeto obteve todas as aprovações dos órgãos competentes.

A confirmação das obras em Catanduva, segundo Rodrigo Verardino De Stéfani, Relações Institucionais e Governamentais da Rumo, deu-se porque a cidade já tem os projetos prontos. Esse planejamento foi considerado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para definir as obras que seriam incluídas no novo contrato.

Entenda

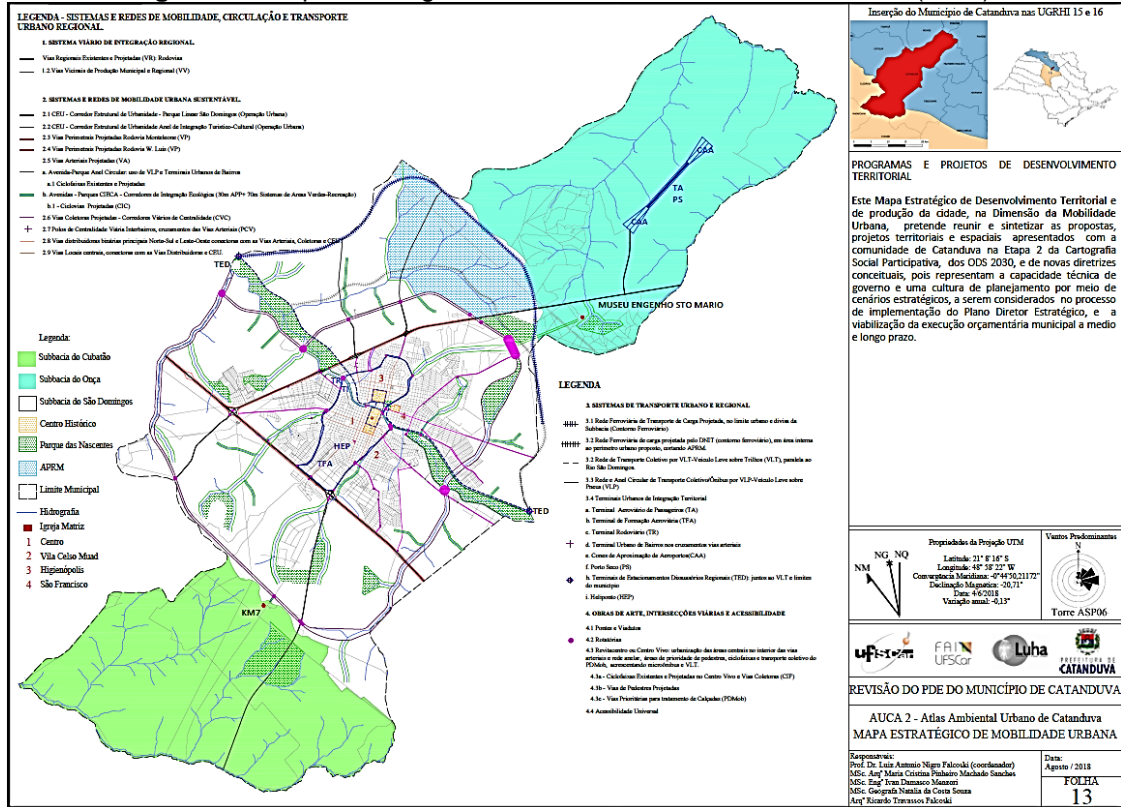
Maior operadora ferroviária do Brasil, a Rumo assinou contrato para renovação antecipada da concessão da ferrovia Malha Paulista, sistema com 1.989 quilômetros de extensão, que liga Santa Fé do Sul (SP) – na divisa com o Mato Grosso do Sul – e o Porto de Santos (SP). Por seus trilhos, são movimentadas cargas de milho, soja, açúcar, farelo de soja, álcool, derivados de petróleo e contêineres.

O governo arrecadará R\$ 2,9 bilhões com a renovação. Os investimentos que a Rumo terá que fazer, nos primeiros cinco anos, somam R\$ 6 bilhões a serem aplicados em obras, trilhos, vagões e locomotivas – incluindo a obra em Catanduva.

Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>.
Acesso em: 13 fev. 2022.

A seguir, o mapa do **Plano Diretor de Catanduva**, mostrando como ficará o contorno ferroviário, que até o momento passa pelo centro da cidade.

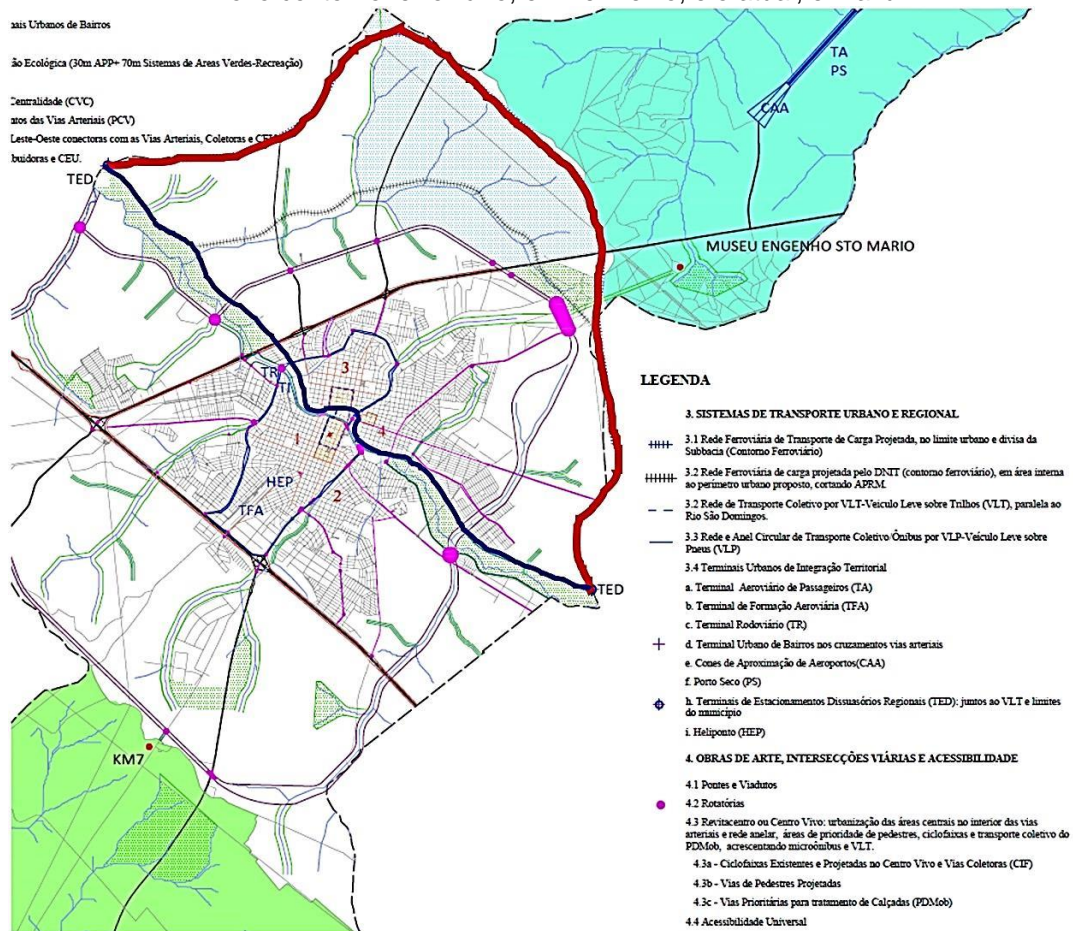
Figura 58: Mapa estratégico de mobilidade urbana de Catanduva (2018).



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>. Acesso em: 17 jan. 2022.

Em seguida, foi feito um recorte do mapa estratégico de mobilidade urbana de Catanduva, para destacar o atual percurso ferroviário pelo centro da cidade (destacado em azul) e como será o percurso do projeto de mudança aprovado (destacado em vermelho).

Figura 59: Recorte do mapa estratégico de mobilidade urbana de Catanduva (2018), destacando o novo contorno ferroviário, em vermelho, e o atual, em azul.



Fonte: Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento-e-informatica/plano-diretor/>. Acesso em: 17 jan. 2022. Adaptado.

O motivo do novo contorno ferroviário, segundo a prefeitura, é para promover o descongestionamento do trânsito em horários de pico e as manobras de trens dentro do perímetro urbano.⁵¹

O que podemos perceber é que a gestão deve desempenhar o papel de articulador entre o poder público e a sociedade civil, ou seja, os atores sociais envolvidos, para que haja a efetiva preservação dos aspectos documentais, materiais, memoriais e simbólicos aliados às dimensões políticas, sociais, culturais e econômicas do território historicizado. Por sua vez, o território é o ator que constrói a árdua formação da identidade, que deve ser estabelecida em suas especificidades, compreendendo todas as situações, limitações e embates.

⁵¹ Disponível em: <http://www.catanduva.sp.leg.br/noticias/wilson-parana-pede-apoio-de-vaccarezza-para-remover-trilhos>. Acesso em: 17 jan. 2022.

CONCLUSÃO

O patrimônio exerce suas dimensões materiais e imateriais e vai muito além disso, pois é o elemento construtor da memória tanto individual quanto coletiva. Por sua vez, o edificado (o monumento) possui uma linguagem simbólica na construção da sociedade na qual está inserido, quando não é mais considerado um objeto individual no espaço, com uma memória fixa, mas deve ser interpretado com diferentes significados para diferentes pessoas. Em Catanduva, o patrimônio industrial ferroviário ilustra o desenvolvimento pelo qual a cidade passou ao longo de sua história, compreendendo a formação da cidade e a memória do trabalho.

A inserção da ferrovia na cidade fez com que Catanduva se tornasse um ponto nodal muito importante para a região. Com a rede ferroviária no município, observamos o surgimento e inserção de pequenas cidades em torno de Catanduva, resultando na expansão da cultura cafeeira e na chegada de equipamentos e oportunidades de trabalho para a cidade.

Podemos pensar que o empenho para a preservação do complexo ferroviário da cidade é desafiador. Ainda há muito que fazer, porém grandes passos foram dados: a criação de um conselho de proteção do patrimônio, vinculado à Secretaria de Cultura do município; a criação do Plano Diretor, principal instrumento de ordenação do território, com instrumentos eficazes para o trato dos bens culturais, como demonstrado no resultado satisfatório na cidade de Campinas, com destaque para a Outorga Onerosa do Direito de Construir e a Transferência do Direito de Construir.

Outro ponto significativo é o inventário realizado em 2006, listando os monumentos que foram considerados históricos, e atualizado em 2018, classificando-os em três categorias cronológicas. Portanto, há, de fato, um olhar cuidadoso sobre o patrimônio cultural da cidade.

Todavia, a crítica a ser feita é que esses patrimônios não estão sendo pensados como conjunto, inseridos no território ou como fazendo parte da cidade. Estão sendo pensados como monumentos isolados – predominância de pensamento do século XIX. Na contemporaneidade, o patrimônio deve ser interpretado considerando-se as dimensões material e imaterial e compreendido no território em que está inserido, considerando, além de todos os aspectos descritos na pesquisa,

as questões voltadas à paisagem urbana ambiental, como descrito no próprio Plano Diretor de 2018.

Outro ponto a ser levantado é a questão dos usos da área. Requer um estudo pormenorizado que defina a vocação da área e toda a região do complexo. Como exposto na dissertação, há uma predominância de usos institucionais e culturais, contudo, ainda falta uma análise mais precisa sobre os usos concernentes à macrozona do complexo ferroviário.

E ainda há um fator muito relevante: houve uma redução da Aipah no macrozoneamento da cidade, onde está inserido o complexo ferroviário, e o desvio do traçado férreo do centro da cidade, tornando esse território um grande vazio urbano, suscetível à especulação imobiliária, que poderá acarretar resultados danosos e desastrosos que resultarão na distorção do documento histórico (o significado do bem cultural para a cidade) e do próprio ambiente consolidado, afetando a transmissão desse legado para as gerações presentes e futuras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PUBLICAÇÕES

ALEXANDRINO, José de Melo. O conceito de bem cultural. *In*: Sep. de: **Direito da cultura e do patrimônio cultural**. Lisboa: AAFDL, 2011.

ANJOS, Claudiana Cruz dos. **A proteção do patrimônio cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015**: do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, UFPE, 2018.

AZEVEDO, Paulo Ormino David de; CORRÊA, Elyane Lins (orgs). **Estado e sociedade na preservação do patrimônio**. Salvador: Edufba: IAB, 2013. (Coleção Arquivemória, v. 2).

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. Patrimônio Industrial no Brasil. *In*: **USJTARQ. URB**, n. 3, primeiro semestre de 2010.

BARBOSA, Bárbara Lopes. **Transferência do potencial construtivo no Brasil. Convergência das políticas urbanas e de proteção ao patrimônio cultural. Arqutextos**, São Paulo, a. 18, n. 206.05. **Revista Vitruvius**, jul. 2017.

BENEVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil** – Estudo social político e histórico. Recife: Edição Folha da Manhã, 1953.

BERNADELLI, Mara Lúcia Falconi da Hora. **Pequenas cidades na região de Catanduva (SP)**: papéis urbanos, reprodução social e produção de moradias. Presidente Prudente: Mara Lúcia Falconi da Hora Bernardelli [s.n.], 2004.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. 3. ed. Brasília: Câmara dos Deputados. Edições Câmara, 2010.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (org.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

BITENCOURT, Ana Paula. O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. **Architecton** – Revista de Arquitetura e Urbanismo, Recife, 2, 3: 17-25, 2012.

BONELLI, Sérgio. **História, fundação e ocupação de Catanduva** (2009). Site da Prefeitura Municipal de Catanduva, jan. 2022.

BORGES, Breno. Proposta teórico-metodológica de avaliação dos bens culturais ferroviários. *In: Revista de História – TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, v. 44, 2021, p. 75-97.

CAMARGO, Constança; GARROTE, Lara Stival; OUTEIRO, Marlete. Cidade Palimpsesto: como o patrimônio industrial pode atuar sobre o novo? *In: Brazilian Journal of Development*, Curitiba, v. 6, n. 3, p. 13314-13339, mar. 2020.

CARSALADE, Flávio de Lemos. A preservação do patrimônio como construção cultural. *In: Revista Vitruvius*, ano 12, dez. 2011.

CARSALADE, Flávio. Bem. *In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural*. 1. ed. Rio de Janeiro; Brasília: Iphan/DAF/Copedoc, 2015. (verbete: bem).

CASTRO, Sonia Rabelo. **O Estado na preservação de bens culturais: o Tombamento**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora da Unesp, 2001.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os arquitetos da memória: sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2009.

COBRA, Patrícia Lemos; MOLINARI, Natália; SANTORO, Paula Freire. Relatório do estudo de caso sobre o Plano Diretor de Catanduva. **Rede Nacional de Avaliação e Capacitação para Implementação dos Planos Diretores Participativos**, 6 jun. 2007.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. **Arqueologia industrial**. Uma vertente fundamental da arqueologia urbana. *In: ENCONTRO DE ARQUEOLOGIA URBANA*, Braga, 1994, p. 170.

_____. **Arqueologia industrial: um mundo a descobrir, um mundo a defender**. *In: ANAIS ELETRÔNICOS DO I ENCONTRO EM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL*. Campinas, 2004.

_____. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? *In: Óculum*, n. 13, 2011.

CMT/COMTUR, **Plano de Desenvolvimento do Turismo Receptivo do Município de Catanduva 2018 – 2025**, 2018. Disponível em: http://www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/pdtr_catanduva.pdf. Acesso em: 22 nov. 2021.

CUNHA, Claudia dos Reis e. **Restauração: diálogos entre teoria e prática no Brasil nas experiências do Iphan**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. FAU-USP. São Paulo, 2010.

CYMBALISTA, Renato; FELDMAN, Sarah, KÜHL, Beatriz M. (org.). **Patrimônio cultural: memórias intervenções humanas**. 1. ed. São Paulo: Annablume: Núcleo de Apoio e Pesquisa São Paulo, 2017.

DESTRO, Marina Guimarães. Estação Cultura: uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva (SP). *In: BORTOLUCCI, Maria Angela Pereira de Castro e Silva; REZENDE, Natalia Cappellari de; OLIVEIRA Joana d'Arc de. Depoimentos e trajetórias: grupo de pesquisa patrimônio, cidades e territórios*. São Carlos: IAU-USP [recurso digital], 2021, p. 350-385.

ENOKIBARA, Marta; GHIRARDELLO, Nilson; SALCEDO, Rosio Fernández Baca (org.). **Patrimônio, paisagem e cidade**. Tupã: Anap, 2016.

FARAH, Ana Paula; MERLIN, José Roberto. **As cartas patrimoniais e suas aplicabilidades no patrimônio urbano**. *In: III SIMPÓSIO CIENTÍFICO DO ICOMOS BRASIL: Autenticidade em risco*, 2019, Belo Horizonte. III SIMPÓSIO CIENTÍFICO DO ICOMOS BRASIL: Autenticidade em risco, 2019.

FELIN, Bruno; AZEREDO, Laura, BETTI, Luana e PACHECO, Priscila. **O que é a Outorga Onerosa do Direito de Construir e como ela ajuda a tornar as cidades mais justas e sustentáveis**, escrito em 20 de agosto de 2019. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/08/o-que-e-outorga-onerosa-do-direito-de-construir>. Acesso em: 14 jan. 2021.

FERREIRA, Anderson Saccol. O plano diretor como instrumento de planejamento do patrimônio histórico, cultural e arquitetônico em pequenos municípios. **Unoesc & Ciência – ACSA Joaçaba**, v. 8, n. 1, p. 77-84, jan./jun. 2017.

FILHO, José Vieira Camelo. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro**. Campinas: Unicamp, 2000.

FIORIN, Evandro; HIRAO, H. **Cidades do interior paulista: patrimônio urbano e arquitetônico**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2015.

FIORIN, Evandro. Patrimônio e marginalidade nos antigos leitos férreos de cidades do interior paulista. *In*: ROSIN, T. A. (org.). **(Re) Pensando a Cidade**. 1. ed. Tupã: Anap, 2015, p. 166-199.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ; Iphan, 1997.

FRANCISCO, Arlete Maria. Contribuição à história da urbanização de São José do Rio Preto (SP). *In*: **Revista Tópos** 5 (1), 2011. p. 119-142.

FRANCISCO, Rita. **Externato São João: uma história de educação. Mas acabou em demolição**. *In*: **Paratodos**, n. 15, jul. 2010. Disponível em: <https://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/cultura/paratodos/folhetos/paratodos15.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2021.

FRANCISQUETI, Gabriel Valentini. **Parque da Paineira: requalificação urbana em área central – Catanduva (SP)**. Trabalho de conclusão de curso. Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2015.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

FURTADO, Fernanda; RABELLO, Sonia e BACELLAR, Isabela. **Transferência do Direito de Construir (TDC)**. (Coleção Cadernos Técnicos de Regulamentação e Implementação de Instrumentos do Estatuto da Cidade: Programa Nacional de Capacitação das Cidades – Capacidades). Brasília: Ministério das Cidades, 2017.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.

GRANDI, Guilherme. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. São Paulo: Alameda, 2013.

GOMES, Marcio Aurélio A. de Filgueiras; CORRÊA, Elyane Lins (org.). **Reconceituações contemporâneas do patrimônio**. Salvador: Edufba, 2011.

GONÇALVES, José Reginaldo dos Santos. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ; Iphan, 2002.

GUEDES, Maria Tarcila Ferreira; MAIO, Luciana Mourão. Bem cultural. *In*: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (orgs.). **Dicionário Iphan de patrimônio cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro; Brasília: Iphan/DAF/Copedoc, 2016. (verbete: bem cultural).

INOUE, Luciana Massami. **Fim da linha? Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961)**: uma investigação sobre história e preservação. São Paulo: Luciana Massami Inoue, 2016.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura, 1998.

_____. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. Patrimônio. **Revista Eletrônica do Iphan**, São Paulo, n. 4, 2006. Disponível em: <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=165>. Acesso em: 4 jul. 2020.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização**: Problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.

_____. **Notas sobre a Carta de Veneza**. *In*: ANAIS DO MUSEU PAULISTA, vol. 18, n. 2, p. 287-320, São Paulo, dez. 2010a.

_____. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. *In*: **USJT – ARQ. URB**, n. 3, primeiro semestre de 2010b.

_____. **O legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação**. *In*: ANAIS DO II SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE PATRIMÔNIO AGROINDUSTRIAL: Lugares de Memória, São Carlos, 2010c. Disponível em: http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/palestras/Beatriz_M_Kuhl.pdf. Acesso em: 8 abr. 2020.

_____. Dossiê o reconhecimento dos bens culturais: método, inventários e repercussões normativas. **Revista CPC**, [S. l.], n. esp. 21, p. 6-13, 2016.

_____. Patrimônio industrial: a necessidade de diálogos entre disciplinas, a restauração e a arquitetura. *In*: **Revista de História – TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones**, v. 44, 2021, p. 39-52.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo: Editora da Unesp, 2004.

LEITE, Silvia Ibiraci de Souza. **Os italianos no poder, cidadãos catanduvenses de virtude e fortuna: 1918-1964**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, 2007.

LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense, 2006. (Coleção Primeiros Passos, 51).

LINS, Ana Paula Mota de Bitencourt da Costa. O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. *In: Architecton – Revista de Arquitetura e Urbanismo*, v. 2, n. 2, 2012.

_____. **As ferrovias como bem de valor universal excepcional**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

LUZ, Luciano Ferreira da. **Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas**. Orientadora Ana Maria Marques Camargi Marangoni. São Paulo: Luciano Ferreira da Luz, 2006.

MENEGHELLO, Cristina. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa**. *In: ANAIS DO I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE*. Florianópolis: Udesc, 2011.

MARTINS, José de. Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica. *In: Estudos Históricos*, v. 10, p. 34-41, Marília, 1971.

MARTINS, Ana Luiza; CARDOSO, Jordana; ANDRADE, Marcelle Marques de. Notas sobre a preservação do patrimônio ferroviário de São Paulo. *In: PAULA, Zuleide C.; MENDONÇA, Lúcia G.; ROMANELLO, Jorge L. Polifonia do patrimônio*. Londrina: Eduel, 2012, p. 47-80.

MONBEIG, P. O estudo geográfico das cidades. *In: Novos estudos da geografia humana*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1958, p. 33-77.

_____. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec; Polis, 1984.

MORAES, Ewerton Henrique; OLIVEIRA, Eduardo Romero. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. *In: Revista Memória em Rede*, v. 9, n. 16, 2017, p. 18-42.

MORAES, E. H. **Os bens ferroviários nos tombamentos do estado de São Paulo (1969-1984)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (Faac). Universidade Estadual Paulista (Unesp), Bauru, 2016.

MATTOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

_____. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Pontes, 1990.

MOTA, Paula de Brito. **A cidade de São Paulo de 1870 a 1930: café, imigrantes, ferrovia, indústria**. Dissertação de Mestrado em Urbanismo. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Pós-Graduação em Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). Campinas, 2007.

NASCIMENTO, R. M. **Mapeamento dos conselhos municipais de patrimônio cultural no estado de São Paulo**. *In: Políticas Culturais em Revista*, [S. l.], v. 11, n. 1, 2019. p. 308-343.

NUNES, Andréa Batista. **Memória e ferrovia: diferentes gerações relembando a experiência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Rio Claro**. Dissertação de Mestrado em Ciências – Área de concentração: Mudança social e participação política). Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Universidade de São Paulo (EACH-USP). São Paulo, 2015.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio ferroviário do estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. *In: Projeto História*, São Paulo: PUC, n. 40, Patrimônio e Cultura Material, p. 179-203, jun. 2010.

_____. A ferrovia como problema de estudo multidisciplinar: uma proposta de revisão crítica histórica e estudo do valor patrimonial sobre a ferrovia (São Paulo, Brasil). *In: Revista de História – TST Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, v. 44, 2021, p. 98-125.

_____. Patrimônio ferroviário. *In*: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (org.). **Dicionário temático de patrimônio**: debates contemporâneos. Campinas: Editora da Unicamp, 2020, p. 211-213.

PALMIERI Eduardo Trovó; FIORIN Evandro. Catanduva: patrimônio ao longo do antigo leito férreo. *In*: **Colloquium Socialis**, Presidente Prudente, v. 01, n. Especial, p.129-135, jan./abr. 2017, p.129-135.

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

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Catanduva**. São Paulo: Planart, 1978.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. **Estrada de Ferro Araraquara: Morada do Sol à “Boca do Sertão”** – os espaços invisíveis. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e do Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019a.

_____. Comadres do noroeste paulista, das casas de turma às estações: as construções sem destino. **Revista CPC**, [S. I.], v. 14, n. 27, p. 114-143, 2019b.

RODRIGUES, Marly. Passados 50 anos. *In*: **Revista CPC**, v. 13, n. 26 esp., 2018, p. 20-44.

ROSA, Carolina Lucena. **O patrimônio industrial: a construção de uma nova tipologia de patrimônio**. ANAIS DO SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH. São Paulo, 2011.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Patrimônio industrial. *In*: CARVALHO, Aline; MENEGUELLO, Cristina (org.). **Dicionário temático de patrimônio** – debates contemporâneos. Campinas: Editora da Unicamp, 2020, pp. 233-236.

_____. **Preservação e restauro**: intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: Fap-Unifesp; Edusp, 2013.

_____. Do edifício ao território: o patrimônio urbano industrial na trajetória do Condephaat (1968-2018). *In*: **ARQ. URB**, [S. I.], n. 26, 2019, p. 44–60.

RUBINO, Silvana. **As fachadas da história**: as origens, a criação e os trabalhos do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (1936-1967). Dissertação de

Mestrado em Antropologia. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1991.

SALCEDO, Rosio Fernández Baca; GHIRARDELLO, Nilson; ENOKIBARA, Marta. **Patrimônio(s) na cidade contemporânea**. 2. ed. Tupã: Anap, 2017.

SANTIN, Janaína Rigo. Estatuto da Cidade e instrumentos de política urbana para valorização do patrimônio histórico, cultural, paisagístico e ambiental. **Revista de Direito Ambiental**, v. 70, abr./jun. 2013, p. 195-214.

_____.; SANTOS, Mariana Mattei. Plano diretor e patrimônio histórico: análise a partir da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade. **Revista de Direito da Cidade** (RDC), v. 8, n. 2, p. 568-586, abr. 2016.

SCHICCHI, M. C. Patrimônio arquitetônico das cidades paulistas: a preservação como questão de urbanismo. **Arquitetura Revista**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 87-109, 2021. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/view/5465>. Acesso em: 15 jan. 2022.

SCHVARSBERG, Benny (org.). **Estudo de impacto de vizinhança**. (Coleção Cadernos Técnicos de Regulamentação e Implementação de Instrumentos do Estatuto da Cidade, Programa Nacional de Capacitação das Cidades – Capacidades). Brasília: Ministério das Cidades, 2017.

SENO, Rosely Mayse. **São José do Rio Preto e o patrimônio edificado: urbanismo, arquitetura e fisionomia da cidade (1920-1960)**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2018.

SILVA, Henry Marcelo Martins; TOSI, Pedro Geraldo Saadi. Engenheiros e fazendeiros em uma ferrovia de capitais caipiras: a Estrada de Ferro Araraquara e os contornos da grande empresa de serviços públicos na Primeira República. *In: História* (São Paulo), v. 39, 2020, p. 1-26.

SPOSITO, Cesare. **Sul recupero delle aree industriali dismesse: tecnologie, materiali, impianti ecosostenibili e innovativi**. Santarcangelo di Romagna (RN): Maggioli, 2012.

TORTELLO, J. M. **Viajando pela Estrada de Ferro Araraquara**. Matão: Gráfica Motonense, 2010.

TROVÓ-PALMIERI, E. **Arquitetura marginal: o desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista (Catanduva-SP)**. ANAIS DO XVIII CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNESP. São Paulo: Unesp, 2016 (no prelo).

VASCONCELOS, L. A. T. **A região administrativa de São José do Rio Preto: cenários da urbanização paulista**. (Coleção São Paulo no Limiar do Século XXI, n. 7. São Paulo: Seade, 1992, p.133-53).

VICHNEWSKI, Henrique Telles. **As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960)**. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2004.

VILAS BOAS, Flávia Fernanda Segismundo. **Imóveis protegidos legalmente, mas não concretamente: reflexões visando uma prática preservacionista mais efetiva para Ribeirão Preto (SP)**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2019.

ZAGATO, José Antonio Chinelato. O estudo temático do patrimônio ferroviário do estado de São Paulo. **Minha Cidade**, São Paulo, a. 20, n. 235.03, **Revista Vitruvius**, fev. 2020.

_____. O estudo temático do patrimônio ferroviário do estado de São Paulo. *In*: MARTINS, Ana Luiza (org.). **Condephaat 50 anos: registros de uma trajetória**. São Paulo: Museu de Arte Sacra de São Paulo, 2018, p.149-154.

ZÓLIO, Julciléa Cristina. **Lugares esquecidos: a preservação do patrimônio no interior paulista – investigações sobre as cidades de Dourado e Nova Europa**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: História e fundamentos da Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo (FAU-USP). São Paulo, 2011.

SITES

CAMPINAS. **Plano Diretor de Lei Complementar nº 189 de 8 de janeiro de 2018**. Disponível em:

http://suplementos.campinas.sp.gov.br/admin/download/suplemento_2018-01-09_cod473_1.pdf. Acesso em: 16 fev. 2021.

CARTA DE RIGA. Riga: Federail, 2005. Disponível em:
http://www.museumbahnen.eu/common%20download/riga_charter-multiling/carta_de_riga_v10pt.pdf. Acesso em: 20 jun. 2022.

CARTA DE SEVILHA. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/?p=1042>. Acesso em: 20 jun. 2022.

CATANDUVA CIDADE FEITIÇO.

http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=2527. Acesso em: 20 jun. 2022.

CERTIFICADO DE POTENCIAL CONSTRUTIVO DECORRENTE DE TOMBAMENTO (CPC-T). Disponível em:

<https://portal.campinas.sp.gov.br/secretaria/gestao-e-controle/pagina/certificados-de-potencial-construtivo>. Acesso em: 20 fev. 2022.

CORRÊA, Geraldo. **O Parque das Américas**. Disponível em:

http://catanduvacidadefeitico.com.br/site/exibemateria.php?noticia_id=374. Acesso em: 20 jun. 2022.

CONJUNTURA DE CATANDUVA. Disponível em:

<http://catanduva.sp.gov.br/conteudo/link/2328>. Acesso em: 19 mai. 2021.

CONSTITUIÇÃO DE 1988. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 nov. 2021.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Catanduva**. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/catanduva.htm>. Acesso em: 2 jun. 2021.

INFORMAÇÕES DO MEMORIALISTA LOCAL NELSON BASSANETTI. Disponível em:

http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/noticia_face.php?noticia_id=1279&fbclid=IwAR1fKQeM.

MEMÓRIA FERROVIÁRIA. Disponível em:

<https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/>. Acesso em: jun. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Patrimônio histórico**. Disponível em: www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/patrimonio_historico.pdf. Acesso em: 14 ago. 2020.

_____. **Plano Diretor**. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento/plano-diretor/>. Acesso em: 17 ago. 2020.

_____. **Mapas**. Disponível em: http://www.catanduva.sp.gov.br/wpcontent/uploads/2019/09/mapa_43_patrimonio.pdf. Acesso em: 20 set. 2020.

_____. **Patrimônio arquitetônico**. Disponível em: http://www.catanduva.sp.gov.br/wpcontent/uploads/2019/09/patrimonio_arquitetonico.pdf. Acesso em: 20 set. 2020.