

# O legado da Estrada de Ferro Araraquara na construção do Patrimônio Industrial em Catanduva-SP (1910 - 1970)

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO  
2023



**MARINA GUIMARÃES DESTRO**

Orientadora: Profa. Dra. Aline Coelho Sanches  
Coorientadora: Profa. Dra. Rosio Fernández Baca Salcedo



**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
**INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**O legado da Estrada de Ferro Araraquara na construção do  
Patrimônio Industrial em Catanduva-SP (1910 – 1970)**

Marina Guimarães Destro

**VERSÃO CORRIGIDA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP).

*Orientadora:* Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Aline Coelho Sanches

*Coorientadora:* Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Rosio Fernández Baca Salcedo

São Carlos  
2023

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS  
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

DD4771 Destro, Marina Guimarães Destro  
O legado da Estrada de Ferro Araraquara na  
construção do Patrimônio Industrial em Catanduva-SP  
(1910 - 1970) / Marina Guimarães Destro Destro;  
orientadora Aline Coelho Sanches; co-orientadora  
Rosio Fernández Baca Salcedo. -- São Carlos, 2023.  
316 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação  
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da  
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de  
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,  
2023.

1. Patrimônio industrial. 2. Ciclo cafeeiro. 3.  
Surto do algodão. 4. Estrada de Ferro Araraquara. I.  
Coelho Sanches, Aline, orient. II. Fernández Baca  
Salcedo, Rosio, co-orient. III. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

## FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Marina Guimarães Destro


Título da dissertação: "O legado da Estrada de Ferro Araraquara na construção do Patrimônio Industrial em Catanduva – SP (1910-1970)".

Data da defesa: 14/09/2023

Orientadora: Profª Drª Aline Coelho Sanches

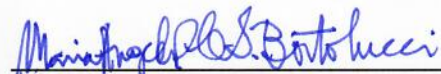
### Comissão Julgadora:

### Resultado:



Profª Drª Aline Coelho Sanches  
(IAU/USP)

Não votante



Profª Drª Maria Ângela P. de Castro e Silva Bortolucci  
(IAU/USP)

APROVADA



Profª Drª Beatriz Mugayar Kuhl  
(FAU/USP)

APROVADA



Prof. Dr. Vladimir Benincasa  
(UNESP)

APROVADA

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. João Marcos de Almeida Lopes.**

## DEDICATÓRIA

Dedico esta pesquisa às pessoas que amo e que me apoiaram na minha trajetória: à minha mãe Luzia, aos meus irmãos, Henrique e Flavio, ao meu tio Dito, e à minha avó Antônia (*In memoriam*).

## AGRADECIMENTOS

Acredito que ninguém chega a lugar nenhum sozinho, e esta pesquisa não teria sido concluída sem a mobilização, o auxílio e o envolvimento de todas as pessoas que cruzaram meu caminho ao longo do mestrado. Portanto, este trabalho é resultado de um esforço coletivo de familiares, amigos, colegas, conhecidos e pessoas que conheci durante a pesquisa.

Agradeço às minhas colegas de pós-graduação, com as quais construí uma rede fundamental de apoio: Maíra de Luca, Natália Rezende e Rosemary Lopes.

Ao professor do IAU-USP, Paulo Fujioka, que gentilmente colaborou com referências bibliográficas e compartilhou valiosos conhecimentos sobre a arquitetura art déco.

Ao pesquisador Eduardo Bacani Ribeiro, que indicou o arquivo do DNIT para a pesquisa, de onde utilizei grande parte das minhas fontes primárias.

Ao pesquisador Rafael Tassi, que dedicou seu tempo para me auxiliar no levantamento documental do DNIT, e ao Guilherme Bergamim, que me acompanhou durante esta etapa.

Aos proprietários dos edifícios analisados, que generosamente me receberam, compartilharam documentos, relatos e memórias: Flavia Pachá, Denise Soubhia, Onofre Baraldi, Luís Pereira e sua funcionária Gisele Porcatti.

Aos funcionários do Museu Padre Albino que me auxiliaram na seleção de materiais do acervo: Sérgio Bolinelli, Maria Eduarda Leão, Rafael Roberto, Luzia da Silva e Elenice Valério.

Aos meus colegas e amigos da Prefeitura Municipal de Catanduva: Maria Cristina Pinheiro, Luzia Girarde, Malena Massoni, Ítalo Gamberlotti, Adriana Bonjovani, Maycon Buka e Amaury Berto.

Ao servidor público Reginaldo Puydinger, que disponibilizou o Arquivo da Câmara Municipal para consulta e compartilhou importantes informações para a pesquisa.

Aos funcionários da Secretaria de Cultura e aos membros do COMDEPHACT que participaram das entrevistas: Letícia Monteiro e Leandro César Pinto.

Aos memorialistas locais Nelson Bassanetti e Darcy Meinlschmiedt, que prontamente esclareceram minhas dúvidas e forneceram material de pesquisa.

À Fabiana Fuzaro e a seu funcionário Moisés, que me auxiliaram com informações sobre os edifícios de estudo por meio de documentos de cartório.

Ao Henrique Vichnewski, pela prontidão em compartilhar materiais de seu trabalho sobre as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.

À Elena Gonçalves, que contribuiu com a revisão e correção ortográfica de minha dissertação.

À minha amiga e pesquisadora, Larissa Rosa, que gentilmente forneceu materiais gráficos e informações sobre o Arquivo Público Municipal.

A todos os familiares, parentes, amigos, colegas, conhecidos e desconhecidos que reservaram seu tempo para responder à pesquisa e aos entrevistados que participaram do questionário.

Às minhas orientadoras, Aline Coelho Sanches e Rosio Baca Salcedo, por sua orientação, ensinamento, apoio e direcionamento ao longo da pesquisa. Também agradeço às professoras Beatriz Kühn e Maria Ângela Bortolucci, pelas críticas construtivas durante o Exame de Qualificação de 2022, que contribuíram significativamente para o aprimoramento, crescimento e desenvolvimento deste trabalho.

Por fim, expresso minha gratidão ao apoio de meus irmãos, Henrique e Flavio, ao meu tio Benedito, à minha avó Antônia (in memoriam) e, especialmente, à minha mãe, Luzia, que me apoiou com amor, paciência e perseverança ao longo dessa jornada, acompanhando-me em todos os trabalhos de campo.



*Só se protege o que se ama, só se ama o que se conhece*

(MAGALHÃES, 1997, p.110)

## RESUMO

DESTRO, M. G. **O legado da Estrada de Ferro Araraquara na construção do Patrimônio Industrial em Catanduva-SP (1910 – 1970)**. 2023. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023.

Este trabalho trata da construção do patrimônio industrial e ferroviário em Catanduva-SP, tendo como premissa suas relações com o binômio café-ferrovia, com a vinda da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) à cidade, e com o surto do algodão. O recorte temporal compreende o ano de 1910, quando a EFA foi instalada em Catanduva, até 1970, período de substituição do café como principal cultura pela cana-de-açúcar e de sucateamento das ferrovias devido às políticas rodoviaristas. Ao tomar por objetos de análise os edifícios industriais contíguos à linha férrea, este estudo busca contribuir com a historiografia de Catanduva, que carece de um trabalho regional e/ou acadêmico que aborde a história dos edifícios do seu complexo ferroviário e que mostre o binômio café-ferrovia e o algodão como disparadores de transformações materiais na cidade. O objetivo geral desta pesquisa é compreender o papel da Estrada de Ferro Araraquara na construção da identidade da paisagem urbana em Catanduva. Os objetivos específicos incluem a investigação da história dos edifícios, sua arquitetura, usos, intervenções e agentes envolvidos em sua construção; a avaliação do estado de preservação e conservação do patrimônio industrial de Catanduva; e a atribuição de valor e significado ao conjunto desse patrimônio para a memória coletiva. Os métodos de trabalho empregados compreendem a Pesquisa Histórica, que analisa as relações entre problemas historiográficos, fontes documentais e referências bibliográficas, e o Estudo de Caso, que envolve levantamento documental e visitas in loco a cada um dos edifícios selecionados. Dessa forma, por meio da relação entre cidade, o binômio café-ferrovia e o surto do algodão, este trabalho busca identificar qual o significado do conjunto desse patrimônio industrial para Catanduva.

**Palavras-chave:** Patrimônio industrial. Ciclo cafeeiro. Surto do algodão. Estrada de Ferro Araraquara.

## ABSTRACT

DESTRO, M. G. **The legacy of the Araraquara Railway in the construction of the Industrial Heritage in Catanduva-SP (1910 – 1970).** 2023. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023.

This work deals with the construction of the industrial and railway heritage in Catanduva-SP, having as its premise its relations with the coffee-railway binomial, with the arrival of the Araraquara Railway (EFA) to the city, and with the cotton boom. The period covers the year 1910, when EFA was installed in Catanduva, until 1970, a period in which coffee was replaced as the main crop by sugar cane and the railways were scrapped due to highway policies. By taking the industrial buildings adjacent to the railway line as objects of analysis, this study seeks to contribute to the historiography of Catanduva, which lacks regional and/or academic work that addresses the history of the buildings in its railway complex and that shows the coffee binomial -railway and cotton as triggers of material transformations in the city. The general objective of this research is to understand the role of the Araraquara Railway in the construction of the identity of the urban landscape in Catanduva. Specific objectives include investigating the history of buildings, their architecture, uses, interventions and agents involved in their construction; the assessment of the state of preservation and conservation of Catanduva's industrial heritage; and the attribution of value and meaning to this heritage for collective memory. The working methods employed include Historical Research, which analyzes the relationships between historiographical problems, documentary sources and bibliographic references, and the Case Study, which involves documentary survey and on-site visits to each of the selected buildings. Thus, through the relationship between the city, the coffee-railway binomial and the cotton boom, this work seeks to identify the meaning of this industrial heritage as a whole for Catanduva.

**Keywords:** Industrial heritage. Coffee cycle. Cotton outbreak. Araraquara Railway.

## **LISTA DE SIGLAS**

**ACIC** - Associação Comercial e Industrial de Catanduva

**AIPAH** - Áreas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico

**CAGESP** - Companhia de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo

**CEAGESP** - Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo

**CEASA** - Centro Estadual de Abastecimento

**CEFNOB** - Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

**CERH** – Companhia Edificadora do Rio de Janeiro

**CNC** - Conselho Nacional do Café

**COCAM** - Companhia de Café Solúvel e Derivados

**COFOCAT** - Cooperativa dos Fornecedores de Cana da Região de Catanduva

**COMARA** – Companhia Melhoramentos Araraquense

**COMDEPHACT** - Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva

**DNC** – Departamento Nacional do Café

**DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

**DOSP** – Diário Oficial do Estado de São Paulo

**EFA** – Estrada de Ferro Araraquara

**FEPASA** – Ferrovia Paulista S/A

**IBC** – Instituto Brasileiro do Café

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**IAU-USP** – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

**ICOMOS** - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

**IGC-USP** – Instituto de Geociências da Universidade de São Paulo

**IRFM** - Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo

**RFFSA** – Rede Ferroviária Federal S/A

**SANBRA** - Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro

**SPNRC** - The São Paulo Northern Railroad Company

**SPU** – Secretaria de Patrimônio da União

**TICCIH** - Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Localização de Catanduva no Estado de São Paulo.....	31
<b>Figura 2</b> – Centro de Catanduva.....	33
<b>Figura 3</b> - Primeira Capela de São Domingos do Cerradinho.....	34
<b>Figura 4</b> - Mapa de Catanduva.....	35
<b>Figura 5</b> – Linha do tempo do desenvolvimento de Catanduva.....	38
<b>Figura 6</b> – Mapa de Catanduva com recorte espacial destacado.....	39
<b>Figura 7</b> – Recorte espacial com edifícios destacados.....	40
<b>Figura 8</b> – Incêndio na Estação de Catanduva.....	60
<b>Figura 9</b> – Reconstituição da cobertura florestal do Estado de São Paulo.....	62
<b>Figura 10</b> – Mapa da Província de São Paulo.....	63
<b>Figura 11</b> – Mapa da Província de São Paulo.....	64
<b>Figura 12</b> – Mapa de Catanduva de 1919/20, com as principais vias destacadas.....	65
<b>Figura 13</b> - Clube Sete de Setembro.....	69
<b>Figura 14</b> – Mapa de Catanduva de 1919/20, com principais construções destacadas.....	71
<b>Figura 15</b> - Ponto de táxi na estação ferroviária.....	72
<b>Figura 16</b> – Mapa de Catanduva.....	76
<b>Figura 17</b> – Estação de Catanduva na inauguração.....	77
<b>Figura 18</b> - Estação tipo da EFA entre Taquaritinga a São José do Rio Preto, 1907.....	78
<b>Figura 19</b> – Estação tipo da EFA entre Taquaritinga a São José do Rio Preto.....	79
<b>Figura 20</b> - Casa de Empregado e Casa de Turma.....	83
<b>Figura 21</b> – Antigas “Indústrias Soubhia”, destacadas em vermelho, na malha urbana.....	86
<b>Figura 22</b> – Machina Soubhia.....	88
<b>Figura 23</b> – Planta de situação das Indústrias Soubhia.....	89
<b>Figura 24</b> – Galpões I e II, respectivamente.....	89
<b>Figura 25</b> – Exterior da marcenaria, no galpão I.....	90
<b>Figura 26</b> – Fotomontagem do interior da marcenaria, no galpão I.....	90
<b>Figura 27</b> – Antigo terreiro para secagem dos grãos de café.....	91
<b>Figura 28</b> – Anexos do galpão I.....	91
<b>Figura 29</b> – Animais nos anexos do galpão I.....	92
<b>Figura 30</b> – Anexos do galpão I em ruínas.....	92
<b>Figura 31</b> – Interior de anexo do galpão I.....	93
<b>Figura 32</b> – Plantas das antigas “Indústrias Soubhia”.....	94
<b>Figura 33</b> – Fachadas do galpão I das antigas “Indústrias Soubhia”.....	94
<b>Figura 34</b> – Galpão I.....	94
<b>Figura 35</b> – Vista do trem pela plataforma do galpão I.....	95
<b>Figura 36</b> – Fotomontagem dos detalhes do galpão I.....	95
<b>Figura 37</b> – Galpão II.....	96
<b>Figura 38</b> – Garagem/oficina do galpão II.....	96

<b>Figura 39</b> – Fundos da Indústrias Soubhia.....	97
<b>Figura 40</b> – Fachadas do galpão II das antigas “Indústrias Soubhia”.....	97
<b>Figura 41</b> – Fotomontagem do galpão II das antigas “Indústrias Soubhia”.....	98
<b>Figura 42</b> – Matagal nas “Indústrias Soubhia”.....	98
<b>Figura 43</b> – Vista do Galpão I pela Praça do Idoso.....	99
<b>Figura 44</b> – Vista do Galpão II pela Praça do Idoso.....	99
<b>Figura 45</b> – Antigo pátio de manobras em destaque na malha urbana.....	100
<b>Figura 46</b> – Sociedade Hispano Brasileira de Catanduva, no bairro Higienópolis.....	101
<b>Figura 47</b> – Propaganda sobre Rufino Benito.....	103
<b>Figura 48</b> – “Machina Progresso” antes e após a adição dos arcos e da balaustrada.....	104
<b>Figura 49</b> – Parte posterior da antiga fazenda de café “Machina Progresso”.....	104
<b>Figura 50</b> – “Machina Progresso” após a adição dos arcos e da balaustrada na fachada.....	105
<b>Figura 51</b> – Atual área onde se localizava a “Machina Progresso”, após sua demolição.....	106
<b>Figura 52</b> – Córrego Minguta e ferrovia.....	107
<b>Figura 53</b> – Antigo pátio de manobras, antes e após a demolição da “Machina Progresso”.....	107
<b>Figura 54</b> – Vista aérea da Estação Cultura, com a antiga “Machina Progresso” destacada, antes da sua demolição.....	108
<b>Figura 55</b> – Croquis da estação de Catanduva.....	109
<b>Figura 56</b> – Estação de Catanduva.....	110
<b>Figura 57</b> – Croquis da estação de Catanduva.....	111
<b>Figura 58</b> – Detalhes da Passarela “Francisco Nogueira”.....	112
<b>Figura 59</b> – Passarela “Francisco Nogueira”.....	113
<b>Figura 60</b> - Redesenho da passarela Francisco Nogueira.....	113
<b>Figura 61</b> – Caixa d’água.....	114
<b>Figura 62</b> – Viaduto em construção e atual.....	114
<b>Figura 63</b> - Resedinho do Viaduto Santo Alfredo.....	114
<b>Figura 64</b> – Viaduto após o rebaixamento da linha férrea.....	116
<b>Figura 65</b> – Rua São Paulo.....	116
<b>Figura 66</b> – Resquício do paralelepípedo na Rua São Paulo.....	117
<b>Figura 67</b> - Mapa de Catanduva de 1934.....	120
<b>Figura 69</b> – Parque das Américas.....	123
<b>Figura 70</b> – Mapa de Catanduva.....	124
<b>Figura 71</b> – Mapa de Catanduva.....	129
<b>Figura 72</b> – Antigo pátio de manobras com indicação da rotunda, em laranja.....	132
<b>Figura 73</b> - Mapa de 1919/20 com triângulo de reversão destacado.....	133
<b>Figura 74</b> – Implantação do Girador e da Rotunda no Pátio de Manobras.....	133
<b>Figura 75</b> – Implantação do Girador e da Rotunda no Pátio de Manobras.....	134
<b>Figura 76</b> – Rotunda e girador.....	134
<b>Figura 77</b> – Planta do Girador.....	135
<b>Figura 78</b> - Rotunda e girador em desuso.....	136

<b>Figura 79</b> – Vista aérea de Catanduva em 2009.....	137
<b>Figura 80</b> – Área do antigo pátio de manobras.....	137
<b>Figura 81</b> – Recicla Catanduva na malha urbana.....	139
<b>Figura 82</b> – Extinto DNC.....	140
<b>Figura 83</b> – Redesenho e maquete 3D do armazém do Recicla Catanduva.....	141
<b>Figura 84</b> – Fachada do Recicla Catanduva.....	142
<b>Figura 85</b> – Plataforma do Recicla Catanduva.....	143
<b>Figura 86</b> – Interior do Recicla Catanduva.....	144
<b>Figura 87</b> - Reportagens do Jornal “A Cidade” .....	145
<b>Figura 88</b> - Implantação do “Armazém do Café” .....	145
<b>Figura 89</b> – Anúncio da S/A Fábrica Votorantim.....	147
<b>Figura 90</b> – Reportagem do Jornal “A Cidade” .....	147
<b>Figura 91</b> – Anderson Clayton & Cia. Ltda., atual “Armazém do Café” .....	148
<b>Figura 92</b> – S/A Fábrica Votorantim em Rancharia.....	149
<b>Figura 93</b> – Vista aérea do cotonifício de Rancharia.....	150
<b>Figura 94</b> – Algodão secando no pátio da Anderson Clayton.....	150
<b>Figura 95</b> – Implantação do Projeto Completo de Edificação.....	151
<b>Figura 96</b> – a) “Galpão 01” (edifício principal) e b) “Galpão 02”.....	152
<b>Figura 97</b> – a) “Casa 01” e b) “Casa 02”.....	152
<b>Figura 98</b> – a) “Casa 03” e b) “Casa 05” .....	153
<b>Figura 99</b> – Reservatório de água com logotipo da Ariano.....	154
<b>Figura 100</b> – “Galpão 02”, após ter sido transformado em armazém.....	154
<b>Figura 101</b> – Linha do tempo dos proprietários do “Armazém do Café”.....	155
<b>Figura 102</b> – Pintura no exterior e no interior do edifício principal.....	156
<b>Figura 103</b> – Pintura na fachada principal do “galpão 02” .....	156
<b>Figura 104</b> – Deck de madeira com lago artificial.....	157
<b>Figura 105</b> – Piso de paralelepípedo.....	157
<b>Figura 106</b> – S/A Fábrica Votorantim em Agudos.....	158
<b>Figura 107</b> – S/A Fábrica Votorantim em Avaré.....	159
<b>Figura 108</b> – Máquina para beneficiar café.....	160
<b>Figura 109</b> – Chapéus para abertura de café e aberturas para esteira. ....	160
<b>Figura 110</b> – Conjunto Armazém do Café, ferrovia e Recicla Catanduva.....	161
<b>Figura 111</b> – Bar e cozinha.....	162
<b>Figura 112</b> – Antigo desvio ferroviário aterrado.....	162
<b>Figura 113</b> – Elementos depredados e degradados.....	163
<b>Figura 114</b> – IRFM, em Catanduva na década de 1940.....	164
<b>Figura 115</b> – Vagão abandonado ao lado dos galpões da COCAM.....	165
<b>Figura 116</b> – Planta do complexo da IRFM.....	166
<b>Figura 117</b> – Frente da COCAM em 1957 e em 2022.....	167
<b>Figura 118</b> – Planta do complexo da IRFM em 1980.....	168



<b>Figura 119</b> – Planta atual do complexo da COCAM.....	168
<b>Figura 120</b> – COCAM, destacada em amarelo.....	169
<b>Figura 121</b> – COCAM destacada na malha urbana.....	170
<b>Figura 122</b> – Vista da COCAM e da ferrovia pelo viaduto Miguel Pachá.....	170
<b>Figura 123</b> – Antiga e atual chaminés da COCAM.....	171
<b>Figura 124</b> – Instalações da COCAM, vistas pela CEAGESP.....	171
<b>Figura 125</b> – Velhos maquinários da COCAM, no terreno da CEAGESP.....	172
<b>Figura 126</b> – COCAM vista sob o Viaduto Miguel Pachá.....	173
<b>Figura 127</b> – Entrada principal da COCAM, pela rua Maranhão.....	173
<b>Figura 128</b> – a) Planta baixa e b) Fachadas da Estação Cultura.....	175
<b>Figura 129</b> – Entrada principal da Estação Cultura.....	176
<b>Figura 130</b> – Pátio da Estação Cultura.....	176
<b>Figura 131</b> – Entrada lateral da Estação Cultura.....	177
<b>Figura 132</b> – Fotomontagem dos detalhes da estação.....	178
<b>Figura 133</b> – Fotomontagem dos detalhes do saguão.....	179
<b>Figura 134</b> – Relógio e plataforma interna da estação.....	179
<b>Figura 135</b> – Plataforma interna da estação.....	179
<b>Figura 136</b> – Portas da estação.....	180
<b>Figura 137</b> – Oficina de Arte e Cultura e PAT.....	180
<b>Figura 138</b> – Armazém de mercadorias.....	181
<b>Figura 139</b> – Estação Rodoviária em construção.....	181
<b>Figura 140</b> – Estação Rodoviária de Londrina-PR.....	182
<b>Figura 141</b> – “Sacolão”.....	183
<b>Figura 142</b> – Azulejos da estação.....	184
<b>Figura 143</b> – Centro Histórico de Catanduva.....	185
<b>Figura 144</b> – Entorno da Estação Cultura.....	186
<b>Figura 145</b> – Parte frontal da Estação Cultura à noite.....	187
<b>Figura 146</b> – Parte posterior da Estação Cultura à noite.....	187
<b>Figura 147</b> – Prédios tombados em frente à Estação Cultura.....	188
<b>Figura 148</b> – Viaduto Santo Alfredo.....	189
<b>Figura 149</b> – Passarela Francisco Nogueira.....	189
<b>Figura 150</b> – COCAM ao fundo.....	190
<b>Figura 151</b> – Antiga “Machina Progresso” à frente, junto ao extinto pátio de manobras.....	190
<b>Figura 152</b> – Hotel dos Viajantes.....	191
<b>Figura 153</b> – Hotel dos Viajantes em processo de demolição.....	191
<b>Figura 154</b> - Vila Ferroviária próxima ao antigo pátio de manobras.....	193
<b>Figura 155</b> - Antiga entrada para a rotunda.....	194
<b>Figura 156</b> - Implantação das casas da vila ferroviária.....	194
<b>Figura 157</b> - Casas da vila ferroviária.....	195
<b>Figura 158</b> - Vila ferroviária do bairro Higienópolis.....	196

<b>Figura 159</b> - Terreno para construção de três residências para funcionários da EFA.....	196
<b>Figura 160</b> - Vila ferroviária do Higienópolis.....	197
<b>Figura 161</b> – Projeto original casa tipo C3.....	200
<b>Figura 162</b> – Vila ferroviária do bairro São Francisco.....	201
<b>Figura 163</b> – Mapa de implantação vila ferroviária no bairro São Francisco.....	202
<b>Figura 164</b> - Projeto original casa tipo C1.....	203
<b>Figura 165</b> - Residências tipo C1.....	204
<b>Figura 166</b> - Residências tipo C1 reformadas.....	205
<b>Figura 167</b> - Projeto original casa tipo C2.....	205
<b>Figura 168</b> - Residências tipo C2.....	206
<b>Figura 169</b> - Residências tipo C3.....	207
<b>Figura 170</b> – Equipamento Público destacado na malha urbana.....	209
<b>Figura 171</b> – Equipamentos Públicos.....	210
<b>Figura 172</b> – Entrada do complexo.....	210
<b>Figura 173</b> – Fachada frontal do edifício.....	211
<b>Figura 174</b> – Fachada posterior do edifício.....	211
<b>Figura 175</b> – Fachadas laterais do edifício.....	212
<b>Figura 176</b> – Projeto original da CEAGESP.....	212
<b>Figura 177</b> – Projeto atual da antiga CEAGESP.....	213
<b>Figura 178</b> – Prédio da Guarda Civil Municipal.....	214
<b>Figura 179</b> – Arquivo Público Municipal.....	214
<b>Figura 180</b> – Cozinha Piloto.....	215
<b>Figura 181</b> – Refeitório e depósito de merenda escolar.....	215
<b>Figura 182</b> – Vista do viaduto Miguel Pachá: Pátio da frota de ônibus escolar.....	216
<b>Figura 183</b> – Vista do viaduto Miguel Pachá: COCAM, ferrovia e o prédio da antiga CEAGESP.....	216
<b>Figura 184</b> – IBC destacado na malha urbana.....	218
<b>Figura 185</b> – Projeto do IBC.....	219
<b>Figura 186</b> – Fachada lateral do armazém do IBC II.....	220
<b>Figura 187</b> – Interior do armazém do IBC II.....	220
<b>Figura 188</b> – Fachada frontal do armazém do IBC II.....	220
<b>Figura 189</b> – Habitações dos antigos funcionários (vigia, fiscal e fiel) do IBC.....	221
<b>Figura 190</b> – Guarita e escritório.....	221
<b>Figura 191</b> – Escritório.....	222
<b>Figura 192</b> – Interior do escritório.....	222
<b>Figura 193</b> – Interior e entrada do escritório.....	222
<b>Figura 194</b> – Vestiário.....	223
<b>Figura 195</b> – Interior do vestiário.....	223
<b>Figura 196</b> – Guaritas.....	224
<b>Figura 197</b> – Planta de cobertura.....	225
<b>Figura 198</b> – Planta do conjunto.....	225

<b>Figura 199</b> – Fachadas do armazém principal.....	226
<b>Figura 200</b> – Portas do galpão principal.....	226
<b>Figura 201</b> – Interior do galpão.....	227
<b>Figura 202</b> – Fachada frontal do galpão.....	227
<b>Figura 203</b> – Estruturas metálicas do galpão.....	228
<b>Figura 204</b> - IBC.....	231
<b>Figura 205</b> – Extinto IBC.....	231
<b>Figura 206</b> – DNC.....	231
<b>Figura 207</b> – 3D do Recicla Catanduva.....	231
<b>Figura 208</b> – Anderson Clayton.....	231
<b>Figura 209</b> – Armazém do Café.....	231
<b>Figura 210</b> – Projeto original da CEAGESP.....	232
<b>Figura 211</b> – Repartição pública.....	232
<b>Figura 212</b> – IRFM em 1936.....	232
<b>Figura 213</b> – COCAM.....	232
<b>Figura 214</b> – Estação ferroviária.....	232
<b>Figura 215</b> – Estação Cultura.....	232
<b>Figura 216</b> – Machina Soubhia.....	232
<b>Figura 217</b> – Oficina da Madeira.....	232
<b>Figura 218</b> – Tipologia C1 da vila ferroviária.....	233
<b>Figura 219</b> – Tipologia C1 da vila ferroviária, preservadas.....	233
<b>Figura 220</b> – Tipologia C1 da vila ferroviária, descaracterizadas.....	233
<b>Figura 221</b> –Tipologia C2 da vila ferroviária.....	233
<b>Figura 222</b> – Tipologia C2 da vila ferroviária.....	233
<b>Figura 223</b> –Tipologia C3 da vila ferroviária.....	233
<b>Figura 224</b> – Tipologia C3 da vila ferroviária.....	233
<b>Figura 225</b> – Resumo geral das entrevistas.....	248
<b>Figura 226</b> – Complexo ferroviário.....	245
<b>Figura 227</b> – Por que preservar?.....	250
<b>Figura 228</b> – Usos sugeridos para os edifícios.....	251
<b>Figura 229</b> – Usos sugeridos para o leito férreo.....	254

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Número de habitantes em Catanduva, entre 1916 e 1930.....	74
<b>Tabela 2</b> – Quantidade de prédio em Catanduva, entre 1907 e 1930.....	74
<b>Tabela 3</b> – Número de habitantes em Catanduva, entre 1930 e 1970.....	130
<b>Tabela 4</b> - Prédios em Catanduva, entre 1930 e 1970.....	130
<b>Tabela 5</b> – Comparação em relação ao estado de preservação.....	231-233
<b>Tabela 6</b> – Estado de conservação dos materiais.....	234-235
<b>Tabela 7</b> – Síntese das edificações.....	235-236
<b>Tabela 8</b> – Retirada dos trilhos.....	253

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> – Faixa etária dos entrevistados – fase online e presencial.....	245
<b>Gráfico 2</b> – Tempo de moradia em Catanduva – fase online e presencial.....	246
<b>Gráficos 3 e 4</b> – Edifícios mais importantes – virtual e presencial.....	247
<b>Gráfico 5</b> – Outros, entrevista virtual.....	248
<b>Gráfico 6</b> – Complexo ferroviário.....	249
<b>Gráfico 7</b> – Por que preservar?.....	251
<b>Gráfico 8</b> – Usos sugeridos para os edifícios.....	252
<b>Gráfico 9</b> – Usos sugeridos para o leito férreo.....	255
<b>Gráfico 10</b> – Edifícios reconhecidos.....	255

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	24
O VÍNCULO PESSOAL COM O TEMA .....	25
FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....	25
OS OBJETOS DE ANÁLISE .....	30
OBJETIVOS DA PESQUISA.....	41
MATERIAIS E MÉTODOS .....	41
ETAPAS DE TRABALHO.....	43
A ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO .....	44
<b>1 O BINÔMIO CAFÉ-FERROVIA NA CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA: DA INSTALAÇÃO DA EFA À CRISE CAFEIEIRA (1910 – 1930)</b> .....	48
1.1 O BINÔMIO CAFÉ-FERROVIA NA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO PAULISTA E NO SURGIMENTO DE PATRIMÔNIOS RELIGIOSOS .....	48
1.2 UM BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA.....	48
1.3 CATANDUVA DURANTE O AUGE DO CICLO CAFEIEIRO (1910 – 1930): ANÁLISE HISTÓRICA, URBANA E ARQUITETÔNICA.....	64
1.4 OS EDIFÍCIOS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REMANESCENTE: DA CONSTRUÇÃO AO ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES (1910 – 1930).....	75
1.4.1 A primeira estação ferroviária (1910) .....	76
1.4.2 As primeiras vilas ferroviárias (década de 1910).....	80
1.4.3 As Indústrias Soubhia (1915).....	86
1.4.4 Machina Progresso (1918) .....	100
1.4.5 A segunda estação ferroviária (década de 1920).....	108
<b>2 O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA E AS POLÍTICAS DESENVOLVIMENTISTAS: DO SURTO DO ALGODÃO À CONSOLIDAÇÃO DA CANA-DE-AÇÚCAR (1930 – 1970)</b> .....	118

2.1 CATANDUVA DURANTE A INDUSTRIALIZAÇÃO (1930 – 1970): ANÁLISE HISTÓRICA, URBANA E ARQUITETÔNICA.....	119
2.2 OS EDIFÍCIOS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REMANESCENTE: DA CONSTRUÇÃO AO ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES (1930 – 1970).....	131
2.2.1. Rotunda ferroviária (década de 1930).....	132
2.2.2. Departamento Nacional do Café: atual “Recicla Catanduva” (1934).....	138
2.2.3. S.A. Fábrica Votorantim: atual “Armazém do Café” (1934).....	145
2.2.4. Indústria Reunidas Francisco Matarazzo: atual “COCAM” (1937).....	163
2.2.5. A terceira estação ferroviária: atual “Estação Cultura” (1948).....	174
2.2.6. As Vilas Ferroviárias.....	193
2.2.7. Companhia de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo (1965).....	209
2.2.8. Instituto Brasileiro do Café (1967).....	217
<b>3 O VALOR DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE URBANA: REMINISCÊNCIAS, MEMÓRIAS E GESTÃO PÚBLICA .....</b>	<b>225</b>
3.1 ESTADO DE CONSERVAÇÃO E DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA .....	229
3.2 A CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE NA MEMÓRIA COLETIVA: VALOR E SIGNIFICADO DO PATRIMÔNIO CULTURAL .....	236
3.3 PERCEPÇÃO DOS MORADORES EM RELAÇÃO AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO DA CIDADE.....	242
3.4 GESTÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE CATANDUVA .....	258
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>267</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>272</b>
<b>APÊNDICES.....</b>	<b>285</b>

11111

11111

11111

11111

11111

11111

11111

11111



## **INTRODUÇÃO**

### **O VÍNCULO PESSOAL COM O TEMA**

Meu interesse pela temática da pesquisa remete às minhas várias vivências com alguns dos elementos que constituem o patrimônio industrial e ferroviário de Catanduva, uma vez que, durante quase vinte e cinco anos, morei perto da linha férrea. Quando adolescente, por seis anos seguidos, frequentei semanalmente a Estação Cultura – antiga estação ferroviária – onde eu fazia aulas de desenho. Também fui a alguns eventos no Armazém do Café – antigo cotonifício da S/A Fábrica Votorantim. Já o edifício das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM), atual Cia de Café Solúvel e Derivados (COCAM), está bem marcado em minha memória tanto pelo desenho de sua chaminé na paisagem urbana quanto pelo forte cheiro de café vindo da fábrica. Além disso, quando voltava a pé do colégio para casa, costumava usar o terreno do antigo pátio de manobras da ferrovia para cortar caminho e ver os vestígios da antiga Machina Progresso.

O contato com o patrimônio industrial como tema de pesquisa, por sua vez, teve início em 2017, ao cursar a disciplina de Introdução ao Trabalho de Graduação Integrado, ocasião em que iniciei os estudos sobre alguns dos edifícios industriais próximos à ferrovia, em Catanduva. Dando continuidade ao trabalho, abordei o mesmo tema em 2018, durante o último ano do curso de Arquitetura e Urbanismo, nas disciplinas de Trabalho de Graduação Integrado I e II. Ademais, o estágio realizado na Prefeitura Municipal de Catanduva possibilitou-me ter acesso a materiais e informações privilegiadas sobre a cidade. Portanto, esse conhecimento propiciou o ensejo de levar adiante tal tema de pesquisa durante o último ano da graduação, assim como dar continuidade e aprofundamento a esse estudo no Mestrado, englobando todos os edifícios contíguos à linha férrea.

### **FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA<sup>1</sup>**

A Carta de Nizhny Tagil Sobre Patrimônio Industrial (2003) foi um documento redigido pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH) e versa sobre a temática do patrimônio industrial e tudo que a ele é ligado, como as memórias

---

<sup>1</sup> Não faz parte do escopo da pesquisa discorrer sobre as definições de patrimônio industrial, mas este trabalho se baseou em importantes estudos, como a Carta de Nizhny Tagil Sobre Patrimônio Industrial (2003), Beatriz Mugayar Kühl (2006; 2013), Rosio Fernández Baca Salcedo (2009), Carta de Veneza (1964), Princípios de Dublin (2011) e Carta de Burra (1980).

do trabalho, os edifícios, as estruturas industriais, os processos produtivos, as ferramentas, o complexo industrial como um todo, as localidades e as paisagens. Nesse sentido, o patrimônio 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 (TICCIH, 2003).

Ainda a Carta de Nizhny Tagil (2003), ressalta que no patrimônio industrial estão inseridos os edifícios e estruturas industriais, como rotundas, fábricas, oficinas, estação, armazéns, entrepostos, centros de produção, processamento, beneficiamento etc.; maquinário e infraestrutura, como o trem, via férrea, os vagões, as caixas d'água, as linhas de transmissão de energia, pontes, túneis, passarelas, utensílios e ferramentas etc.; equipamentos comunitários, como as habitações operárias, creches, hospitais, escolas, ginásios esportivos, clubes de associações ferroviárias etc.; e por fim, a imaterialidade, como os times de futebol, as festas, o apito do trem, o sino que bate, o barulho da locomotiva, as técnicas produtivas, as memórias, e assim por diante.

Ante a abrangência e a complexidade dos bens que constituem as paisagens industriais, esse patrimônio é dotado de diversos valores, como “(...) valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico” (TICCIH, 2003). Portanto, em um mesmo monumento pode coexistir mais de um valor, que não é a ele intrínseco, mas sim atribuído. Dessa forma, Kühl (2006, p.4) complementa que, quaisquer modificações realizadas em um bem, sejam ações de conservação, restauro ou preservação:

(...) devem ser norteadas não por ações pragmáticas, mas culturais, vinculadas a questões formais, documentais, simbólicas e memoriais, sobretudo para se preservarem documentos históricos relacionado às artes, arquitetura, técnicas. Por isso, as ações de ordem prática (de uso, exploração econômica, político-partidárias) deixam de ser as únicas prevalentes (mas sempre presentes), e passam a ser concomitantes, indicativas, mas não determinantes para as decisões.

Para Kühl (2013), o valor do patrimônio industrial e ferroviário reside também no emprego de materiais para a construção em larga escala, como o tijolo, o ferro e o vidro, em

um momento em que raramente, no Brasil, havia a produção industrializada e a racionalização do canteiro de obras.

Esses complexos fabris guardam grande importância histórica (KÜHL, 2013), relevante para sua preservação, e quaisquer alterações que não respeitem a autenticidade desses bens e de sua ambiência, como, por exemplo, a retirada de maquinários e a desconsideração do entorno em projetos de intervenção, podem vir a prejudicar a leitura dessas áreas e de sua integridade histórica (TICCIH, 2003). Isso pode acontecer principalmente pela falta de conhecimento sobre questões acerca do patrimônio industrial, pela ausência de reconhecimento de seus valores e pela exiguidade de interesse em sua salvaguarda. Esses bens encontram-se vulneráveis e em constante risco devido à dinâmica do mercado imobiliário, que ameaça a integridade desses sítios com projetos que raramente enxergam seus valores, podendo muitas vezes implicar remoção ou destruição de elementos significativos. A escassez de documentação também se torna um grande empecilho na proteção desses bens, uma vez que dificulta a disseminação de seu conhecimento, a elaboração de inventários e o tombamento.

A raridade desses bens industriais em termos de sobrevivência, tanto em relação à perda de documentos e à desorganização de arquivos, quanto às estruturas que já não são mais facilmente encontradas ou fabricadas, também é razão que confere ao patrimônio industrial um valor particular e que clama a urgente necessidade de sua salvaguarda (TICCIH, 2003).

Diante das mudanças de uso que podem descaracterizá-las, do abandono das estruturas industriais, é relevante sua proteção. A Carta de Nizhny Tagil recomenda várias medidas a serem tomadas com vistas a minimizar as perdas e a salvaguardar os bens patrimoniais. Dentre elas, o documento frisa a importância do inventário como ferramenta de estudo dos bens industriais, devendo conter características materiais e imateriais do local e servir de diretriz para projetos de intervenção e instrumento de gestão patrimonial (TICCIH, 2003). Portanto, o inventário torna-se um importante instrumento do estudo patrimonial industrial, e deve ser realizado e conservado em um arquivo público antes que sejam realizadas quaisquer intervenções (TICCIH, 2003).

Segundo Salcedo (2019, p. 116), o inventário para o patrimônio arquitetônico ferroviário compreende três etapas: 1) Identificação, 2) Caracterização e 3) Documentação Iconográfica e Histórica. A Identificação contém as informações básicas sobre o imóvel

como: localização, usos original e atual, ano de construção, linha/ramal de operação, se o imóvel faz parte de conjunto ferroviário, usuário/posse/concessão atual, se o imóvel foi tombado/instituição/processo, implantação do bem com relação à rua, bairro e imagens/croquis das fachadas. A Caracterização abrange as informações complementárias sobre o bem imóvel como: caracterização da construção, graus de preservação externa e interna do bem e do estado de conservação. Por fim, a Documentação Iconográfica e Histórica compreende a descrição histórica e arquitetônica, as técnicas construtivas, fotografias e desenhos.

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) ainda recomenda a identificação dos sítios industriais mais importantes para possibilitar intervenções de restauro e/ou reutilização que venham a proteger as fábricas, o maquinário e a paisagem industrial. Nesse viés, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), através da Carta de Veneza (1964), recomenda que um minucioso estudo histórico e arqueológico preceda quaisquer intervenções no sítio, sempre calcadas em referenciais teórico-metodológicos e técnico-operacionais presentes nas cartas patrimoniais (KÜHL, 2010). Portanto, o objetivo do restauro não é alcançar a unidade estilística do bem, uma vez que isso pode gerar um “falso histórico”. A restauração visa restabelecer o estado original ou próximo do bem, com vistas a garantir a permanência de um testemunho físico e real, como pode ser conferido na Carta de Veneza (1964, p. 2-3):

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

Nessa linha de reflexão, o restauro não pode comprometer os valores, a autenticidade ou a integridade histórica do bem, devendo salvaguardar tanto o documento quanto a obra de arte (ICOMOS, 1964), e deve ser entendido como um ato de cultura, no qual as razões de ordem prática passam a ter apenas caráter indicativo, mas não determinante no projeto de intervenção (KÜHL, 2010). Dessa forma, todas as intervenções devem ser justificadas e documentadas com base em minuciosa pesquisa (ICOMOS, 1964).

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) admite novos usos, como a adaptação coerente ou reutilização do bem como forma de sua sobrevivência, desde que haja respeito para com a matéria original. Isto é, as novas adaptações devem ser adequadas à tipologia do edifício a fim de preservá-la. No entanto, os Princípios de Dublin (ICOMOS, 2011) frisam a manutenção do uso original como a forma mais sustentável de assegurar a conservação de um bem, uma vez que menos alterações seriam necessárias para manter o uso original em comparação com as adaptações necessárias a um novo uso. De acordo com o ICOMOS Austrália, através da Carta de Burra, a adaptação consiste no “(...) agenciamento de um bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural” (ICOMOS, 1980). A adaptação a uma nova função é aceitável para assegurar a conservação de um bem, desde que respeite sua materialidade, os esquemas de circulação, o projeto original e evoque a sua antiga atividade (TICCIH, 2003). Assim, essa operação deve conservar os valores histórico, estético, científico e social que serão passados para as futuras gerações (ICOMOS, 1980).

De acordo com a Carta de Burra, para assegurar a integridade funcional dos bens, é preciso garantir sua conservação, entendida como “(...) os cuidados a serem dispensados a um bem para preservar-lhes as características que apresentem uma significação cultural” (ICOMOS, 1980, p. 1), enquanto a manutenção implica “(...) proteção contínua da substância, do conteúdo e do entorno de um bem (...)” (ICOMOS, 1980, p. 1). Portanto, a conservação apenas é possível quando há sua manutenção permanente (ICOMOS, 1964), como também afirma a Carta de Nizhny Tagil (2003, p. 3):

A conservação do patrimônio industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar à manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.

Trabalhar com complexos fabris significa, muitas vezes, realizar intervenções em grandes áreas urbanas. Dessa forma, é importante que o projeto esteja articulado com a cidade (KÜHL, 2008), uma vez que a manutenção do entorno pode garantir a ambiência e as principais perspectivas do local, impedindo que se prejudique a leitura da área. Prolongar o ciclo de vida das estruturas existentes através da conservação, em conjunto com políticas públicas que visem a melhorias sociais, culturais e ambientais, pode ser uma forma sustentável de revitalizar uma grande área urbana, conservar sua significância cultural e

garantir a função social da propriedade. Para isso, cabe às autoridades públicas e à sociedade difundirem a história patrimonial da cidade, explicando o significado e o valor dos sítios industriais. Isso pode ser feito através de exposições, publicações, dentre outros meios de comunicação, de modo a proporcionar o acesso à educação patrimonial e a incentivar a conservação, o uso e o turismo sustentável desses complexos industriais.

Para melhor entendimento do objeto de pesquisa, faz-se necessária uma introdução histórica sobre Catanduva para guiar o leitor e contextualizá-lo sobre a cidade e os objetos de análise desta pesquisa – o que será abordado no tópico a seguir.

## **OS OBJETOS DE ANÁLISE**

Antes de adentrar nesse tópico, é necessário frisar que o objetivo dessa abordagem histórica é contextualizar a cidade e situar o leitor acerca dos objetos de análise trabalhados nesta pesquisa, e não realizar uma revisão historiográfica sobre o surgimento de Catanduva. Para um aprofundamento no tema, recomendam-se as leituras de Pantaleão (1944), Quaglia (2003), Leite (2007) e o almanaque local Boletim "Só 10", de Sérgio Bollinelli (2010).

Catanduva está localizada na região do Noroeste Paulista (Figura 1) e possui uma população de aproximadamente 115.785 habitantes, segundo estimativa do IBGE Cidades (2022). A cidade é a segunda maior de sua região administrativa, cuja sede é São José do Rio Preto, e também já foi conhecida como a "Capital Nacional dos Ventiladores" e como polo sucroenergético, uma vez que sua economia é baseada no plantio da cana-de-açúcar, na produção sucroalcooleira, no comércio e na prestação de serviços, contando com diversas indústrias<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Informações disponíveis na 2ª edição do relatório "Conjuntura Catanduva", de 2011: <https://www.catanduva.sp.gov.br/services/conjuntura/>.

**Figura 1** - Localização de Catanduva no Estado de São Paulo



Fonte: Conjuntura Catanduva (2011)

A região de Catanduva já era habitada anteriormente por indígenas e, posteriormente, por mineiros que migraram para o território. Eles subsistiam através da agricultura, especialmente da pecuária bovina e suína, e do pequeno comércio realizado por mascates (QUAGLIA, 2003). As construções nessa época, influenciadas pela cultura mineira, eram geralmente feitas de pau a pique, apresentando uma simplicidade funcional, sem ornamentos. A leitura desses historiadores exemplifica os processos gerais descritos por Monbeig (1984, p.107) para o estado de São Paulo:

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.

De acordo com a historiadora local Leite (2007), a existência de uma "boca de sertão" entre uma área mais antiga e uma mais recente era uma característica de vários municípios paulistas. No caso de Catanduva, que era cercada pela Serra de Jaboticabal e pela Cordilheira de Itaimbé, o povoado localizava-se aproximadamente no meio do caminho entre duas vilas, uma antiga, Jaboticabal, e outra mais jovem, São José do Rio Preto (LEITE, 2007, p. 59).

Além disso, no interior paulista as terras mais requisitadas eram localizadas próximas a cursos d'água e a vias terrestres, que eram precárias estradas de terra batida, usadas por tropeiros como rotas comerciais. Mas eram nas áreas mais altas, onde não ocorria o risco de inundações pelas cheias dos rios, que a capela e o centro do povoado se instalavam. No caso de Catanduva, foi nas proximidades de duas vias, sendo uma fluvial, o ribeirão São Domingos, e outra terrestre, a Estrada do Taboado (principal rota comercial da região, que ligava outros povoados paulistas), que se estabeleceu o povoado.

Segundo jornais locais datados de 1909, 1910 e 1911, com informações do Diário Oficial do Estado de São Paulo (DOSP)<sup>3</sup>, de 19/08/1909, e conforme o memorialista local Nelson Bassanetti<sup>4</sup>, a cidade de Catanduva era dividida pelo Rio São Domingos em duas partes: à margem direita do rio, onde se localizavam a estação e os bairros Higienópolis e São Francisco, que pertenciam à Comarca de Jaboticabal. Enquanto à margem esquerda do Rio São Domingos, localizava-se o bairro Centro, que pertencia a São José do Rio Preto.

Devido à escassez de documentos disponíveis (QUAGLIA, 2003), ainda existem controvérsias em relação à fundação de Catanduva, que é atribuída a duas famílias: Joaquim Lourenço Figueiredo Dias e Antônio Maximiano Rodrigues.

A primeira versão relata que Joaquim Figueiredo Dias, natural de Conceição do Rio Verde (MG), teria herdado 13 mil alqueires de terra da Fazenda Barra Grande em 1850. Em 1886, Joaquim Figueiredo teria trazido sua família de Minas Gerais para ocupar o primeiro bairro do povoado que viria a se tornar a cidade de Catanduva. No entanto, não há documentos que comprovem o recebimento das terras por herança.

A segunda versão relata que Antônio Maximiano Rodrigues era proprietário de 100 alqueires de terra da Fazenda Barra Grande e doou a área onde a capela em homenagem a São Domingos de Gusmão foi construída em 1893. Segundo LEITE (2007), existe um documento no cartório de Jaboticabal (1902) que consta essa doação como o primeiro registro de terras

---

<sup>3</sup> De acordo com o DOSP da referida data, foram “(...) aceitas as denominações de Pindorama e Catanduva, para as estações, respectivamente, dos quilômetros 65,880 e 76,700 do prolongamento de Taquaritinga a São José do Rio Preto.”

<sup>4</sup> A reportagem completa, intitulada “O nome (Catanduva) já existia em 1909/1910/1911”, encontra-se no website do memorialista local Nelson Bassanetti, acessado em 30/06/2023, disponível em: [http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/noticia\\_face.php?noticia\\_id=1279&fbclid=IwAR1fKQeMFYh89YQZ7PStIVkI3dHtQu5gL8SgACsgrLKmRPY9I5icrFbaS9g](http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/noticia_face.php?noticia_id=1279&fbclid=IwAR1fKQeMFYh89YQZ7PStIVkI3dHtQu5gL8SgACsgrLKmRPY9I5icrFbaS9g)



do povoado. Apesar da imprecisão sobre os verdadeiros fundadores de Catanduva, sabe-se que os primeiros migrantes foram posseiros, tendo sido a maioria oriunda de Minas Gerais, que vieram para a região em decorrência do esgotamento das minas de ouro (QUAGLIA, 2003).

O primeiro povoado a ser ocupado foi o atual bairro São Francisco. De acordo com Bollinelli (2010), a ocupação efetiva do São Francisco ocorreu em 1886, quando Joaquim Alves Figueiredo, vindo de Minas Gerais, estabeleceu-se no povoado e construiu a primeira casa de telhas. A segunda região a ser ocupada foi o Centro, após a construção de um cemitério (Figura 2) e de uma capela (Figura 3).

**Figura 2** – Centro de Catanduva



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Museu Padre Albino (1919/20)

**Figura 3** - Primeira Capela de São Domingos do Cerradinho



Fonte: Catanduva cidade feitiço (1915)

O cemitério teve uma duração de apenas dezoito anos e estava localizado entre as ruas Brasil e Recife (atual Praça Nove de Julho), sendo construído em 1892. A primeira capela encontrava-se onde hoje está localizada a Igreja Matriz de São Domingos. Conforme Ghirardello (2010), a doação de terras à igreja para a construção da capela servia para confirmar a posse, valorizar a região circundante - uma vez que a igreja fornecia os serviços básicos da vida urbana, como cultos religiosos, registros de propriedade, batismos, casamentos e certidões de óbito - atrair comércio e serviços para a área e proporcionar ao doador a possibilidade de se tornar uma figura proeminente na comunidade.

Nesse sentido, foi após Antônio Maximiano Rodrigues doar uma porção de terra de 10 alqueires ao Bispo de São Carlos e construir o cemitério e a capela que a região do Centro começou a ser povoada, estabelecendo-se assim o patrimônio religioso de São Domingos do Cerradinho (QUAGLIA, 1974). Segundo Ghirardello (2010), geralmente, a denominação de um patrimônio religioso era composta por um nome santo seguido de um elemento físico ou geográfico. Isso ocorreu com várias cidades no estado de São Paulo, incluindo Catanduva, cujo nome original - "São Domingos do Cerradinho" - faz referência ao santo padroeiro (São Domingos de Gusmão) e à vegetação de cerrado, característica da região (Cerradinho).

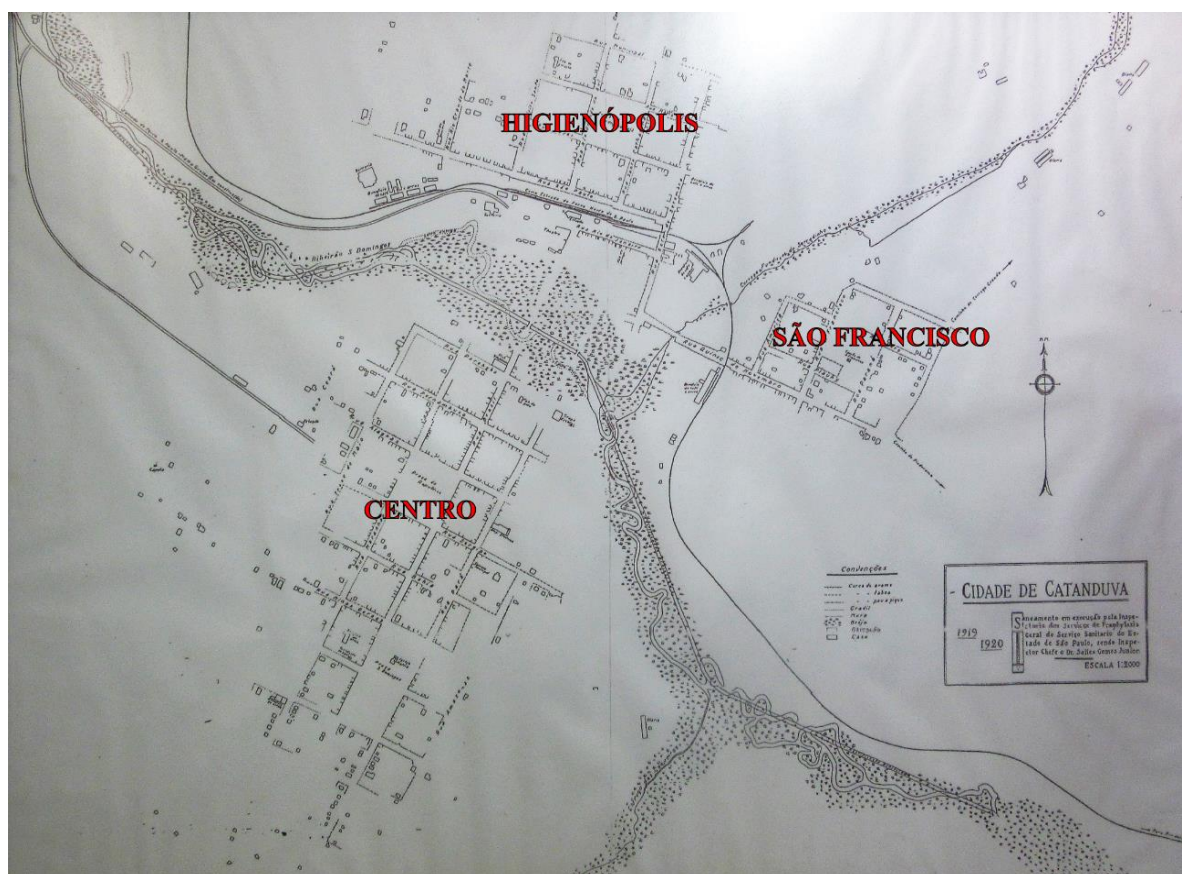
Os patrimônios religiosos eram demarcados por elementos naturais devido à imprecisão das glebas, as quais estavam quase sempre tomadas por matas fechadas, fazendo

com que suas divisas fossem conhecidas em razão da topografia, relevo e outros acidentes geográficos, como espigões e cursos d'água.

Os lados alongados são, geralmente, ou linhas de separação das águas entre duas grandes bacias hidrográficas, ou cursos d'água. Espigões e rios dos planaltos ocidentais estabelecem-se assim, como os limites principais tanto dos municípios primitivos, como das vastas propriedades florestais. (GHIRARDELLO, 2010, p. 67).

O núcleo inicial de Catanduva era formado por seus três primeiros bairros: Centro, Higienópolis e São Francisco, conforme ilustrado na figura 4.

**Figura 4 - Mapa de Catanduva**



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Museu Padre Albino (1919/20)

Segundo a pesquisadora Pantaleão (1944), os três territórios demoraram para formar um só ente administrativo devido às próprias condições físicas da região, pois os três povoados localizam-se, cada um deles, em espigões separados por um fundo de vale, onde se situava o ribeirão São Domingos. Dessa forma, a grande área de várzea, aliada à sinuosidade do rio, formava um local impróprio para ocupação devido às frequentes cheias – tanto é que as primeiras ocupações se deram nas cotas mais altas da cidade (PANTALEÃO, 1944). As únicas ligações que existiam entre os povoados, como pode ser observado na figura 4, eram

pequenas pontes e passarelas.

Essa dificuldade de comunicação entre as regiões fez com que a expansão de Catanduva ocorresse de forma independente entre os três povoados, tendo em sua malha urbana uma configuração fragmentada, uma vez que a área de várzea só foi ocupada a partir da década de 1920, após a retificação do Rio São Domingos e o aterramento de sua várzea (PANTALEÃO, 1944). Isso talvez explique por que três povoados, tão próximos fisicamente, desenvolveram-se em épocas diferentes, adquirindo características próprias.

Conforme Pantaleão (1944), a expansão de Catanduva deu-se de forma desigual, o que veio a refletir mais tarde nas formas de uso e ocupação de cada um dos bairros: São Francisco é um bairro popular, Higienópolis é residencial e aristocrático, Centro é comercial. De acordo com a autora, esse crescimento desigual decorreu do fato de o Centro ter estado conectado, através de uma estrada boiadeira, a uma zona mais nova, em franca expansão (São José Rio Preto, Potirendaba, Novo Horizonte, Porto de Santa Cruz) – enquanto o outro lado do povoado estaria ligado a zonas mais velhas (Jaboticabal, Monte Alto) e com uma região mais pastoril que agrícola (Olímpia). Essa ligação contribuiu para atrair mais casas de negócio no Centro que, por sua vez, atraiu estabelecimentos comerciais, bancários e de serviço.

Segundo Pantaleão (1944), a estrada em questão é a Estrada do Taboado, única via de comunicação existente naquela época, ligando o arraial de São Domingos do Cerradinho a outros povoados. Como não havia entrepostos comerciais em Cerradinho e nem em São Francisco, os moradores da região se abasteciam em Cordão Escuro (atual Palmares Paulista) e em Jaboticabal, uma vez que Cerradinho dependia economicamente desses arraiais vizinhos, e o comércio era limitado, sendo mantido principalmente pelos mascates que percorriam a estrada boiadeira (PANTALEÃO, 1944). A agricultura (milho, frutas e cereais) e a pecuária (gado bovino e suíno) eram voltadas para a subsistência (QUAGLIA, 2003).

Essa situação de dependência e exígua atividade comercial era resultado das dificuldades de transporte e comunicação entre os povoados. No entanto, tudo começaria a mudar com a chegada de imigrantes na região e, sobretudo, com a introdução do cultivo do café, a instalação de pequenas indústrias e máquinas de beneficiamento agrícola, além da construção da estrada de ferro em 1910, contribuíram para transformar a economia local (LEITE, 2007).

Segundo Leite (2007), durante a primeira década do século XX, os primeiros imigrantes europeus começaram a chegar na região – a exemplo do italiano João Spanazzi, que em 1907 construiu uma olaria e iniciou a construção das primeiras casas de tijolos no povoado. Spanazzi também se destacou no ramo da construção civil, montando uma oficina em São Francisco e sendo proprietário da primeira máquina de beneficiamento de arroz na localidade (LEITE, 2007).

De acordo com Leite (2007, p. 63-64), um dos principais responsáveis pelo loteamento de áreas próximas ao bairro São Francisco, Higienópolis e à região da estação ferroviária foi o imigrante italiano Pedro Celli, que também teria chegado à região em 1907:

Pedro Celli era proprietário das terras na margem esquerda do rio São Domingos. Ao todo, 46 alqueires adquiridos por 4:000\$000 (quatro contos de réis), que tinha início na área onde foi construída a estação ferroviária, e se estendia até a região de São Francisco, na saída para Jaboticabal. Nessas terras, foi implantado o loteamento que deu origem ao atual bairro do São Francisco, parte do Higienópolis e parte da Vila Mota.

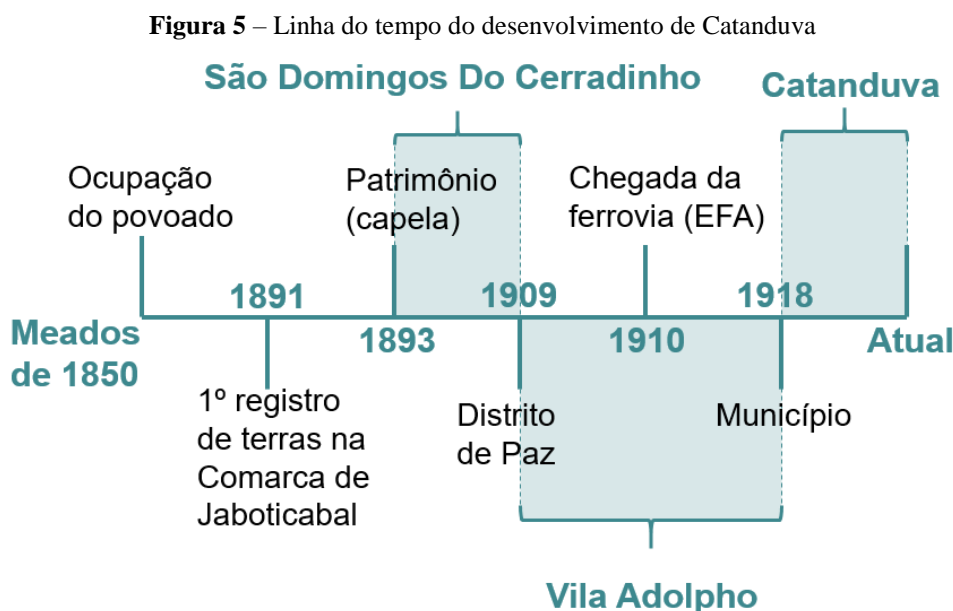
O crescente desenvolvimento do povoado deve muito aos imigrantes italianos, como é o caso de José Sartori, que introduziu a cafeicultura no arraial, conforme mencionado por Leite (2007, p. 65):

Foi um italiano quem introduziu o cultivo do café em Vila Adolfo [então São Domingos do Cerradinho]. O pioneiro, José Sartori, plantou, em 1908, os primeiros quarenta mil pés de café. Este senhor era ex-administrador da fazenda de Luiz dos Santos Dumont, pai de Alberto Santos Dumont, em Santa Adélia. Após reunir pecúlio, ele adquiriu 828 alqueires de terras incultas na Fazenda Tenentes, cuja escritura foi lavrada no Cartório do Registro de Imóveis de Jaboticabal, em 1911. Assim teve início a atividade que, posteriormente, manteria o município de Catanduva entre os maiores produtores do Estado.

A partir do início da lavoura cafeeira na região, o arraial de São Domingos do Cerradinho passou por um processo de modernização e crescimento, sendo elevado à condição de Distrito de Paz, subordinado ao Município de São José do Rio Preto. Posteriormente, por meio da Lei nº 1188, de 16 de dezembro de 1909, o arraial teve seu nome alterado para "Vila Adolpho" em homenagem ao então prefeito de Rio Preto, o coronel Adolpho Guimarães Corrêa (QUAGLIA, 2003).

Com o crescimento das plantações de café e outros produtos agrícolas na região, surgiu a necessidade de escoamento da produção, o que foi solucionado com a instalação da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) no distrito. Assim, com a influência dos grandes fazendeiros dos cafezais e a permissão da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, responsável por todas as concessões ferroviárias na zona araraquarense, a EFA foi instalada na Vila Adolpho em 1910, passando por várias outras cidades<sup>5</sup> do interior paulista e integrando a linha tronco que partia do Município de Araraquara, impulsionando o comércio exportador do café (QUAGLIA, 2003). Oito anos após a instalação da EFA, a Vila Adolpho foi elevada à condição de Município, sendo criada, por meio da Lei nº 1564, a cidade de Catanduva, que foi instalada em 14 de abril de 1918. Dois anos depois, em 9 de dezembro de 1919, a Comarca de Catanduva foi estabelecida pela Lei Estadual nº 1675-B (QUAGLIA, 1974).

Por fim, a figura 5 ilustra uma linha do tempo que demarca, de forma sintetizada, a época de início da ocupação do povoado, o seu primeiro registro de terras, a construção da primeira capela, a sua elevação a Distrito de Paz, a chegada da ferrovia e a fundação de Catanduva como Município:



Fonte: A Autora (2020)

A EFA desempenhou um papel significativo no desenvolvimento econômico e urbano

<sup>5</sup> Segundo Quaglia (2003), a linha tronco da EFA integra os municípios de Araraquara, Bueno de Andrada, Matão, Santa Ernestina, Taquaritinga, Cândido Rodrigues, Santa Adélia, Pindorama, Catanduva, Catiguá, São José do Rio Preto, Votuporanga e Santa Fé do Sul.

em cidades que já existiam antes de sua chegada, sendo responsável pela construção de edifícios que ainda hoje fazem parte do patrimônio ferroviário e da memória coletiva da população. Em Catanduva, não foi diferente, uma vez que a ferrovia estruturou a malha urbana e influenciou na forma de crescimento da cidade, deixando marcas do passado até os dias de hoje, seja em edifícios ainda em uso ou em ruínas. Portanto, é importante compreender como a instalação da ferrovia em Catanduva contribuiu, de forma geral, para a transformação da paisagem urbana.

Nesse contexto, o recorte espacial desta pesquisa, apresentado no mapa abaixo (Figura 6), abrange os edifícios que fazem parte do patrimônio industrial e ferroviário da cidade, localizados ao longo da linha férrea e construídos entre 1910 e 1970.

**Figura 6** – Mapa de Catanduva com recorte espacial destacado



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Prefeitura Municipal de Catanduva (2018)

As edificações analisadas neste trabalho são as seguintes: Indústrias Soubhia, Machina Progresso, Rotunda ferroviária, Departamento Nacional do Café (atual "Recicla Catanduva"), S/A Fábrica Votorantim (atual "Armazém do Café"), Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (atual "COCAM"), estação ferroviária (atual "Estação Cultura"), vilas ferroviárias, a antiga Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP, atual repartição pública) e o extinto Instituto Brasileiro do Café (IBC). Essas edificações estão representadas no mapa abaixo (Figura 7):

**Figura 7 – Recorte espacial com edifícios destacados**



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2022)

Este trabalho reconhece a importância do patrimônio da industrialização em sua materialidade e imaterialidade, assim como a necessidade de incluir a memória operária no campo de estudo do patrimônio industrial. No entanto, a ênfase desta pesquisa recai sobre as edificações devido à exiguidade de estudos acadêmicos/regionais que abordem a história desses bens. Isso não implica em desconsiderar a relevância do patrimônio industrial em suas diversas facetas e a necessidade de aprofundar outras questões em futuras pesquisas. Mas ao identificar os edifícios adjacentes à ferrovia como parte integrante do patrimônio industrial de Catanduva, busca-se difundir o conhecimento sobre esse legado do ciclo cafeeiro e do surto do algodão. A realização de inventários desses bens pretende, como desdobramento, viabilizar ações de preservação, conservação e tombamento, além de abrir caminho para outras pesquisas que pretendam explorar o legado industrial e ferroviário da cidade.



## **OBJETIVOS DA PESQUISA**

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o papel da Estrada de Ferro Araraquara na construção da identidade da paisagem urbana em Catanduva. Como objetivos específicos, tem-se:

- Investigar os edifícios industriais contíguos à ferrovia, abordando sobre sua história, arquitetura, usos, intervenções e agentes envolvidos em sua construção;
- Identificar o estado de preservação e de conservação do patrimônio industrial e ferroviário de Catanduva;
- Atribuir valor e significado ao conjunto desse patrimônio para a memória coletiva.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

Para atingir aos objetivos propostos, este trabalho foi desenvolvido pelo método de Pesquisa Histórica, a partir da identificação, análise e cruzamento entre fontes secundárias e primárias referentes ao legado da Estrada de Ferro Araraquara em Catanduva, focado no recorte temporal de 1910 a 1970, a fim de compreender a vinda da ferrovia e sua influência no processo de expansão urbana e na produção arquitetônica industrial da cidade.

Os elementos físicos estudados incluíram a forma urbana, a paisagem, os edifícios industriais e a ferrovia, a fim de obter uma compreensão mais completa das marcas deixadas pela linha férrea, pelo período cafeeiro e pelo surto do algodão em Catanduva, e como esse processo se manifestou na cidade, contando sua história através da herança material. Além da análise da materialidade, este estudo abrangeu aspectos imateriais, como identidade, memórias, vínculos e relatos de vivências passadas. Nesse sentido, foi utilizado um questionário aplicado aos moradores de Catanduva. Ademais, os agentes culturais foram entrevistados, a fim de analisar aspectos da política de gestão do patrimônio histórico na cidade.

O inventário também desempenhou um papel importante, pois a pesquisa e documentação desses imóveis envolve considerar suas dimensões históricas, tecnológicas e socioeconômicas. Isso possibilita a formação de uma base integrada para a conservação e

gestão desses bens. Portanto, foram utilizadas diversas fontes para alimentar a base de dados, incluindo pesquisa em arquivos públicos e privados, coleta de campo, levantamento fotográfico e/ou métrico, investigação histórica e arqueológica, estudo da materialidade e da paisagem, coleta de plantas de edifícios e registros da história oral, entre outros.

Assim, a participação da comunidade na elaboração dos inventários é de extrema importância como fonte oral de pesquisa, conforme destacado na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003, p. 4):

Os inventários devem incluir descrições, desenhos, fotografias, e um registro em vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e insubstituível e devem ser também registradas e conservadas, sempre que possível.

Foi realizado também um breve estudo da história local, bem como sua relação com o contexto histórico nacional. Todas essas contribuições ajudam a identificar o valor patrimonial e o significado desses complexos industriais.

Fotografias, mapas, desenhos técnicos e outros materiais iconográficos são de extrema importância para o desenvolvimento da pesquisa e para compreender a expansão urbana de Catanduva e sua produção arquitetônica a partir da introdução da linha férrea.

As fontes primárias, como jornais, revistas, manuscritos, leis, atas, antigas fotografias, desenhos técnicos, mapas, títulos de propriedade e produção bibliográfica local, como livros e almanaques escritos por catanduvenses, são documentos de suma importância para o testemunho histórico de Catanduva.

O material bibliográfico, composto por livros, artigos, dissertações, teses e trabalhos finais de graduação, constitui o arcabouço teórico que guiou a pesquisa e contextualizou a cidade de Catanduva dentro de um processo comum a muitas cidades do interior paulista: a chegada da ferrovia, o enriquecimento da cidade com o ciclo cafeeiro, sua fundação devido à instalação da linha férrea, a forte presença da oligarquia agrária, a típica malha urbana em quadrícula, a decadência do ciclo cafeeiro, o declínio do sistema ferroviário de transporte e sua substituição pelo rodoviário.

## ETAPAS DE TRABALHO

Na etapa de levantamento bibliográfico sobre a história de Catanduva, focou-se na produção local, consultando os acervos da Biblioteca Pública Municipal, do Museu Padre Albino e de plataformas científicas online. Quanto à bibliografia referente ao arcabouço teórico utilizado na discussão da pesquisa, os principais autores e seus respectivos temas são: Carta de Veneza (1964), Carta de Burra (1980) e Rosio Fernández Baca Salcedo (2019) sobre patrimônio cultural; Carta de Nizhny Tagil (2003), Princípios de Dublin (2011), Beatriz Kühl (2008, 2010, 2013), Manoela Rufinoni (2009) e Cristina Meneghello (2014) sobre patrimônio industrial; Paula da Cruz Landim (2004) sobre a paisagem urbana nas cidades do interior paulista; Pierre Monbeig (1984) acerca da formação das cidades do planalto ocidental paulista e as frentes pioneiras; Flávio Saes (1981), Odilon Matos (1990) e Nilson Ghirardello (2010) sobre a relação entre a cidade e o binômio café-ferrovia; Maurice Halbwachs (1968), Jacques Le Goff (1990), Françoise Choay (2001) e Ulpiano Bezerra de Meneses (2009) sobre valor e memória coletiva; Vicente Quaglia (1974, 2003), Olga Pantaleão (1944), Mara Lúcia Bernadelli (2004), Silvia Ibiraci Leite (2007), Aline Corato e Daniele Porto (2007) e Sérgio Bolinelli (2010) sobre a cidade de Catanduva.

Na etapa de levantamento documental, foram consultados mapas, leis e dados gerais sobre Catanduva na Prefeitura Municipal, na Secretaria de Obras e Serviços e na Secretaria de Planejamento e Informática. As fotografias antigas da cidade, manuscritos, jornais, revistas e almanaques estão disponíveis no acervo da Biblioteca Pública Municipal, do Museu Padre Albino e em plataformas online, como websites e grupos do Facebook sobre Catanduva. O acervo de decretos-leis e atas está disponível na Câmara Municipal. As escrituras, transcrições e matrículas de imóveis das edificações estão nos Cartórios de Registro de Imóveis. Os desenhos técnicos das edificações ao longo da linha férrea em Catanduva estão disponíveis na Secretaria de Obras e Serviços, na Secretaria de Planejamento e Informática, no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), no Arquivo Público Municipal e em mãos dos proprietários. Fotografias e atas de tombamento também foram consultadas no acervo do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva (COMDEPHACT), localizado na Secretaria de Cultura. Por fim, o acervo consultado sobre o processo de expansão das ferrovias em São Paulo durante o ciclo cafeeiro, particularmente da história da Estrada de Ferro Araraquara, encontra-se nos Relatórios Anuais e processos da EFA, dentro do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e em websites.

Na etapa de visita in loco, foi realizado o levantamento das edificações industriais ao longo da EFA dentro da cidade, visitas a cartórios de registro de imóveis e arquivos públicos e privados, além de levantamento métrico e fotográfico no interior e exterior das edificações. O levantamento métrico foi realizado apenas para as edificações cujas plantas e fachadas eram inexistentes ou inacessíveis. Portanto, inicialmente, o levantamento das edificações focou em consultas nos arquivos de particulares, na Prefeitura Municipal, na Secretaria de Obras e Serviços, na Secretaria de Planejamento e Informática e no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Após coletar as informações necessárias, o próximo passo foi o levantamento métrico e fotográfico dos prédios remanescentes cujas informações não foram encontradas.

Em relação à análise do entorno urbano, as pesquisas de campo consistiram em análise, leitura, apreensões próprias, levantamento fotográfico dos locais e coleta de registros orais e escritos. A partir da leitura e análise, o foco foi compreender a transformação da paisagem urbana ocorrida nos bairros.

Dando continuidade ao levantamento das edificações, foi utilizada a iconografia como fonte de estudo, a partir do material gráfico coletado. Nessa fase, a produção gráfica que compôs o material da pesquisa foi realizada por meio do escaneamento de plantas e fachadas coletadas nos cartórios e arquivos, digitalização das fotos tiradas de todas as edificações mapeadas, redesenho de mapas que pontuam todas as edificações analisadas e redesenho de plantas e fachadas que ilustraram os prédios levantados por meio do levantamento métrico e fotográfico.

Na etapa das entrevistas, foi realizado um questionário direcionado à população local e aos gestores municipais de cultura, com perguntas referentes aos objetos de estudo desta pesquisa. As respostas serviram como subsídio para compreender a relação entre os catanduvenses e o patrimônio industrial e ferroviário da cidade, bem como os valores atribuídos pela população a esse patrimônio e a gestão do poder público em relação aos bens culturais da cidade.

## **A ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO**

A dissertação é composta por introdução, desenvolvimento (capítulos 1, 2 e 3), conclusão, referências e apêndice. O primeiro capítulo, intitulado "O binômio café-ferrovia na construção do patrimônio industrial de Catanduva: da instalação da EFA à crise cafeeira

(1910 - 1930)", aborda sobre o processo de expansão da cultura cafeeira e o desenvolvimento das ferrovias em São Paulo. São apresentados os principais eventos que contribuíram para o povoamento do estado, como o esgotamento de pedras preciosas em Minas Gerais, a migração mineira, a chegada de imigrantes europeus e a aquisição irregular de propriedades rurais devido à Lei de Terras. É importante ressaltar que a abordagem histórica desta pesquisa tem como objetivo fornecer embasamento para as análises dos objetos de estudo, não pretendendo e não fazendo parte do escopo deste trabalho realizar uma revisão historiográfica dos processos mencionados.

O primeiro capítulo também explora a relação entre a ferrovia, o desenvolvimento urbano e arquitetônico em Catanduva, bem como a história da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, desde sua fundação, objetivos iniciais da empresa, desafios enfrentados, até o ano de 1930, dentro do período temporal proposto. Ademais, também se discorre sobre a história dos edifícios contíguos à ferrovia, dentro do recorte temporal deste capítulo (1910-1930).

O segundo capítulo, intitulado "O patrimônio industrial de Catanduva e as políticas desenvolvimentistas: do surto do algodão à consolidação da cana-de-açúcar (1930 - 1970)", assim como o primeiro capítulo, aborda a relação entre a ferrovia e o desenvolvimento urbano e arquitetônico. Também se discute a diversificação agrícola na cidade após a crise cafeeira, destacando o surto do algodão, além de analisar a substituição do café pela cana-de-açúcar como cultura predominante na região.

Nesse contexto, a relação entre o papel da EFA no desenvolvimento urbano de Catanduva e na construção de seu patrimônio industrial é abordada por meio de uma análise histórica, social, política e econômica que contextualiza o processo de expansão urbana e a construção de cada edifício com a história local. Assim como no capítulo 1, também é realizada uma narrativa de cada conjunto de edifícios, dentro do recorte temporal deste capítulo (1930-1970), analisando sua história, arquitetura, funções originais, envolvimento de agentes, arquitetos/engenheiros e proprietários desses bens.

O terceiro capítulo, intitulado "O valor do patrimônio industrial na construção da identidade urbana: reminiscências, memórias e gestão pública", versa sobre a situação atual de preservação e de conservação dessas edificações. O questionário aplicado aos moradores analisa a relação da população local com o patrimônio da cidade, enquanto as entrevistas com os gestores municipais discutem a política de gestão do patrimônio cultural. Por fim, os

inventários das edificações existentes e o questionário realizado com os moradores e gestores aparecem como ferramentas que auxiliam na atribuição de significado e valor desse patrimônio industrial.



## **CAPÍTULO 1 – O BINÔMIO CAFÉ-FERROVIA NA CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA: DA INSTALAÇÃO DA EFA À CRISE CAFEIEIRA (1910 – 1930)**

### **1.1 O BINÔMIO CAFÉ-FERROVIA NA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO PAULISTA E NO SURGIMENTO DE PATRIMÔNIOS RELIGIOSOS**

Antes de prosseguir para este capítulo, é importante ressaltar que o objetivo deste trabalho não é realizar uma revisão historiográfica sobre o povoamento do estado de São Paulo e a expansão do binômio café-ferrovia, mas apenas contextualizar o leitor acerca desse processo – que se relaciona com o surgimento de Catanduva, assim como de outros municípios paulistas. Portanto, as seguintes referências bibliográficas foram utilizadas apenas como ferramentas para embasar esta pesquisa, por meio das leituras de Flavio Saes (1981), Odilon Matos (1990), Ilana Blaj (1995; 2006), Cláudio Vicentino e Gianpaolo Dorigo (2006) e Nilson Ghirardello (2010).

De acordo com Matos (1990), o povoamento do Planalto Ocidental Paulista ocorreu de forma reduzida nos dois primeiros séculos após a chegada dos portugueses. Segundo o autor, isso se deve a diversos fatores, como a precariedade das comunicações, uma vez que São Paulo era constituída por uma rede de caminhos primitivos marcados por trilhas indígenas, exígua economia de mercado, uma vez que a atividade econômica era caracterizada por pequenas propriedades, agricultura de subsistência, policultura e apresamento indígena (MATOS, 1990).

A historiadora Blaj (1995; 2006), por sua vez, resgata o papel econômico de São Paulo entre os séculos XVII e XVIII e contesta a visão estabelecida de isolamento paulista, ausência de economia de mercado e uma mera produção agrícola voltada para a subsistência, como descrito pela autora:

A história da vila e da cidade de São Paulo entre 1681 e 1721 a distancia das várias imagens cristalizadas pela própria historiografia. Não se trata de um núcleo isolado, autárquico e, muito menos, de um paulista independente, símbolo de uma “raça de gigantes”. Não pode igualmente ser caracterizada como uma região extremamente pobre voltada apenas para a subsistência e que teria passado ao largo dos estímulos coloniais (BLAJ, 1995, p. 343).

De acordo com Blaj (1995), durante o período colonial, São Paulo passava por um crescente processo de mercantilização, cujas bases econômicas eram a agricultura e a



pecuária. Essas atividades eram direcionadas tanto para o consumo interno quanto para o comércio, sendo que, neste último caso, contava-se com a utilização de mão-de-obra escrava indígena devido ao bandeirismo de apresamento. Dessa forma, embora São Paulo não estivesse inserida no circuito econômico de maior vulto naquela época, a província era dinâmica e desempenhava um papel importante no abastecimento interno e no fornecimento de gêneros alimentícios. Isso indicava, segundo Blaj (1995, p. 149), que a produção agropecuária da colônia ia além do mero consumo local, conforme mencionado pela autora:

[...] através de todo um processo de mercantilização, a área paulistana constituiu-se em pólo de abastecimento interno, articulando-se com as demais áreas e capitanias, principalmente as exportadoras. Mas, em termos de traços básicos, o que se nota é a concentração de terras e escravos em mãos de uma elite, monopolizadora, igualmente das principais fontes de prestígio e de poder [...]

De acordo com Matos (1990), o desenvolvimento das regiões mineradoras no século XVIII teria reduzido significativamente o processo de povoamento do território paulista, levando-o a ocupar menos de um terço de sua área original. Isso resultou em sua extinção em 1748, quando se tornou um anexo do estado do Rio de Janeiro, perdurando essa situação por dezessete anos, até que, somente em 1765, com o governo de Morgado de Mateus, a capitania paulista foi restaurada, englobando o atual território de São Paulo e o Paraná (MATOS, 1990).

Com o ciclo paulista do açúcar e a política de povoamento implementada pelo governo de Morgado de Mateus em 1765, que promoveu a ocupação do solo mediante concessão de sesmarias, tornou-se possível obter capitais e mão de obra para impulsionar o crescimento da cafeicultura e o processo de desbravamento dos sertões paulistas. Nesse contexto, Blaj (2006, p. 11) destaca a economia açucareira em São Paulo como antecessora do surto econômico cafeeiro:

Em fins do século XVIII, os paulistas passariam a cultivar a grande lavoura do açúcar preparando caminho para o surto da economia cafeeira de exportação na segunda metade do século XIX.

Dessa forma, diversas cidades, como Campinas, Jundiaí, Itu, Sorocaba e Mogi-Guaçu, experimentaram um desenvolvimento significativo devido à atividade açucareira (MATOS, 1990). Vários núcleos de povoamento que surgiram durante esse período acabaram se transformando em freguesias posteriormente, como observado por Matos (1990, p. 31):

Dentro do quadrilátero do açúcar, as atividades subsidiárias se desenvolveram como ancilares da cultura canavieira e um esboço da vida urbana vai se delineando mais para o fim do século, quando diversos núcleos de povoamento, alegando o desenvolvimento da cultura da cana, são criados em “freguesias”.

De acordo com Matos (1990), a cultura da cana-de-açúcar e a atividade tropeirista tiveram um impacto significativo no sistema de transportes e comunicações, estabelecendo uma rede de caminhos no planalto que frequentemente seguia as rotas das bandeiras. Um elemento complementar importante às estradas eram os ranchos, que faziam parte do sistema viário do interior de São Paulo, e ao longo dos quais muitos povoados surgiram (MATOS, 1990). Um exemplo é o caso do "cerrado do porco", um ponto de parada para tropeiros que deu origem ao povoado de São Domingos do Cerradinho, posteriormente conhecido como Catanduva (LEITE, 2007).

Segundo Ghirardello (2010), o desenvolvimento das cidades do quadrilátero do açúcar ocorreu devido à atividade econômica, embora essa atividade tenha contribuído pouco para o processo de ocupação e urbanização do Oeste Paulista. Isso ocorreu porque a produção açucareira foi menos relevante em São Paulo em comparação com o Rio de Janeiro e o Nordeste (GHIRARDELLO, 2010). Na verdade, foi com o cultivo do café, juntamente com a implementação da Lei de Terras (1850), a Guerra do Paraguai (1864-1870), o esgotamento das jazidas de minério em Minas Gerais e o desenvolvimento das ferrovias que São Paulo passou por mudanças profundas e se tornou a principal economia do país.

A Lei de Terras nº 601, de 18 de setembro de 1850, estabeleceu a mercantilização das terras rurais no Brasil, tornando a compra a única forma de aquisição de propriedade e invalidando terras adquiridas por posse ou doação após 1822 (GHIRARDELLO, 2010). Essa lei foi sancionada pelo Governo Imperial devido à pressão da elite agrária, que buscava impedir o acesso à terra por parte de imigrantes e pessoas livres. No entanto, a lei teve o efeito contrário e acabou estimulando a aquisição ilegal de terras públicas, intensificando a prática da grilagem por meio da falsificação de títulos agrários, registrados em cartórios paroquiais com datas anteriores às estabelecidas por lei (GHIRARDELLO, 2010). Isso resultou em uma corrida pela posse de terras, com migrantes se dirigindo rapidamente à província de São Paulo, o que levou a uma grande onda de migração e acelerou o processo de ocupação da província (GHIRARDELLO, 2010).

Outro fator que contribuiu para o aumento populacional em São Paulo foi a chegada de mineiros devido ao esgotamento das jazidas de minério em Minas Gerais. Muitos mineiros se mudaram com suas famílias para São Paulo em busca de melhores condições de vida, e muitas cidades em São Paulo foram fundadas por mineiros (GHIRARDELLO, 2010) – como foi o caso de Catanduva:

A penúria da população da província mineira e a promulgação da Lei de Terras precipitaram a partida para São Paulo de grande leva de mineiros descontentes com sua situação. Muitos iam, em um primeiro momento, para garantir a posse, conforme os prazos estabelecidos na lei, voltavam à sua capitania e depois retornavam com caravanas de interessados ou mesmo seus descendentes diretos. Ocuparam terras ao norte da província, depois transpuseram o Rio Tietê em direção ao centro, e daí rumo ao oeste (GHIRARDELLO, 2010, p. 66).

A Guerra do Paraguai (1864-1870) também foi outro fator que atraiu migrantes para São Paulo, pois muitos buscavam evitar o alistamento militar e fugiam de suas terras – contribuindo para aumentar o processo de migração em massa na província (GHIRARDELLO, 2010). Ao mesmo tempo, durante o século XIX, a cultura do café expandiu-se cada vez mais pelo território paulista. Inicialmente introduzida no Brasil nos arredores de Vassouras, no estado do Rio de Janeiro, a cultura cafeeira avançou para o estado de São Paulo através do Vale do Paraíba, onde encontrou terras férteis para seu cultivo. Por volta de 1850, o cultivo de café já estava em crescimento na cidade de São Paulo e, em 1870, estava sendo cultivado na região conhecida como Oeste Paulista, nos arredores do "quadrilátero do açúcar" (GHIRARDELLO, 2010).

Segundo Matos (1990), as principais transformações resultantes da cultura cafeeira foram as mudanças nos eixos econômicos e demográficos de maior importância, com a região Nordeste perdendo espaço para o Sudeste, onde o café tornou-se o principal produto de exportação durante o século XIX, chegando a representar, em seu auge, até  $\frac{3}{4}$  do valor das exportações do país. Dessa forma, a expansão do café influenciou a paisagem humana, social e econômica de São Paulo, reorganizando a estrutura brasileira de acordo com as novas demandas, condições e mentalidades. O avanço do café esgotou terras, abandonou regiões e levou ao declínio de algumas cidades, mas também povoou novas áreas, abriu novas fronteiras e deu origem a uma série de cidades que dependiam da economia cafeeira (MATOS, 1990).

De acordo com Saes (1981), as estradas de ferro foram construídas em São Paulo para substituir o antigo sistema de transporte baseado nas tropas de mula. Esse sistema se mostrava incapaz de atender às crescentes demandas da economia paulista devido à capacidade limitada, altos custos e demora no transporte de mercadorias. Além disso, as precárias condições das estradas, em particular a difícil descida da Serra do Mar, evidenciavam a fragilidade do transporte que sustentava a crescente economia. Esses fatos levaram à conclusão de que a manutenção do sistema de tropas de mula seria um obstáculo para o desenvolvimento do café em direção ao Oeste paulista (SAES, 1981).

Segundo Saes (1981), o alto custo do transporte dificultava significativamente a exportação de produtos do interior de São Paulo. Portanto, as ferrovias se tornaram indispensáveis para o transporte contínuo do café em direção ao Oeste. Nesse sentido, os interesses relacionados ao café impulsionaram diretamente o desenvolvimento ferroviário, sendo clara a ligação entre café e ferrovia. Essa ligação se intensificou a partir de 1870, com a colonização do Oeste paulista, onde os interesses do café exerceram pressão sobre as autoridades governamentais para criar uma legislação favorável à construção de ferrovias, que em grande parte foi financiada pelos fazendeiros cafeicultores (SAES, 1981).

No Brasil, a primeira lei relacionada a ferrovias surgiu em 1835, autorizando a concessão de privilégios para a construção de linhas que ligassem o Rio de Janeiro às capitais das províncias da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul – no entanto, apenas a legislação não foi suficiente para efetivar a construção das estradas de ferro (SAES, 1981). Somente em 1854, quase vinte anos após a lei de 1835, o primeiro passo em direção a esses objetivos foi concluído.

Segundo Matos (1990), a primeira ferrovia do Brasil, chamada Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil), foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, e conectava o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba, e posteriormente a Minas Gerais. Em 30 de abril de 1854, foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país, com pouco mais de 14 km, entre Mauá e a estação de Fragoso. Dois anos depois, a linha alcançou a serra (MATOS, 1990).

Segundo Saes (1981), as primeiras ferrovias brasileiras foram construídas dentro do sistema de garantia de juros, que vigorou até o final do século XIX e marcou o período de implantação da maioria das estradas de ferro no Brasil. Além da garantia de juros, as

concessões incluíam isenção de impostos na importação de materiais para as estradas de ferro e o privilégio de uma zona de cinco léguas de cada lado da linha férrea (SAES, 1981).

Em São Paulo, o Decreto 1.759, de 26 de abril de 1856, concedeu a Marquês de Monte Alegre, Pimenta Bueno e Mauá o privilégio de construir, utilizar e desfrutar de uma estrada de ferro que ligasse Santos a São Paulo e Jundiaí (MATOS, 1990). Pelo Decreto nº 2.601, de 6 de junho de 1860, foram aprovados os estatutos da companhia da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, constituindo assim a primeira linha férrea em São Paulo. Em 24 de novembro de 1860, teve início a construção da estrada, que chegou a São Paulo em 1866 e a Jundiaí no ano seguinte (MATOS, 1990, p. 74):

Estava dado, pois, o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo. Até a década de 1930, o sistema São Paulo-Santos da chamada “São Paulo Railway” assegurou o monopólio dos transportes ferroviários entre o litoral e o planalto, pois, como veremos, no devido lugar, só a partir de 1927 cuidou-se de uma outra ligação para não fazer toda a economia paulista depender exclusivamente dos sistemas funiculares da “Inglesa”, nome que, pelo povo, sempre foi dado para denominar a importante ferrovia.

Saldanha Marinho, que foi presidente da província de São Paulo entre 1867 e 1868, empreendeu o prolongamento da ferrovia para além de Jundiaí, fundando assim a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Dessa forma, "nascia vinculada ao café a primeira estrada tipicamente paulista" (MATOS, 1990, p. 81). Com a influência dos grandes fazendeiros e incorporadores da Paulista, ocorreu na década de 1870 o início da expansão dessa ferrovia, que estava intimamente ligada ao desenvolvimento da cultura cafeeira e ao avanço do povoamento. A Paulista foi se estendendo "conforme as necessidades e aspirações das localidades imediatamente interessadas e de acordo com seus recursos" (MATOS, 1990, p. 83). Assim, o binômio café-ferrovia desempenhou um papel crucial no transporte do café para o porto de Santos e no crescimento econômico de São Paulo (SAES, 1981).

Segundo Dorigo e Vicentino (2006), com o sistema ferroviário e os cafezais se expandindo em São Paulo, houve uma crescente demanda por mão de obra nas lavouras de café. Conforme os autores, em função principalmente de pressões exercidas pela Inglaterra, que buscava garantir um mercado consumidor para seus produtos no Brasil, a abolição da escravidão se tornava cada vez mais iminente. A partir do decreto da Lei Eusébio de Queirós (1850), o tráfico de africanos escravizados foi proibido, e, posteriormente, outras leis foram promulgadas, como a Lei do Ventre Livre (1871), a Lei do Sexagenário (1885) e, finalmente,

a Lei Áurea (1888), que aboliu definitivamente a escravidão no país (DORIGO; VICENTINO, 2006).

No entanto, após o fim da escravidão, essa população de ex-escravizados foi deixada à margem da sociedade e não foram oferecidas oportunidades significativas de trabalho assalariado (DORIGO; VICENTINO, 2006). Segundo os autores, isso ocorreu porque o governo brasileiro buscou na mão de obra imigrante europeia, principalmente italianos e alemães que estavam em busca de melhores condições de vida devido a crises econômicas e guerras de unificação em seus países, uma solução para o trabalho assalariado nas lavouras de café.

Segundo Saes (1981), um aspecto relevante desse processo foi a política de incentivo à imigração, uma vez que os imigrantes representavam uma parte significativa da mão de obra nas fazendas de café. As empresas ferroviárias ofereciam auxílio aos agricultores, fornecendo passagens gratuitas para os imigrantes, facilitando assim o deslocamento da mão de obra necessária para as áreas em que era requerida. Essa prática reforça o papel dominante dos interesses do café na época, não apenas no desenvolvimento ferroviário, mas também no incentivo à política imigratória (SAES, 1981). Nesse contexto, São Paulo se tornou líder na produção de café e possibilitou a entrada de imigrantes europeus, o que levou à formação de uma classe média nas áreas urbanas ou em processo de urbanização (MATOS, 1990), trazendo consigo novas atividades econômicas para essas regiões urbanas. Essas atividades, juntamente com o complexo ferroviário das cidades, transformaram suas paisagens.

Os fazendeiros proprietários de grandes plantações de café se tornaram a elite agrária brasileira, sucedendo os senhores de engenho e os grandes mineradores do século XVIII (MATOS, 1990). Com suas grandes fortunas acumuladas, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, eles desempenharam um papel importante na sociedade. Durante a Primeira República, o apoio dos fazendeiros de café foi fundamental, e os estados produtores de café exerceram uma grande influência na política federal. Foi a partir das riquezas geradas pelo café que se iniciou o grande surto industrial brasileiro (MATOS, 1990).

De acordo com Matos (1990), a grande cultura agrícola no interior de São Paulo deu origem às figuras do fazendeiro, ligado à propriedade rural, e do coronel, envolvido também com atividades comerciais. Os coronéis do oeste paulista desfrutavam de prestígio econômico e político, normalmente mantinham boas relações com o governo e geralmente eram

responsáveis por trazer serviços de infraestrutura para as cidades, como abastecimento de água, hospitais, escolas, telefones, telégrafos, entre outros. Essa figura do coronel era característica da República Velha e mantinha-se no poder através da manipulação de seu curral eleitoral e do uso do voto de cabresto (GHIRARDELLO, 2010).

A paisagem urbana das cidades paulistas modificou-se com a construção dos complexos ferroviários, a importação de novos materiais de construção, a imigração europeia, o surgimento de novas atividades econômicas como hotéis, instituições bancárias, comércio e serviços, a formação de uma nova burguesia e de uma classe média urbana, os bairros operários dos trabalhadores das ferrovias, os bairros aristocráticos dos barões do café, os grandes industriais (geralmente imigrantes enriquecidos ou grandes latifundiários), a figura dos coronéis, os planos de embelezamento urbano com a retificação de leitos de rios, a construção de parques e praças com paisagismo europeu, e os ideais de sanitarismo e higienismo presentes na reestruturação das cidades – conforme confirmado por Matos (1990, p. 157):

A chegada dos trilhos é quase sempre 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, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de trabalho de certa atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades.

A instalação da ferrovia teve um impacto direto na alteração da malha urbana e na paisagem das cidades. É importante compreender as contribuições da Estrada de Ferro Araraquara no desenvolvimento urbano e na transformação, direta e indiretamente, da arquitetura de Catanduva. A ferrovia foi responsável pelo transporte de novos materiais utilizados nas construções e também atuou diretamente na construção de edifícios e infraestruturas que serviram de suporte às atividades ferroviárias. Esse processo é semelhante àquele já identificado por Kühl (2013, p. 5) em seu estudo de referências sobre o patrimônio ferroviário:

No que diz respeito às construções, as ferrovias foram responsáveis pela transformação, ou introdução, de tipos arquitetônicos específicos tais como estações, oficinas, depósitos, casas de máquinas, cabinas de sinalização, residências para funcionários. Teve ainda papel predominante no estabelecimento de

numerosas obras-de-arte, como túneis, pontes, viadutos, passarelas, bueiros, etc., além de pioneirismo no emprego de determinados materiais em larga escala e de maneira a racionalizar o canteiro de obras.

Portanto, o próximo subitem aborda a história da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, desde a sua fundação até 1930, dentro do período em questão deste capítulo. São explorados importantes aspectos historiográficos que tiveram influência direta ou indireta na construção do patrimônio industrial de Catanduva e na transformação de sua paisagem.

## **1.2 UM BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA**

O surgimento da EFA estava relacionado, entre outras motivações detalhadas neste tópico, à intenção do Governo Imperial Brasileiro de integrar a capital do Mato Grosso, Cuiabá, ao circuito das ferrovias no Brasil (SILVA; TOSI, 2014). Segundo os autores, após o fim da Guerra do Paraguai, em 1870, ficou evidente a precariedade do sistema brasileiro de articulação interna, destacando a necessidade de o Brasil proteger suas fronteiras e integrar aquela região ao restante do território nacional. Além disso, a região possuía um mercado de gado e grãos, o que despertou o interesse das companhias ferroviárias em obter a concessão para construir uma ferrovia até Cuiabá (SILVA; TOSI, 2014).

Para atender a esses objetivos, o Governo Imperial formou uma comissão e contratou o engenheiro Pimenta Bueno como chefe, responsável pelo estudo e projeto da rota ferroviária. Parte desse projeto foi realizado tanto pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro quanto pela Companhia Estrada de Ferro Araraquara (EFA). Assim, alguns grupos de fazendeiros buscavam construir uma estrada de ferro que ligasse Rio Claro a Cuiabá, passando por São Carlos e Araraquara (SILVA; TOSI, 2014).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro concedeu um ofício em 12/08/1895, e o presidente do estado de São Paulo, Bernardino de Campos, assinou o decreto nº 310 em 17 de setembro de 1895, regulamentando a construção de novas ferrovias. De acordo com Matos (1990), a trajetória do desenvolvimento ferroviário no Brasil foi dividida em quatro fases: a primeira (1835-1852), marcada por tentativas malsucedidas e primeiros ensaios; a segunda (1852-1880), que envolveu concessões do governo para garantir juros e privilégios em determinadas regiões; a terceira fase (1880-1892), em que houve garantia de juros, mas sem privilégios específicos para uma zona; e a quarta e última fase, após 1892, na qual não houve garantia de juros nem privilégios de zona.



A EFA, fundada em 1895 por Guilherme Lebeis e pelos diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães & Foz, surgiu durante a quarta fase de expansão ferroviária dentro do regime de plena liberdade, resultando em uma menor assistência do Estado. Além dessa falta de assistência, a companhia foi fundada em um contexto de crise econômica causada pelo Encilhamento, uma política do Ministro da Fazenda Rui Barbosa, na qual a emissão de papel moeda desvalorizou o câmbio, aumentando os preços dos produtos importados e os custos para adquirir materiais rodantes para a construção da linha férrea (SILVA; TOSI, 2014). A desvalorização da moeda nacional, juntamente com a superprodução de café, culminou com a queda nos preços do produto, levando o governo a tomar medidas como a proibição de novas plantações. Isso ia contra os interesses dos fazendeiros da Araraquarense, que almejavam descobrir novas terras, explorar o sertão, construir ferrovias e plantações de café, e, por fim, alcançar Cuiabá para torná-la a principal rota de escoamento de gado e grãos daquela região.

O primeiro trecho da EFA, que ligaria Araraquara a Ribeirãozinho (Taquaritinga), começou a ser construído em 1896. No entanto, os cafeicultores já estavam sentindo os efeitos da queda no preço do café. Os primeiros relatórios da empresa, consultados no DNIT, mostram várias chamadas de capital e pedidos de auxílio ao governo para que a EFA pudesse concluir suas extensões, uma vez que a receita da empresa estava baixa devido às circunstâncias desfavoráveis no país. Em 1897, devido à crise financeira durante o processo de construção da ferrovia, combinada com a desvalorização cambial e o aumento dos custos de materiais importados, ocorreram três chamadas de capital da empresa, mas nem todos os acionistas responderam (SILVA; TOSI, 2014). Ainda assim, a empresa conseguiu inaugurar seu primeiro trecho após Araraquara, na cidade de Ribeirãozinho, em 07/12/1901.

No Relatório da EFA de 1901, a empresa descreveu seu “começo modesto” e o contexto econômico desfavorável que enfrentava, incluindo a falta de entrada de capital de suas ações, a diminuição do capital da companhia e os exíguos recursos vindos de empréstimos públicos e privados para financiar as extensões dos trilhos. No Relatório da EFA de 1902, foi mencionada outra chamada de capital, na qual a empresa destacou a importância de receber apoio financeiro do governo para chegar a São José do Rio Preto e, posteriormente, a Cuiabá, uma vez que os acionistas eram a principal fonte de recursos financeiros para a EFA.

O Relatório da EFA de 1903 revelou a pequena margem de lucro da empresa, devido ao baixo preço do café e às medidas de contenção para seu plantio. Além disso, a empresa

enfrentava a concorrência da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que oferecia fretes mais atraentes, resultando em um menor preço para o transporte do café. Novamente, a empresa solicitou auxílio ao Poder Legislativo Estadual para chegar a Cuiabá, devido ao interesse em aproveitar o Tratado Comercial com a Bolívia, que atrairia o comércio boliviano para os portos brasileiros.

O Relatório da EFA de 1904 também apresentou outro obstáculo para a empresa, relacionado à mudança de traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB). Por meio do decreto nº 5349, de 18 de outubro de 1904, a CEFNOB obteve o direito de construir uma linha férrea partindo de Sorocaba até o Mato Grosso, atravessando a região pela qual a EFA havia sido autorizada a passar. Embora a EFA detivesse a concessão para ligar São José do Rio Preto a Cuiabá, a CEFNOB obteve permissão do governo para revisar os direitos adquiridos e o privilégio de zona, sendo favorecida pelo Estado em detrimento da EFA. A diretoria da EFA manifestou seu descontentamento com essa medida, que considerava uma afronta aos seus direitos adquiridos.

No Relatório da EFA de 1905, novamente é mencionada outra chamada de capital ao Poder Público, alegando que a companhia necessitava de auxílio para estender sua linha e avançar pelo sertão. Já no Relatório da EFA de 1906, a diretoria informou que a Assembleia Legislativa, por meio da lei nº 1061, de 28 de dezembro de 1906, concedeu à EFA, pelo período de 30 anos, uma garantia de juros de 6% sobre o capital de 30:000\$000 de réis para o prolongamento do trecho de Ribeirãozinho a São José do Rio Preto, o que teoricamente facilitaria a aproximação das fronteiras dos estados de Minas Gerais e Mato Grosso. Assim, no Relatório da EFA de 1907, são descritas as atividades realizadas no prolongamento até São José do Rio Preto, incluindo estações, armazéns, alojamentos para equipes e assim por diante. Também foi relatado o cultivo de café e cereais nas áreas alcançadas pela ferrovia.

O Relatório da EFA de 1908 retratou dois momentos distintos pelos quais a empresa passou. O primeiro momento ocorreu nos primeiros anos de atividade, quando a EFA operava sob o regime de livre concorrência e sem auxílio dos poderes públicos. Nesse período, a empresa enfrentava desafios como a baixa do câmbio, a queda do preço do café, a escassez de capitais e uma crise interna – conforme mencionado. O segundo momento ocorreu após a empresa adquirir os privilégios e garantias de juros concedidos pela lei nº 1061, de 28 de dezembro de 1906. Mesmo com essas garantias, a diretoria da EFA demonstrou pressa em

avançar pelo sertão e estabelecer cafezais, alegando que a proibição do Estado em plantar novas lavouras estava atrasando a exploração da região a ser desbravada.

Em 1909, um ano antes da chegada da ferrovia em Catanduva, a EFA obteve um empréstimo junto à Companhia Edificadora do Rio de Janeiro (CERH) para aquisição de material rodante. Como garantia desse empréstimo, os bens da companhia foram hipotecados e empenhados. Devido à inadimplência dos acionistas da EFA, 3274 ações da empresa foram vendidas, tornando a CERH a maior acionista da companhia. Além disso, durante a administração de Carlos Magalhães, grandes somas de empréstimos foram desviadas dos cofres da empresa, conforme mencionado em Silva e Tosi (2014).

Segundo os autores, a estabilização cambial resultante do Convênio de Taubaté (1906) possibilitou a entrada de capital estrangeiro no país, fazendo com que a EFA aproveitasse a oportunidade para levantar um novo empréstimo junto à casa alemã L. Behrens & Sohne, sediada em Hamburgo. Esse empréstimo viabilizou a conclusão do prolongamento até Catanduva em 1910 e até São José do Rio Preto em 1912 (SILVA; TOSI, 2014). É importante ressaltar que a construção da estação ferroviária de Catanduva, inaugurada em 01/05/1910, é abordada com mais detalhes no tópico 1.4.1.

De qualquer forma, mesmo ao chegar a São José do Rio Preto, a EFA não conseguiu dominar o transporte do mercado de gado, pois a cidade não possuía um embarcadouro adequado para os animais (SILVA; TOSI, 2014). Além disso, conforme os autores, as irregularidades e desvios financeiros, juntamente com os problemas de gestões anteriores e disputas judiciais entre credores europeus e brasileiros, resultaram na falência da companhia em 1914.

Segundo Silva e Tosi (2014), após a falência, os credores buscaram recuperar os prejuízos da empresa, vendendo-a para o investidor francês Paul Deleuze, que adquiriu a massa falida da EFA e alterou a razão social para The São Paulo Northern Railroad Company (SPNRC). Sob administração estrangeira, a EFA enfrentou sua pior fase, sem realizar nenhuma construção ou renovação, e a empresa foi praticamente exaurida, com parte de seus recursos desviados (SILVA; TOSI, 2014), atrasos nos pagamentos de funcionários, mercadorias deteriorando-se nos vagões, locomotivas paradas e serviços de baixa qualidade para a população. Nesse contexto, a EFA enfrentou inúmeras reclamações, culminando em uma grande greve em 1919, que teve apoio e repercussão em Catanduva (QUAGLIA, 1974).

Em Catanduva, como consequência da greve, ocorreu o incêndio da estação ferroviária em 11/10/1919, conforme ilustrado na figura 8:

**Figura 8** – Incêndio na Estação de Catanduva



Fonte: Museu Padre Albino (1919)

O Jornal "O Regional", em matéria intitulada "1919: O incêndio", de 21/03/2006, relembrou o episódio:

Revoltados com a situação da estrada de ferro, os funcionários que lá trabalhavam, resolveram retirar todos seus pertences do local com o propósito de atear fogo na estação. O chefe da Estação, Arthur Cunha, tentou controlar a situação, mas não resistiu à pressão feita pelos funcionários. Foram colocadas bombas de dinamite ao longo da estrada de ferro, mas a tentativa de explodir a estrada de ferro foi frustrada. Porém, o farmacêutico Deocleciano Pegado não deixou que seus companheiros desistissem de seus ideais. Com palavras na 'França houve a Bastilha, aqui vai se dar a estação da São Paulo Norte<sup>6</sup>, com um incêndio para clamar ao Governo do Estado as atenções devidas no tocante e dar providências ou até encampar esta ferrovia que vem desservindo toda essa região em marcha de progresso'. Este foi o estopim para que o incêndio começasse. Foi uma hora de ação. Das 19 às 20 horas, o

<sup>6</sup> Na época, a EFA havia sido comprada pela empresa *The São Paulo Northern Railroad Company*. A isso deve-se o motivo de referir-se à estação por "São Paulo Norte".

fogo tomou grandes proporções. O tráfego era precário e, devido às labaredas, ficou interrompido (1919: O INCÊNDIO, 2006).

A situação insustentável da empresa levou à encampação da ferrovia pelo Estado de São Paulo em 1920, após disputas judiciais entre credores e a SPNRC. Esses litígios mais uma vez dificultaram o desenvolvimento da ferrovia, que só obteve um novo prolongamento em 1930 (SILVA; TOSI, 2014).

Diversos fatores foram desfavoráveis para o desenvolvimento da EFA, como as conjunturas externas causadas pela crise do café, a concorrência com outras ferrovias estabelecidas, a mudança de traçado da CEFNOB, os desvios financeiros dos cofres da empresa e a falta de garantias e privilégios da quarta fase de expansão ferroviária, período em que a EFA foi fundada. Por meio dos relatórios, foi observado que a empresa estava focada em recuperar-se financeiramente, atribuindo ao Estado o papel de conceder e retirar benefícios, conforme as estratégias de lucro da diretoria, através das várias chamadas de capital e das irregularidades nos empréstimos.

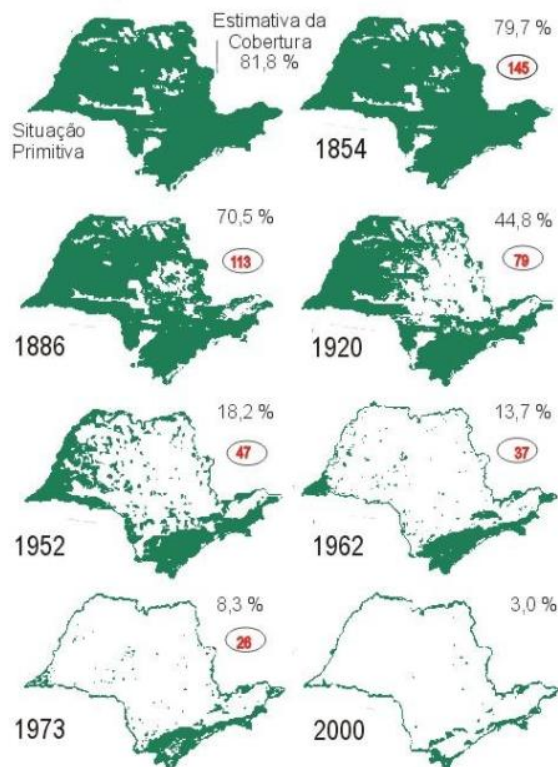
Portanto, os relatórios anteciparam o clima de insatisfação e dificuldades que culminaram na falência da empresa, no incêndio da estação de Catanduva e na encampação da companhia pelo Estado. Embora não tenha alcançado seu principal objetivo de chegar a Cuiabá, não se pode negar a influência da EFA nas cidades por onde passou.

O pesquisador Eduardo Bacani Ribeiro, em sua dissertação de mestrado, analisou 16 estações das cidades ao longo da EFA, demonstrando a relação entre a ferrovia e o crescimento urbano, bem como a contribuição da companhia na construção de diferentes tipos de estações. Essas edificações não apenas representam marcos físicos, mas também possuem valor histórico, urbanístico e social, fazendo parte da memória coletiva dos habitantes locais (RIBEIRO, 2020). Além disso, destaca-se o papel da EFA como agente no processo de criação de cidades, especialmente na região oeste paulista, na zona da Alta Araraquarense (LOSNAK, 2017; MATOS, 1990; MONBEIG, 1984).

No entanto, é importante ressaltar que a expansão ferroviária também teve impactos negativos pouco divulgados pela historiografia local, como o prejuízo ambiental causado pelo desmatamento, ocasionando perda de biodiversidade, alteração de ecossistemas e degradação do solo. A figura 9 do Inventário Florestal do Estado de São Paulo ilustra a situação inicial da cobertura vegetal do estado e sua progressiva devastação. Ao comparar os mapas dos anos de

1886 a 1920, período que corresponde ao auge da expansão ferroviária, é possível observar que ocorreu uma supressão de 25,7% da cobertura vegetal.

**Figura 9** – Reconstituição da cobertura florestal do Estado de São Paulo



Fonte: Inventário Florestal do Estado de São Paulo (2020)

Isso porque, de acordo com o estudo dos pesquisadores Victor et al. (2005, p.16):

As ferrovias, à medida em que servem de vias de escoamento para a produção cafeeira, apoiam também sua economia no consumo da madeira, relativamente abundante, ao longo de seu traçado. Além de usar a madeira como combustível, aproveita-a também como dormentes, postes e moirões.

Além das ferrovias, a expansão da lavoura cafeeira também contribuiu para a ocupação de novas áreas de mata nativa para o plantio, resultando em um aumento significativo do desmatamento, conforme mencionado por Victor et al. (2005, p. 12):

É a partir do surto cafeeiro que a devastação se processa em grande escala, de modo que há uma correlação muito estreita entre o caminhamento do café em direção ao interior paulista e o avanço das derrubadas. [...] Quando a lavoura acusa os primeiros sintomas de exaustão, acelerada inclusive pelo emprego de práticas agrícolas empíricas e ultrapassadas, novas áreas de matas são sacrificadas para dar lugar à implantação dos cafezais — assim avançam as fronteiras agrícolas.

Outro contraponto da expansão ferroviária foi o impacto social resultante da dizimação das populações indígenas. A invasão de seus territórios levou à destruição de muitas comunidades, sendo que algumas empresas ferroviárias, como no caso da CEFNOB, chegaram a contratar bugreiros para caçar e matar índios que resistissem à expansão dos trilhos (CASTRO, 1993). Essas ações eram justificadas pelo discurso do progresso, que enfatizava a necessidade de levar desenvolvimento ao sertão, enquanto tudo o que se opunha a essa dinâmica era considerado um obstáculo ao avanço da modernidade. Assim, a violência contra os povos indígenas era escamoteada em nome do progresso:

A identificação entre terras despovoadas ou inexploradas com a barbárie e a selvageria reforçava a concepção de que algo deveria ser feito para que se pudesse levar até o sertão os benefícios da civilização. Os ideais de ordem, progresso, civilização e prosperidade estavam distantes do *hinterland* brasileiro, patenteando o quanto ainda restava por fazer no sentido de equiparar o país às nações mais adiantadas (CASTRO, 1993, p. 90).

O discurso que retratava povos indígenas como seres desprovidos de direitos é evidenciado em mapas da província de São Paulo, datados de 1868 e 1886 (figuras 10 e 11), nos quais seus territórios eram erroneamente descritos como "terrenos ocupados por indígenas ferozes", perpetuando a ideologia de seres "selvagens", ou como "terrenos despovoados", quando, na realidade, eram habitados por índios.

**Figura 10** – Mapa da Província de São Paulo



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo (1868)

**Figura 11** – Mapa da Província de São Paulo



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo (1886)

De qualquer forma, com ônus e bônus que a expansão ferroviária trouxe, é inegável que a EFA alterou a paisagem de Catanduva e exerceu influência na expansão da sua malha urbana. Nesse sentido, é fundamental compreender o contexto histórico, urbano e arquitetônico da cidade após a implantação dos trilhos, a fim de analisar o impacto da linha férrea no traçado de Catanduva e na produção arquitetônica industrial.

### **1.3 CATANDUVA DURANTE O AUGE DO CICLO CAFEIEIRO (1910 – 1930): ANÁLISE HISTÓRICA, URBANA E ARQUITETÔNICA**

Antes de abordar esse tópico, é importante ressaltar que a principal fonte primária de pesquisa utilizada foi o almanaque intitulado "Boletim 'Só 10'", de autoria de Sérgio Bollinelli. Essa obra é uma coletânea de jornais de Catanduva que abrange um amplo período histórico, desde a fundação do povoado até reportagens do início do século XXI. Além disso, outras fontes foram consultadas para complementar as informações, como jornais e revistas locais disponíveis no Museu Padre Albino, e o trabalho de Olga Pantaleão (1944).

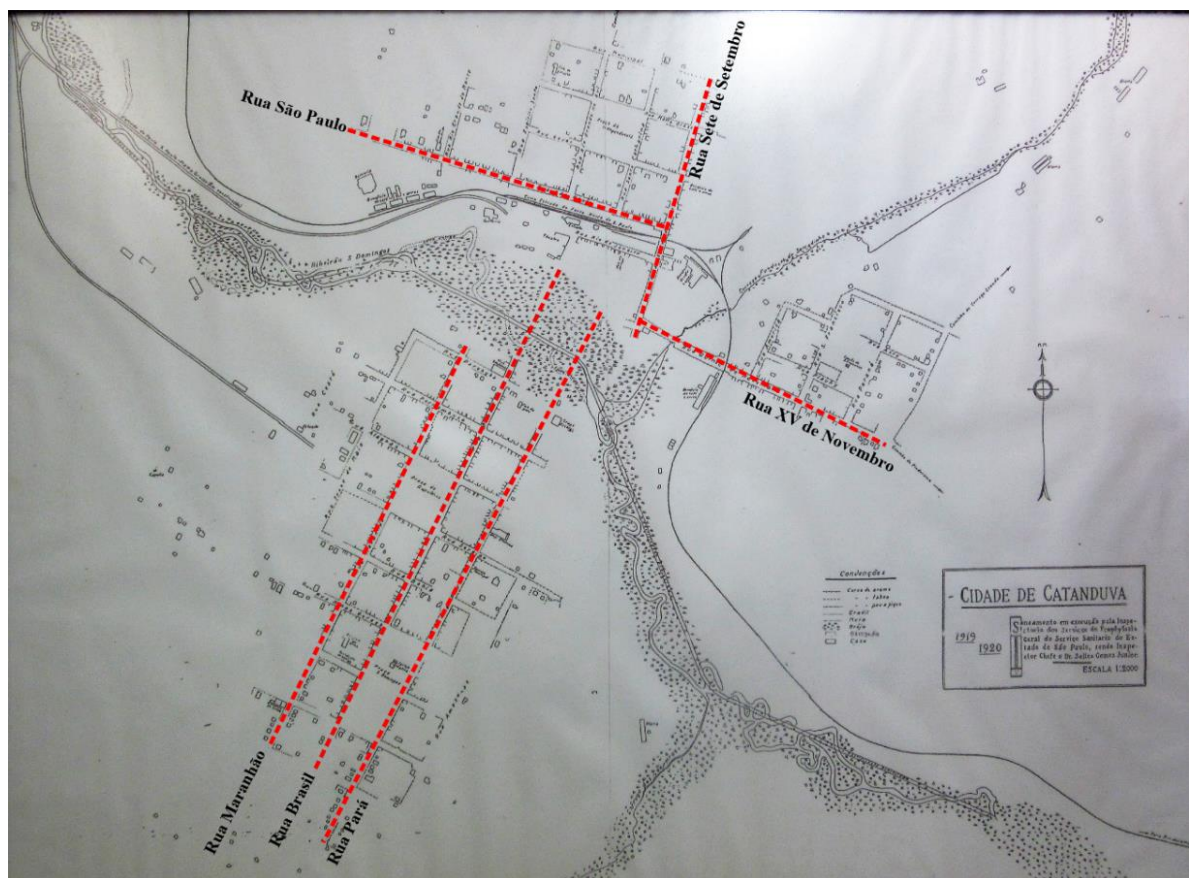
Segundo Pantaleão (1944), a escolha do trajeto da ferrovia em Catanduva foi baseada principalmente em critérios geográficos, especialmente devido ao relevo plano da região. Por



estar localizada no Planalto Ocidental Paulista, Catanduva possui um terreno relativamente regular e pouco acidentado, sendo uma característica geográfica favorável que contribuiu com a seleção do local para a implantação da estrada de ferro. O traçado da ferrovia seguiu uma rota relativamente paralela ao ribeirão São Domingos, aproveitando um caminho de topografia suave.

A linha férrea foi construída na cota mais alta da Vila Adolpho e atuou como um vetor de crescimento urbano, atraindo para si construções industriais, como a estação, máquinas de beneficiamento agrícola, pátio de manobras, vilas ferroviárias, armazéns e oficinas. Nas proximidades da ferrovia também estavam situados os principais eixos viários da cidade, como a rua São Paulo, a rua XV de Novembro, a rua Sete de Setembro, a rua Brasil e a rua Maranhão – conforme ilustrado na figura 12. No entanto, apesar de ter sido um elemento de coesão entre os três bairros do núcleo, os trilhos também atuaram como barreiras, assim como o rio São Domingos, separando bairros de características diferentes entre si, como já mencionado, causando dicotomias espaciais.

**Figura 12** – Mapa de Catanduva de 1919/20, com as principais vias destacadas



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Museu Padre Albino (2021)

Uma especificidade da formação urbana de Catanduva em relação a outros municípios paulistas é o fato de a área mais nobre da cidade estar localizada atrás da estação – o aristocrático bairro Higienópolis. Enquanto o local que supostamente deveria ser mais nobre, de frente para a estação, é formado por uma área alagadiça que possui ligação com o centro da cidade apenas por algumas pontes de pedestres. Outra característica do processo de expansão urbana de Catanduva foi a adoção da malha urbana em quadrícula ou tabuleiro de xadrez, muito comum em cidades do interior de São Paulo.

Ghirardello (2010) explica que, durante o processo de ocupação de terras no interior paulista, foi adotada a divisão em quadrícula dos lotes de forma a comercializá-los rapidamente, visto que era uma forma simplificada de dividir os terrenos para venda. Assim, esse padrão de tecido urbano foi replicado indistintamente em várias cidades paulistas sem levar em conta as suas especificidades, como implantação e relevo, refletindo apenas uma preocupação em ocupar o território a partir da comercialização da terra e sua divisão em lotes iguais. A eficiência e a rapidez do traçado reticulado para a venda de terras podem ser atestadas pela manutenção desse traçado até os dias atuais na maioria dessas cidades, onde a quadrícula ainda se mantém (GHIRARDELLO, 2010).

De acordo com o geógrafo francês Monbeig (1984, p. 105), a divisão do solo adotada no oeste paulista, que reflete hoje a paisagem urbana das cidades do interior, foi feita em função dos interesses do vendedor, tornando a terra uma transação comercial:

Não era inútil assinalar esses aspectos históricos da expansão paulista. Diante de tantos favoráveis, compreende-se melhor que os fazendeiros não tenham tido senão o objetivo de plantar. Reduzir a marcha para o oeste a um fenômeno local, contentar-se com explicá-la por circunstâncias estritamente brasileiras, seria restringir abusivamente seus quadros e não enxergar mais que seus aspectos estreitos. Desde o início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico.

Conforme Monbeig (1984), a forma de ocupação do oeste paulista teria sido parte do projeto capitalista respaldado na mercantilização da terra e na ascensão da economia. Com o objetivo de vender rapidamente e pelo melhor preço, o agrimensor adotou uma forma de divisão idêntica dos lotes e, conseqüentemente, o traçado acabou por ser o mesmo em toda parte, sendo um trabalho mais fácil e menos oneroso ao trabalhador.

Com a replicação dessa forma de divisão, tem-se uma paisagem homogênea nas

cidades do interior paulista que, segundo Francisquetti (2015, p. 13), é quase sempre “(...) formada pela estação ferroviária, localizada próxima ao fundo de vale (curso d’água), pela praça principal, localizada próxima à Igreja Matriz, ligada à estação pela rua principal de comércio” como é exatamente o caso de Catanduva. A respeito disso, Landim (2004, p. 111) afirmou:

A homogeneidade dos padrões morfológicos urbanos no interior paulista está ligada a ciclos de desenvolvimentos semelhantes, tais como a expansão cafeeira e o conseqüente incremento da rede ferroviária e, depois rodoviária, que imprimiram às cidades um padrão de urbanização bastante similar.

Para Ghirardello (2010), o processo de formação e expansão urbana das cidades do noroeste paulista, incluindo Catanduva, é visto como um fenômeno em rede. Segundo o autor, isso ocorre devido às características comuns dessas cidades em relação à sua origem, morfologia e desenvolvimento. Essas características incluiriam o ciclo do café como base de expansão econômica, a proximidade dessas cidades no período de surgimento/fundação, o aforamento das terras à Igreja, as diretrizes dos códigos de posturas, a participação do agrimensor na implantação da malha urbana em quadrícula, a chegada da ferrovia, a formação de uma oligarquia cafeeira e a presença dos coronéis no estabelecimento de infraestrutura urbana.

A ferrovia também teve um papel significativo na modificação da paisagem da cidade, tanto em termos do traçado urbano quanto das edificações que surgiram em apoio às atividades relacionadas à linha férrea. Assim como ocorreu em outras cidades paulistas, a ferrovia contribuiu com a vinda de muitos imigrantes para Catanduva, principalmente espanhóis, italianos, portugueses, japoneses e árabes.

Com a chegada desses imigrantes, a paisagem da cidade passou por transformações, incluindo a construção de novas casas de tijolos e a instalação de três novas máquinas para beneficiamento de arroz e café. Além disso, foi construído um novo cemitério chamado Cemitério São Domingos, que atualmente está localizado no Cemitério Nossa Senhora do Carmo, entre as ruas Vinte e Quatro de Fevereiro, Ribeirão Preto, Cuiabá e Aracaju.

Segundo Pantaleão (1944), após a implantação dos trilhos, especialmente a partir de 1914, o bairro Higienópolis começou a ser efetivamente ocupado. Utilizando a estação ferroviária como referência, o proprietário das terras do Higienópolis, Pedro Celli, loteou os

seus terrenos (LEITE, 2007). Dessa forma, a rua São Paulo tornou-se o principal eixo viário do bairro, pois o logradouro estava situado atrás da estação em local atraente para a instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços.

A partir da rua São Paulo e da rua Sete de Setembro, que é perpendicular a ela, foram traçados outros eixos no Higienópolis, como as ruas Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Santa Catarina, Goiás e Mato Grosso. Dessa forma, o Higienópolis adquiriu uma malha urbana com configuração de tabuleiro de xadrez.

Conhecido como o "bairro dos espanhóis", devido à sua proximidade com fazendas cujos proprietários eram espanhóis, o Higienópolis ostentava a presença de palacetes, onde as famílias dos coronéis, fazendeiros de café e ricos imigrantes normalmente habitavam (BOLINELLI, 2010). Era um bairro aristocrático, com moradias térreas, cobertura de quatro águas, isoladas no lote ou com recuos laterais (CORATO; PORTO, 2007).

Algumas dessas casas apresentavam alpendres que marcavam o acesso, tanto lateral quanto frontal. Por serem destinadas às pessoas de alta renda, esses palacetes possuíam jardins, eram ricamente ornamentados e tinham características da arquitetura eclética. Já nos edifícios comerciais, a tipologia era mais simples, com pouca ornamentação, limitando-se à platibanda com frisos na cimalha e fachadas com portas que abriam diretamente para a calçada, como por exemplo os edifícios da Rua São Paulo (CORATO; PORTO, 2007).

Segundo Bolinelli (2010), em 1915 os três povoados já mostravam sinais de desenvolvimento, contando com 150 casas, olarias, estabelecimentos comerciais e máquinas para beneficiamento de arroz e café - como as Indústrias Soubhia, objeto de estudo desta pesquisa.

Nessa época, a várzea do rio São Domingos começou a ser ocupada por imigrantes japoneses para plantações de arroz. Em 1916, já com 12 mil habitantes e 226 prédios, houve a necessidade de levar energia elétrica para os povoados, o que foi resolvido com a inauguração da Empresa de Energia Elétrica, de propriedade de um imigrante sírio (BOLINELLI, 2010).

No mesmo ano, foi fundado o primeiro jornal, chamado "O Município", e inaugurado o Clube Sete de Setembro (Figura 13) na Vila Adolpho, onde eram realizados bailes e eventos para a alta sociedade (BOLINELLI, 2010).

**Figura 13** - Clube Sete de Setembro



Fonte: Catanduva cidade feitiço (1918)

Mostrando, aos poucos, claros sinais de desenvolvimento e modernização, os três povoados foram anexados em 1917 e, em 1918, os políticos do Partido Republicano Paulista promulgaram a Lei nº 1564, no dia 14 de abril de 1918, criando o Município de Catanduva (CORATO; PORTO, 2007). Foi a partir de sua criação, principalmente entre os anos de 1918 e 1920, que o ritmo de modernização de Catanduva mostrou-se mais acelerado desde a instalação da ferrovia, passando por um surto de desenvolvimento. Se outrora os povoados expandiram-se de forma fragmentada e independente, com a criação do município era preciso elaborar um plano integrado de desenvolvimento urbano, que seria respondido com a promulgação das primeiras leis municipais, como mencionaram Corato e Porto (2007, n.p.):

No mesmo ano da criação do município, 1918, foram promulgadas as primeiras leis municipais, que dispunham principalmente sobre o desenvolvimento urbano da cidade, determinando a execução de obras de melhoramento e a construção de equipamentos públicos. Tais leis também determinavam a elaboração do traçado urbano da cidade projetado em linhas ortogonais a partir das vias existentes.

Conforme as autoras, tendo como primeiro prefeito o Coronel Ernesto Ramalho, o foco do seu governo foi a tríade educação, saúde e estradas. No mesmo ano, iniciou-se a construção de dez escolas – quatro na área urbana e seis na zona rural – na saúde, o governo deu início ao saneamento e aterramento da várzea do rio São Domingos, com vistas a promover sua ocupação e combater a malária e, quanto às estradas, foram iniciadas as obras da primeira estrada de rodagem da zona Araraquarense, ligando Catanduva a Itajobi

(BOLINELLI, 2010).

De acordo com Pantaleão (1944), a construção de estradas de rodagem, juntamente com o investimento em jardineiras, ônibus e automóveis, foi de relevante importância para o desenvolvimento da cidade. As estradas aumentavam o fluxo de pessoas entre Catanduva e os povoados vizinhos, atraindo estabelecimentos de comércio e serviço para atender a essa população flutuante que vinha trabalhar na cidade.

Conforme Bolinelli (2010), até 1918, a cidade contava com 372 prédios, e estabelecimentos como farmácias, armazéns, lojas de secos e molhados, hotéis e novas máquinas de beneficiamento agrícola. Segundo o autor, no mesmo ano, foram inaugurados o jornal “A Comarca”, o Central Cinema, o Fórum Municipal e a Máquina Progresso – máquina de beneficiamento de café e arroz, objeto de estudo desta pesquisa.

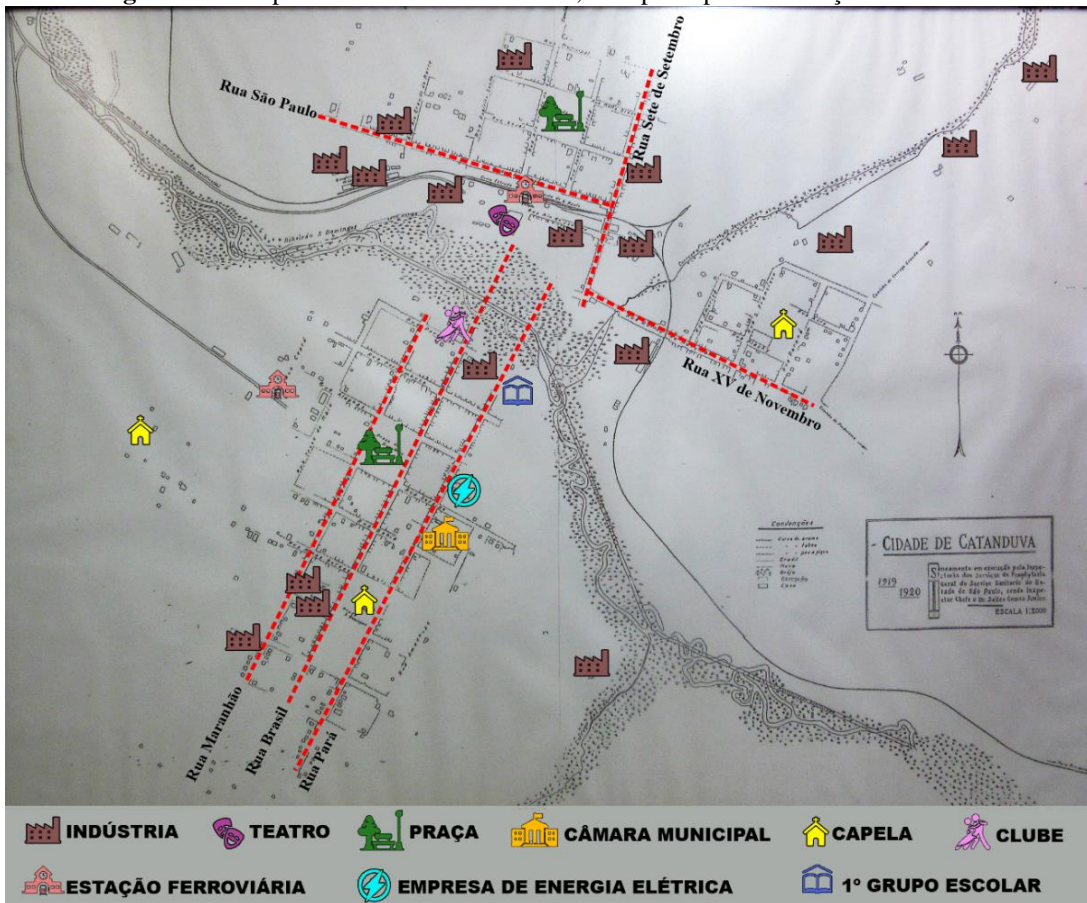
Uma importante figura para o desenvolvimento de Catanduva foi o padre português Albino Alves da Cunha e Silva, que chegou na cidade em 1918 e foi primeiro vigário da paróquia de São Domingos (CORATO; PORTO, 2007), trazendo inúmeras obras que ficariam eternizadas nas memórias dos catanduvenses. Um ano após sua chegada, em 1919, foi lançada a pedra fundamental para a construção da Igreja Matriz de São Domingos, concluída apenas em 1926, que foi edificada para substituir a antiga e modesta capela, erigida em 1893 (BOLINELLI, 2010). Em estilo eclético, a igreja recebeu em seu interior painéis de autoria do pintor Benedito Calixto e contou com a participação de brasileiros e imigrantes durante as fases de projeto de construção, como o engenheiro Krug (projeto), "(...), Emilio Mori, Antônio Bastinini, João Falarini, Gustavo Alhem, Luís Maria e José Rodrigues Martins (assentamento de tijolos); Francisco Bila (reboco); e mestre Nakamura e mestre Iada (carpintaria)" (CORATO; PORTO, 2007, p.n.).

Conforme Bolinelli (2010), em 1919, Catanduva já contava com 576 prédios, e foi contemplada com o primeiro grupo escolar, construído nas esquinas das ruas Pará e Paraíba, onde atualmente existe o Centro de Atenção Psicossocial (CAPS). Outro elemento importante para o desenvolvimento de Catanduva foi a promulgação da Lei nº 1675-B, de 9 de dezembro de 1919, que estabelecia a Comarca de Catanduva. De acordo com Pantaleão (1944), a comarca foi um elemento administrativo que agiu como fator de crescimento urbano na medida em que atraiu bancos, instituições e estabelecimentos de negócios.

Durante esse período, houve a introdução da arquitetura eclética, considerada moderna

na época. Essas construções tinham como características a cobertura em quatro águas, a platibanda e a ornamentação, incluindo a marcação das cimalthas (CORATO; PORTO, 2007). Nesse contexto, Catanduva contava com dois jornais em circulação, estabelecimentos comerciais, hotéis e aproximadamente 17 estabelecimentos industriais, incluindo máquinas de beneficiamento de arroz, café e algodão, serrarias, fábrica de macarrão, fábrica de cerveja, fábrica de gelo e olarias. Essa diversidade de indústrias pode ser conferida no mapa abaixo (Figura 14).

**Figura 14** – Mapa de Catanduva de 1919/20, com principais construções destacadas



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Museu Padre Albino (2021)

Além disso, a cidade havia sido contemplada com importantes edificações, como a estação ferroviária (1910) e suas vilas operárias; o Teatro Municipal; a Empresa Elétrica Catanduva (1917); o Clube Sete de Setembro (1917); o primeiro grupo escolar (1919); e o conjunto de edificações tombadas da rua Rio de Janeiro (rua da estação ferroviária). De acordo com Corato e Porto (2007), ao longo da década de 1910 predominava-se no Centro uma arquitetura de aspecto mais modesto e funcional. Essas edificações eram dispostas lado a lado, sem recuos, ou isoladamente (CORATO; PORTO, 2007). As autoras destacaram também o uso de técnicas construtivas mais simples nesse período.

Nesses casos pode-se observar a predominância de cheios sobre vazios, com janelas cegas, e de coberturas com duas águas, sem platibandas. Essas construções são caracterizadas também pela ausência de ornamentação. Como exemplares dessa arquitetura, é possível citar a antiga capela da Vila Adolfo e as primeiras construções da Rua Brasil” (CORATO; PORTO, 2007, p.n.).

Dessa forma, retratou-se um período de transição na aparência de Catanduva, que gradualmente tem na sua paisagem um processo de transformação e modernização por meio da introdução de edifícios ecléticos na cidade e também das obras urbanísticas – a exemplo da retificação do Rio São Domingos, do aterramento de sua várzes e da construção de praças e parques. Tanto é que em 1920, Catanduva já contava com 631 prédios e 16.009 habitantes, sendo a maior parte de imigrantes, com 2.060 espanhóis, 1.775 italianos, 589 portugueses, 460 japoneses e 312 de etnia não identificada (BOLINELLI, 2010). Tamanha era a representatividade de imigrantes em Catanduva que, na mesma década, foram inaugurados a Sociedade Italiana (1921) e o Centro Espanhol (1926).

Outra obra de grande importância foi o segundo prédio da estação ferroviária de Catanduva (Figura 15), inaugurado em 1920, em decorrência do incêndio ocorrido na antiga estação em 1919. A nova estação, mais elaborada em comparação à anterior, possuía uma linguagem eclética. Com o investimento em estradas de rodagem e automóveis, foram estabelecidos pontos de estacionamento em frente ao largo da estação ferroviária, onde táxis, ônibus, jardineiras e automóveis particulares eram estacionados.

**Figura 15** - Ponto de táxi na estação ferroviária



Fonte: Museu Padre Albino (1924)



Segundo Corato e Porto (2007), o pioneiro nos investimentos automobilísticos em Catanduva foi o então prefeito Adalberto Bueno Netto, que também era agente da Ford na cidade. Nesse sentido, as obras viárias foram continuadas e novas estradas de rodagem foram construídas, o que explica o rápido crescimento da cidade. Tanto é que, em 1923, a Câmara Municipal promulgou a Lei nº 2, de 15 de janeiro de 1923, regulamentando o trânsito de automóveis e caminhões na cidade e, em 1925, a cidade já contava com 140 km de estradas de rodagem, além de 396 automóveis e 650 outros veículos (CORATO; PORTO, 2007).

Segundo Bolinelli (2010), em 1925, Catanduva já abrigava 25 mil habitantes e 1057 prédios. A riqueza acumulada pelo café, estimada em 14 milhões de cafeeiros na cidade, permitiu a realização de obras de embelezamento, infraestrutura e melhorias urbanas, a exemplo da compra, pela Prefeitura Municipal, de um terreno que antes pertencia ao Bispado de São Carlos para a construção da Praça Nove de Julho, e da construção de passeios na rua Brasil, que era principal rua comercial e eixo viário da cidade (BOLINELLI, 2010).

Ao longo da década de 1920, Catanduva testemunhou a chegada de importantes instituições bancárias, hospitais, escolas e clubes sociais. Algumas das obras inauguradas mais famosas durante esse período foram o Banco de Catanduva e o Banco do Brasil (1925), o segundo Grupo Escolar (1925, atualmente Escola Municipal Octacílio de Oliveira Ramos), a Igreja Matriz de São Domingos (1926), a Santa Casa de Misericórdia (1926, atual Hospital Padre Albino), o Coleginho (1928, atualmente Colégio Nossa Senhora do Calvário - "Colegião"), o Lyceu Rio Branco (1928, atual Instituto Estadual de Educação Barão do Rio Branco), o Clube de Tênis Catanduva (1929), o Hotel Acaccio (1929), a Loja Maçônica Lauro Sodré e o Asilo dos Velhos (1929).

Conforme mencionado por Corato e Porto (2007), durante a década de 1920, predominavam no Centro construções ecléticas residenciais e uma grande quantidade de edifícios comerciais "simplificados", com poucos ornamentos, muitas vezes limitando-se a uma cimalha destacada por frisos. Ao mesmo tempo, também surgiram edifícios ornamentados, como o Teatro São Domingos, a Igreja Matriz de São Domingos, a Santa Casa de Misericórdia e o Lyceu Rio Branco.

Nas edificações de esquina, é comum a implantação no alinhamento da rua, com um chanfro marcando o encontro das vias e fachadas pontuadas por portas que se abrem diretamente para a rua. Já nas edificações residenciais, é possível observar a presença de obras implantadas com um ou dois recuos laterais e algumas casas com

varandas marcando o acesso lateral. A ornamentação também aparece nas residências e aqui o telhado em quatro águas divide espaço com novos padrões de cobertura (CORATO; PORTO, 2007, n.p.).

Às vésperas da década de 1930, Catanduva contava com 1.598 prédios, bem como serviços de água, esgoto, telefone, obras viárias e melhoramentos urbanos, como expressam as tabelas abaixo, baseadas em Bolinelli (2010):

**Tabela 1** – Número de habitantes em Catanduva, entre 1916 e 1930

<b>População: 1916 - 1930</b>	
<b>Ano</b>	<b>Habitantes (nº)</b>
1916	12000
1920	16009
1930	29290

Fonte: A Autora, baseado em Bolinelli (2010)

**Tabela 2** – Quantidade de prédio em Catanduva, entre 1907 e 1930

<b>Quantidade de prédios em Catanduva</b>	
<b>Ano</b>	<b>Habitantes (nº)</b>
1907	7
1916	226
1918	372
1919	576
1920	631
1921	691
1922	750
1923	849
1924	949
1925	1.057
1926	1.141
1927	1.223
1928	1.331
1929	1.451
1930	1.598

Fonte: A Autora, baseado em Bolinelli (2010)

Além disso, nesse período de vinte anos após a implantação da ferrovia, a cidade apresentou um vertiginoso crescimento demográfico, atraindo novamente muitos imigrantes. A modificação na paisagem urbana deu-se principalmente em decorrência do binômio café-ferrovia, através do desmatamento causado por esses empreendimentos, pela implantação dos trilhos e dos cafezais. A transformação da cidade com a realização de obras urbanísticas e a introdução de edifícios ecléticos também pode ser evidenciada pela construção da Igreja Matriz de São Domingos.

Percebe-se que, até o fim da década de 1920, os principais estabelecimentos agrícolas eram voltados para o beneficiamento do café. No entanto, com a crise de 1929, que será abordada no próximo capítulo, ocorreu uma mudança significativa com o algodão emergindo como cultura alternativa devido às dificuldades que afetaram o setor cafeeiro. Nesse sentido, a partir da década de 1930, as instalações industriais voltadas para o beneficiamento do algodão começaram a se estabelecer na cidade. Houve, novamente, uma transformação na paisagem industrial de Catanduva com a chegada dos novos cotonifícios. Portanto, é necessário compreender o processo histórico que culminou com a crise do café na década de 1930, a ascensão do algodão e a introdução de novas tipologias arquitetônicas voltadas para a cultura algodoeira.

#### **1.4 OS EDIFÍCIOS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REMANESCENTE: DA CONSTRUÇÃO AO ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES (1910 – 1930)**

Neste tópico, são abordados os edifícios industriais e ferroviários construídos em Catanduva entre as décadas de 1910 e 1930. Tratam-se das seguintes edificações: primeira estação ferroviária (1910); vilas ferroviárias (1910); Indústrias Soubhia (1915); Machina Progresso (1918); segunda estação ferroviária (década de 1920) e suas infraestruturas (viaduto, balaustrada, caixa d'água e passarela).

Parte do tópico das vilas ferroviárias foi baseado em um artigo<sup>7</sup> de autoria própria e da professora Rosio Salcedo, já publicado. O mesmo ocorre com os tópicos de ambas as estações ferroviárias e suas infraestruturas, cujo texto foi baseado em um capítulo<sup>8</sup> de livro, também de autoria própria, já publicado.

São analisados aspectos históricos e arquitetônicos sobre os edifícios, abordando os agentes e proprietários desses complexos, usos originais e atuais, identificação estilística dessas edificações, autores dos projetos originais, intervenções sofridas ao longo do tempo e estado atual de preservação e de conservação.

---

<sup>7</sup> O trabalho é intitulado “O Patrimônio Industrial da Estrada de Ferro Araraquara: o caso das vilas ferroviárias de Catanduva-SP”.

<sup>8</sup> O trabalho é intitulado “Estação Cultura: uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva-SP”.

#### 1.4.1 A primeira estação ferroviária (1910)

Fontes primárias de jornais, pesquisados no Museu Padre Albino, e relatórios da EFA, pesquisados no DNIT, relatam que a primeira Estação Ferroviária localizava-se onde hoje se encontra a estação atual (Figura 16) e foi inaugurada em 01/05/1910, quando Catanduva ainda era um Distrito de Paz denominado Vila Adolpho, conforme mencionado anteriormente. A estação era denominada "Catanduva" e o nome precedeu a Lei nº 1564, de 14 de abril de 1918, que criou o Município de Catanduva, e a Lei Estadual nº 1675-B, de 9 de dezembro de 1919, que criou a Comarca de Catanduva (QUAGLIA, 1974). Essa unificação ocorreu entre os dois territórios que antes pertenciam às comarcas de Jaboticabal (Higienópolis e São Francisco) e de São José do Rio Preto (Centro), como já mencionado.

**Figura 16** – Mapa de Catanduva



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2022)

Na fotografia abaixo (Figura 17), é possível observar três edifícios do complexo ferroviário: da direita para a esquerda, havia um mictório, a estação ferroviária e uma construção que se assemelhava às casas das vilas ferroviárias. A linguagem arquitetônica dos edifícios dialogava entre si, e todos apresentavam um tratamento formal mais modesto. Identificado, por essa pesquisa, pelo ecletismo, esse prédio seguia o padrão das construções da EFA ao longo do prolongamento entre Taquaritinga e São José do Rio Preto, com uma tipologia sóbria e ornamentação geométrica. Era marcado por pilastras, modulação nas fachadas, aberturas arrematadas por arco abatido e frisos demarcando as aberturas. As fachadas laterais eram coroadas por um grande frontão delimitado por cornijas, com a presença de dentículos nas cimalthas. O edifício possuía um óculo central, a inscrição do nome da estação e uma gare sobre a plataforma de embarque e desembarque, sustentada por mãos francesas.

**Figura 17** – Estação de Catanduva na inauguração

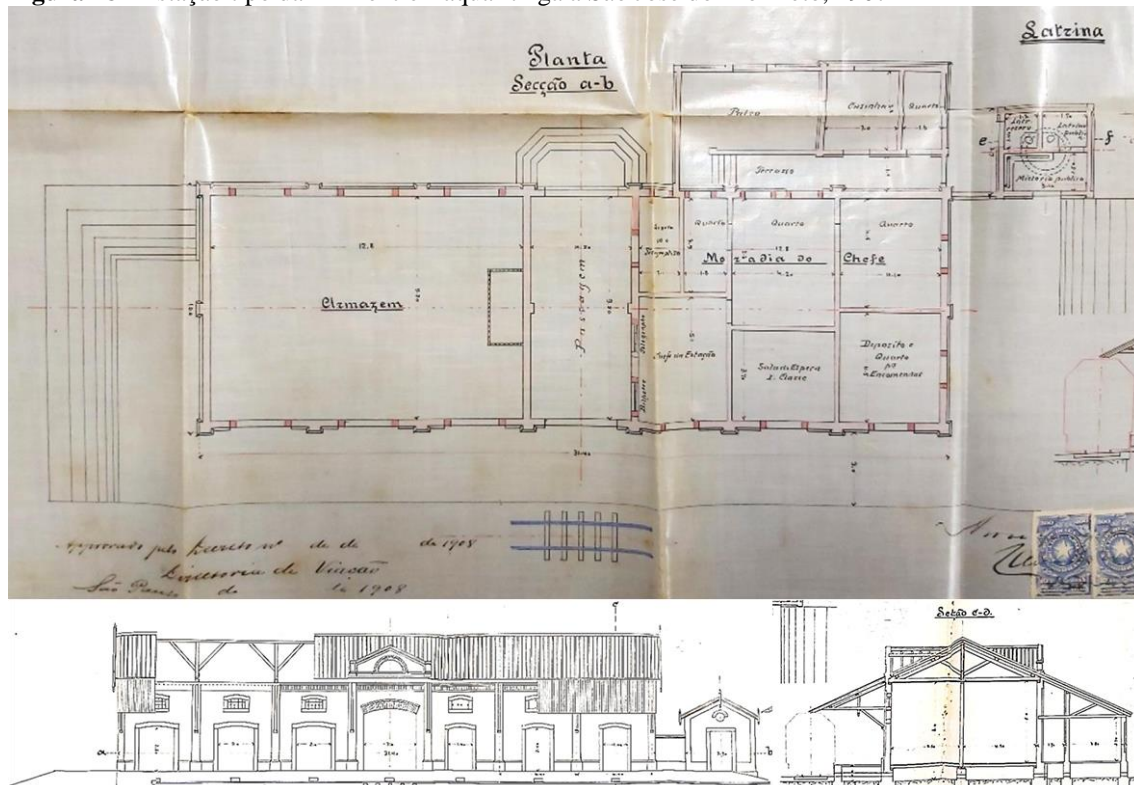


Fonte: Museu Padre Albino (1910)

Através de análise da fotografia encontrada no arquivo do Museu Padre Albino (Figura 17), do projeto arquitetônico retirado da dissertação de mestrado do pesquisador Eduardo Bacani Ribeiro (Figura 18), e do projeto arquitetônico encontrado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), figura 19, acredita-se

que a estação ferroviária de Catanduva efetivamente construída teria passado por adaptações necessárias no momento da construção. Essas adaptações teriam sido baseadas nos projetos de 1907 e 1909, ambos assinados pelo engenheiro do prolongamento, Carlos Schmidt, e pela Diretoria de Viação da EFA – isso porque a fotografia apresenta semelhanças e diferenças com ambos os projetos.

**Figura 18** - Estação tipo da EFA entre Taquaritinga a São José do Rio Preto, 1907



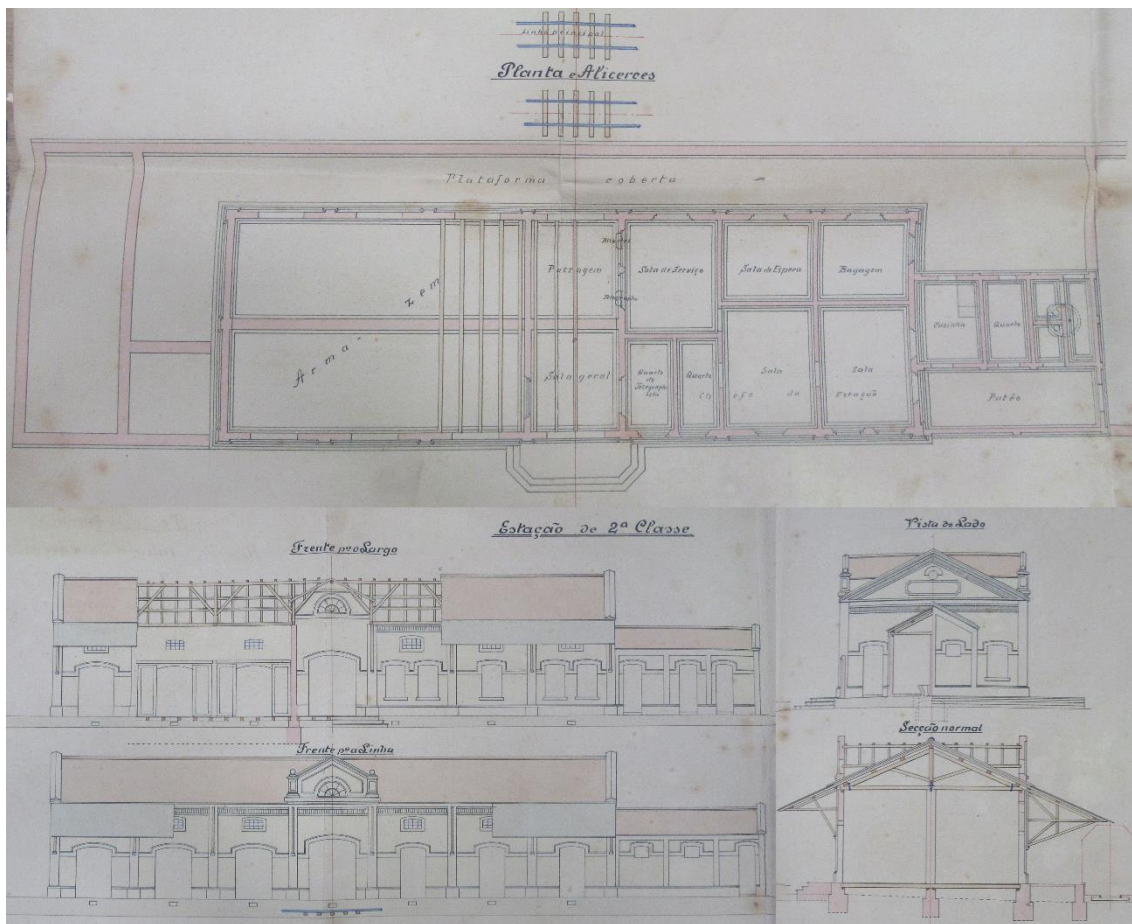
Fonte: RIBEIRO (2020, p.81-83)

As principais semelhanças entre a estação ferroviária de Catanduva (Figura 17) e o projeto de 1907 (Figura 18), conforme observado na fotografia, são presença de um mictório externo à edificação e a fachada modulada por sete aberturas. No entanto, o projeto de 1907 inclui um anexo ligado ao corpo principal da edificação na fachada frontal, que provavelmente teria servido como residência do chefe da estação, contendo pátio, cozinha, quarto e uma conexão com o mictório. Como a fotografia da estação de Catanduva mostra apenas a fachada posterior, não é possível afirmar com certeza se havia esse anexo.

O tratamento formal dado ao projeto de 1909 (Figura 19), embora modesto, apresentava um pouco mais de requinte em comparação ao projeto de 1907, especialmente quando se observam os ornamentos no acesso principal das estações, que eram marcados por um pórtico coroado por um frontão. No projeto mais recente, ao

daquele datado de 1907, a residência do chefe da estação já possuía um banheiro interno. O frontão da fachada lateral, assim como na fotografia, era ornamentado com cornijas, dentículos nas cimalhas, óculo central e a inscrição do nome da estação.

**Figura 19** – Estação tipo da EFA entre Taquaritinga a São José do Rio Preto



Fonte: DNIT (1909)

Além disso, ambos os projetos das estações apresentavam semelhanças, principalmente por serem construções térreas, com telhados de duas águas, acessos principais centralizados marcados por escadarias, pórticos e frontões ornamentados, coberturas sustentadas por estruturas de madeira, aberturas de portas e janelas com formato de arco abatido, ornamentação simples utilizando cimalhas em alto relevo, fachadas modulares e anexos conectados ao corpo principal da edificação.

Por fim, não foram encontrados registros de possíveis reformas na primeira estação de Catanduva. Portanto, essa lacuna só pode ser preenchida com informações referentes ao ano em que ocorreu o incêndio durante a greve dos ferroviários, em

11/10/1919. Esse incêndio resultou na destruição da primeira estação e na construção da segunda estação em 1920, que é abordada no subitem 1.4.5.

#### 1.4.2 As primeiras vilas ferroviárias (década de 1910)

Antes de discutir sobre as primeiras vilas ferroviárias de Catanduva, é importante ressaltar que há comprovação, por meio de relatórios da EFA, de que essas residências operárias da década de 1910 realmente existiram. Elas estavam localizadas dentro do pátio ferroviário e foram demolidas em meados da década de 1950 para dar espaço a outros equipamentos. No entanto, devido à falta de fotografias, não foi possível afirmar com precisão se as casas construídas naquele período correspondiam aos projetos arquitetônicos que serão abordados neste subitem.

De qualquer forma, é necessário incluir esses registros para compreender de forma geral os conjuntos de vilas ferroviárias em Catanduva, abordando seus aspectos históricos, as relações de poder entre empresas e funcionários, a estratificação social com base nos cargos dos empregados na companhia, o partido de projeto adotado, as preocupações higienistas, o estilo arquitetônico presente, a utilização de materiais industrializados nas residências, a integração dessas vilas na malha urbana e as condições atuais de conservação e alterações sofridas.

No Brasil, a prática de construção de moradias para trabalhadores antecede a industrialização e remonta ao período colonial, com as senzalas, e posteriormente com as colônias de imigrantes europeus (CORREIA, 2011). Portanto, a criação de alojamentos para empregados esteve presente em fazendas, engenhos de açúcar, empresas de mineração e companhias ferroviárias, conforme o trabalho realizado pela pesquisadora Correia (2010, p.4):

A partir dos engenhos de açúcar a prática de construção de moradias por empregadores se difundiu no Brasil – sobretudo a partir de meados do século XIX – adotada por fábricas, empresas de mineração, usinas de açúcar, empresas ferroviárias, agrícolas e de geração de eletricidade.

No caso das vilas operárias, houve dois momentos distintos de sua construção: durante e após a implantação das ferrovias no estado de São Paulo (FINGER, 2012). As vilas construídas antes das ferrovias tinham funcionavam como acampamentos operários e de caráter provisório. Elas estavam localizadas em regiões pouco povoadas e



utilizavam materiais disponíveis na região, como palha e madeira. O objetivo era que as habitações fossem abandonadas ou destruídas com o fim da obra (FINGER, 2012).

As vilas ferroviárias ainda preservadas foram construídas num segundo momento, quando as linhas já estavam em operação e havia o problema permanente de falta de alojamento qualificado para os funcionários em número suficiente e próximo aos locais de trabalho. E como as operações demandavam precisão e pontualidade, as empresas perceberam ser necessário – e mesmo vantajoso – investir na construção de residências próximas às linhas e pátios, anulando a necessidade de deslocamentos diários e garantindo a disponibilidade permanente dos funcionários. As companhias passaram a adquirir glebas próximas às linhas e loteá-las, estabelecendo o arruamento e construindo os edifícios conforme o número de postos de trabalho e o perfil dos empregados (FINGER, 2012, p. 4).

Visando proporcionar melhor qualidade de vida e habitabilidade aos trabalhadores das ferrovias, essas vilas eram geralmente destinadas aos funcionários que operavam no maquinário e na manutenção de linha, "(...) como engenheiros-chefe, mestres e demais encarregados pelo funcionamento do complexo" (FINGER, 2012, p. 4). Normalmente essas vilas situavam-se em locais distantes de centros urbanos, próximos a áreas de entroncamentos, pátios de manobras, armazéns e oficinas, onde era necessária a presença e disponibilidade de funcionários para manutenção de maquinário e da linha (JARDIM; RALF, 2011).

Com isso, a proximidade dos funcionários em relação ao local de trabalho tinha por objetivo facilitar o deslocamento, evitar atrasos e permitir à empresa controlar seus empregados de perto, "(...) exercendo um papel de benfeitoria e dominação" (FINGER, 2012, p. 2), possibilitando, dessa forma, a ingerência direta da empresa na vida de seus funcionários, exercendo controle da produtividade (CORREIA, 2010).

De acordo com Correia (2010), com a industrialização, a construção de moradias para funcionários ganhou novos contornos: a partir de 1880 houve uma intensificação dessa prática, tendo sido o apogeu da construção de vilas operárias entre 1930 e 1950, com um ponto de inflexão a partir de 1985, em decorrência do processo de desmonte dessas vilas (CORREIA, 2010). No caso da EFA, o apogeu de sua produção habitacional também ocorreu entre as décadas de 1930 e 1950, tendo sido uma das companhias que proporcionalmente mais investiu em moradias para seus empregados,

pois chegou a construir um total de 415 casas, atendendo a 18% dos seus funcionários (MORAIS, 2002).

Com a industrialização do início do século XX, houve também aumento quantitativo na construção de residências operárias e modificação da sua configuração espacial, do modelo de habitar e da ação patronal, que se estendeu à criação de equipamentos de convivência para os funcionários, como igrejas, hospitais, clubes, armazéns para compras de produtos, e assim por diante (CORREIA, 2010). De acordo com Finger (2012, p. 5), os três principais modelos de residências ferroviárias eram as:

[...] habitações inseridas dentro dos edifícios das estações, casas implantadas ao longo da linha (de forma individual ou em blocos), e vilas ferroviárias. O segundo caso era geralmente utilizado para um número reduzido de edifícios e constantemente não chegavam a configurar uma “vila”, mas um agrupamento de casas, voltadas para a linha férrea, para uma rua paralela (ou perpendicular) a ela, ou implantadas ao redor do pátio da estação, sendo comum que os próprios lotes servissem de isolamento entre o pátio e o restante da cidade. Já no caso das vilas, em geral existia uma proposta urbanística explícita, com arruamento frequentemente hierarquizado, o que influenciava a distribuição das unidades conforme o status do ocupante: nas ruas principais os edifícios destinados aos funcionários mais graduados, e nas secundárias aos menos graduados. A tipologia dos edifícios também ressaltava a hierarquia industrial, sendo aos menos graduados destinadas habitações menores, geminadas ou na forma “fita”, enquanto as destinadas aos funcionários de cargos mais elevados eram isoladas, em terrenos mais amplos e geralmente estrategicamente posicionados em locais onde permitissem um controle sobre determinado trecho da vila.

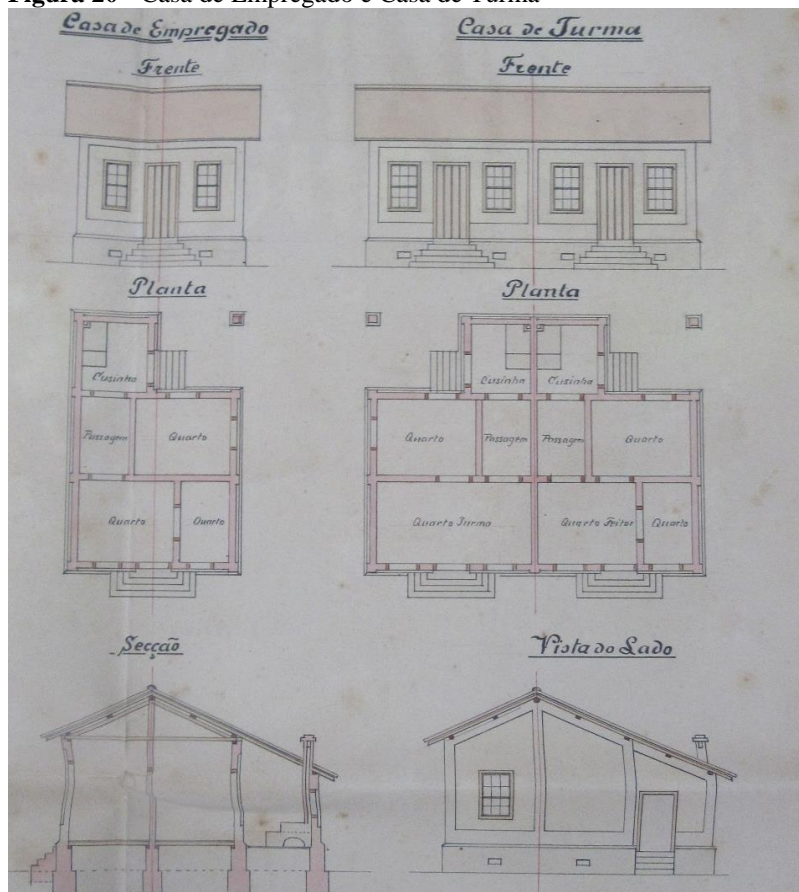
Segundo Finger (2012), as maiores residências eram as isoladas, que possuíam maior ornamentação nas fachadas, maior número de cômodos, melhor localização e programa de necessidades mais complexo, contando com alpendres, jardins e quintais – normalmente, essas residências eram voltadas aos funcionários mais graduados. As moradias geminadas, por sua vez, eram implantadas em pares e possuíam um programa de necessidades menos complexo do que as residências isoladas, cômodos de menores dimensões e ornamentação mais simples. As residências geminadas, localizadas estrategicamente próximas às dependências da ferrovia, eram geralmente destinadas aos funcionários intermediários. Por fim, os modelos voltados aos trabalhadores menos graduados dependiam do projeto urbanístico, mas geralmente o modelo de residência

em "bloco" ocupava uma quadra inteira, enquanto que o modelo em "fita" era implantado ao longo da ferrovia.

No caso das residências em "fita", seus lotes eram implantados em fileiras estreitas e as paredes entre cada unidade eram compartilhadas entre as habitações, visando maior economia de material. A quantidade de cômodos era menor e o programa mais básico, restringindo-se a uma cozinha, uma sala e alguns quartos, com janelas em todas as fachadas para permitir iluminação natural e ventilação cruzada. Nessa tipologia, quando havia ornamentação, esta ficava restrita aos caixilhos das portas, janelas, platibandas e inscrição da empresa no telhado da casa, que também variava com a posição da cumeeira e do escoamento das águas (FINGER, 2012).

De acordo com Inoue (2014), o programa de necessidades não variava muito, apesar das diferenças de tamanho e dimensão dos lotes e das casas. Os cômodos dessas residências eram basicamente constituídos de um a três quartos, sala, banheiro - interno ou externo – cozinha com forno à lenha e chaminé, quintal e, em alguns casos, varanda e sótão, demonstrando uma preocupação sanitaria (INOUE, 2014).

**Figura 20** - Casa de Empregado e Casa de Turma



Fonte: DNIT (1909)

Conforme figura 20, a tipologia habitacional das vilas ferroviárias da EFA construídas na década de 1910 obedecia, em maior ou menor grau, ao mesmo modelo usado em todas as cidades situadas no prolongamento da linha tronco entre Ribeirãozinho (atual Taquaritinga) e São José do Rio Preto.

Observa-se a existência de uma casa isolada - provavelmente destinada a um empregado casado e sua família - e também as casas de turmas, geminadas ou em renque - normalmente destinadas aos funcionários solteiros. As casas apresentam aberturas em todas as suas fachadas, mostrando uma preocupação com iluminação, ventilação e higiene. A tipologia é simples, com cobertura de duas águas, forro e assoalho em madeira, e um programa de necessidades básico - sem sala, apenas quarto, cozinha com fogão à lenha e chaminé, e sala de passagem, demonstrando uma simplicidade em seu programa construtivo. O banheiro externo, de uso comum, provavelmente se deve à existência de fossas sépticas. As plantas das casas de turma são espelhadas e suas paredes divisórias são compartilhadas, demonstrando uma racionalidade construtiva e uma maior eficiência e economia de material. As residências procuraram atender a quesitos de funcionalidade, tendo uma composição clássica e simétrica, com acesso centralizado. A quase ausência de ornamentação, que se limita às molduras de reboco em aberturas e paredes, antecipa uma tendência de simplificação dos ornamentos em edificações fabris.

Segundo Correia (2010), o despojamento da ornamentação foi uma das inovações da linguagem industrial na arquitetura. Com a industrialização, houve uma tendência à simplificação e, no limite, à abolição de ornamentos, resultando em edificações desprovidas de referências historicistas (CORREIA, 2010). Tem-se um padrão de moradia simples, compacta e padronizada que, atendendo a determinantes econômicos, eliminou os ornatos e restringiu os elementos construtivos ao extremo essencial, como mencionou Correia (2011, p. 63-64):

(...) nas vilas operárias e núcleos fabris do Brasil, o padrão que se generalizou desde o final do século XIX foi outro: são casas térreas, dispostas isoladas, geminadas ou em blocos; destituídas de ornatos; construídas em alvenaria de tijolos; cobertas com telhas cerâmicas do tipo francesa; dotadas de portas e janelas com vidros e/ou venezianas; e com programa composto de uma ou duas salas, dois ou três quartos, cozinha, sanitário e quintal. No seu absoluto despojamento de ornatos ou de qualquer pretensão de ordem formal,

essa tipologia habitacional não é identificada com qualquer estilo ou movimento arquitetônico. É um padrão básico, que se fixou em escala nacional como decorrência de demandas de higiene, conforto e economia.

A autora também mencionou que essas edificações trouxeram aspectos inovadores quanto à simplificação das formas, à utilização de materiais construtivos industrializados - tijolo, ferro e vidro - e ao atendimento a preceitos higienistas - abertura em todos os cômodos (CORREIA, 2011). Essa preocupação com eficiência construtiva, economia de recursos, higiene para os funcionários, funcionalidade e racionalidade projetuais, evidenciam a existência de projeto para essas vilas - que muitas vezes eram feitas sem profissionais habilitados como arquitetos ou engenheiros, como confirmou Correia (2011, p. 74-75):

Em núcleos fabris e em vilas operárias situadas em cidades pequenas, a maior parte das construções parece ter sido erguida sem projetos e sem necessidade de licença de construção. Pode-se ainda supor que a invisibilidade da autoria dos projetos esteja associada a uma desvalorização, do ponto de vista arquitetônico, desse tipo de produção.

No caso dessas vilas ferroviárias da EFA, tem-se a autoria atribuída ao engenheiro alemão Carlos Schmidt e à Diretoria de Viação da EFA. Deve-se mencionar a importância da figura de Carlos Schmidt, ou Karl Ebenhardt Jacob Schmidt, responsável pela implantação dos trilhos da EFA entre 1907 e 1912, no trecho entre Taquaritinga e São José do Rio Preto. O nome do engenheiro foi homenageado para batizar o distrito de Engenheiro Schmidt.

Por fim, conclui-se que as vilas ferroviárias da EFA, no período da década de 1910, marcam um momento de inovação nas formas de construir e habitar no campo da construção civil, tendo a ferrovia como responsável direto e agente dessas transformações materiais na cidade, uma vez que promoveu a construção de edifícios que hoje compõem o patrimônio industrial da cidade, e possibilitou o transporte de novos materiais, em grande parte importados, que foram utilizados em diversas obras em Catanduva.

### 1.4.3 As Indústrias Soubhia (1915)

As Indústrias Soubhia são um conjunto de armazéns, cujos proprietários eram famílias migrantes de origem libanesa que iniciaram as atividades de beneficiamento de café, algodão e arroz no estabelecimento. O complexo está destacado em vermelho, na figura 21, e está localizado no bairro São Francisco. É vizinho do antigo pátio de manobras da ferrovia e está situado em um local de uso predominantemente residencial, com habitações térreas, de ocupação antiga, consolidada e dotado de infraestrutura.

**Figura 21** – Antigas “Indústrias Soubhia”, destacadas em vermelho, na malha urbana



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Segundo Quaglia (1974), um dos proprietários do conjunto foi o imigrante árabe Daniel Dahil Soubhia (25/04/1897 – 19/01/-1960), que nasceu em Blat, no Líbano, e veio para Catanduva em 1915, onde já havia familiares instalados. Além das Indústrias Soubhia, Daniel também adquiriu uma fábrica de gelo e outros estabelecimentos comerciais, como as firmas denominadas “Daniel Soubhia & Cia” e “Casa Soubhia”. Em 1948, Daniel foi eleito diretor do Banco Cooperativo e, em 1955, foi presidente da Associação Comercial e Industrial de Catanduva (ACIC). Tendo grande representatividade no comércio e na indústria, hoje uma via chamada "Avenida Daniel Soubhia" leva o nome do imigrante, além de a família Soubhia ter sido uma das 200 famílias homenageadas por jornais<sup>9</sup> locais de Catanduva.

Cabe mencionar a importância das famílias imigrantes na composição populacional em diversas cidades do interior paulista, como em Catanduva. Muitas

<sup>9</sup> Jornal “Imprensa Oficial do Município de Catanduva”, ano III, edição nº 162, de 21/11/2008.

dessas famílias tiveram e ainda têm representatividade no comércio, na indústria, na política e na economia local. Segundo Armiato (2011), em Catanduva, os imigrantes árabes estabeleceram-se principalmente na área urbana, em regiões de potencial expansão, destacando-se nas atividades comerciais, nas quais abasteciam fazendas e cidades com seus produtos. No caso específico da família Soubhia, sua vinda pode ser relacionada ao movimento migratório árabe, no qual a maioria das etnias era de origem libanesa e síria.

De acordo com Daniel Fernandes, editor do livro "História da Imigração no Brasil - As famílias" (2007), foram os libaneses, entre os árabes, que iniciaram as primeiras grandes levas de migrantes para o mundo. Segundo Fernandes (2007), o movimento migratório árabe não foi subsidiado por governos ou instituições de serviço migratório, sendo caracterizado pela iniciativa própria dessas pessoas.

Por motivos principalmente políticos, econômicos e culturais, muitas dessas famílias viam na imigração uma forma de escapar dos conflitos causados pela ocupação otomana no território árabe (FERNANDES, 2007), e uma oportunidade de enriquecimento devido às limitações da economia de subsistência em seus países de origem. Fernandes (2007) explica que houve um aumento nas ondas migratórias para o Brasil, que já era apelidado por imigrantes árabes como "terras da promessa" (FERNANDES, 2007), devido às oportunidades de ascensão econômica e social.

Vale ressaltar que o auge da imigração árabe no Brasil ocorreu no período anterior à Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando chegaram oficialmente ao Brasil 33.220 pessoas. Outro fator atrativo para a imigração foi o ciclo econômico pelo qual o Brasil passava naquela época: a expansão do binômio café-ferrovia, como explica Fernandes (2007, p. 79):

Os ciclos econômicos brasileiros, em franca atividade, quando da chegada dos imigrantes, ou seja, da borracha e do café, formaram os dois centros distribuidores e absorveram perfeitamente as aptidões dos imigrantes em sua nova função de mascate, já desenvolvida pelo judeu europeu; na área da borracha utilizou-se do barco e na área do café, de animais, meios de penetração, que contribuíram para desenvolver comércio e a fixação.

A expansão da lavoura cafeeira e o desenvolvimento da malha ferroviária no estado de São Paulo favoreceram o beneficiamento de atividades voltadas para o café,

algodão, arroz, bem como para outras culturas. Com o acúmulo de capital, muitos desses imigrantes árabes expandiam seus negócios para atividades urbanas, como estabelecimentos industriais, comerciais e bancários, permitindo prestígio e representatividade econômica e social.

**Figura 22** – Machina Soubhia



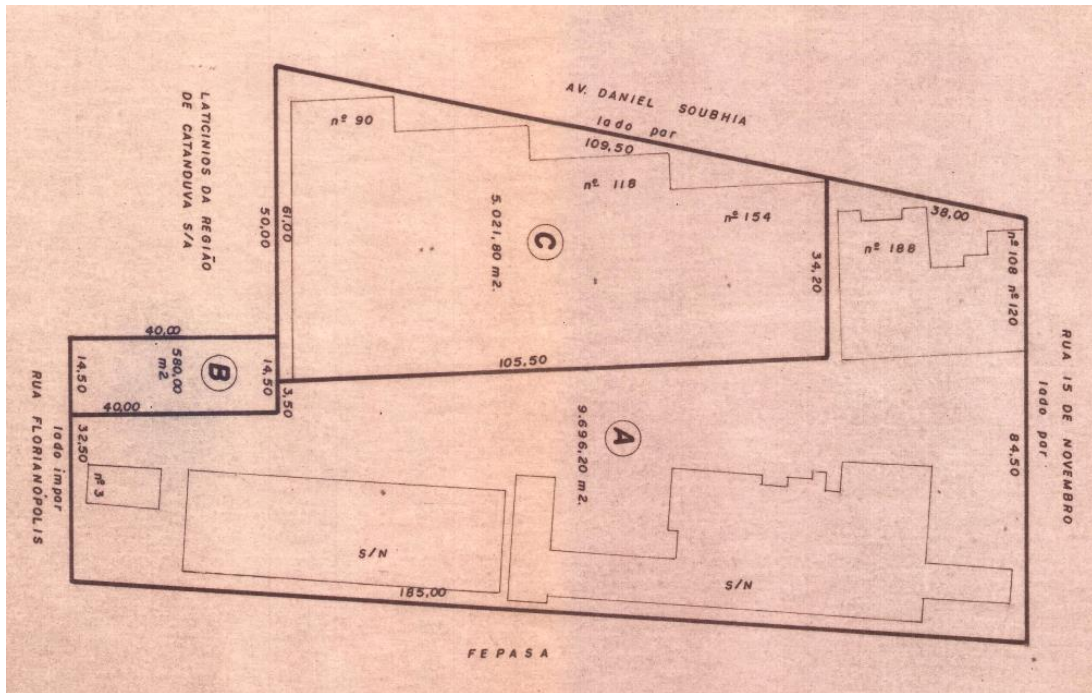
Fonte: Museu Padre Albino (1952)

A herança dos imigrantes árabes na materialização do patrimônio industrial de cidades como Catanduva é visível na paisagem urbana (figura 22), especialmente nos galpões das antigas Indústrias Soubhia. Esses edifícios industriais representam um legado tangível da contribuição dessas famílias para o desenvolvimento econômico da região. A preservação e valorização desses galpões podem fornecer uma conexão histórica e cultural importante, bem como promover o turismo e incentivar atividades econômicas e culturais no local.

Documentos levantados no Cartório de Registro de Imóveis mostram que o conjunto sofreu diversas alterações ao longo do tempo, como desmembramentos do terreno e reformas dos edifícios, com supressões e adições de anexos. Como pode-se observar na figura 23, o terreno original foi desmembrado em três partes, sendo o conjunto estudado pertencente à parte "A".



**Figura 23** – Planta de situação das Indústrias Soubhia



Fonte: 2º Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva [197-/8-?]

Com os relatos da proprietária atual, Denise Soubhia, baseados em memórias de sua vivência no local, foi possível levantar algumas informações sobre o complexo. As antigas Indústrias Soubhia possuem duas principais edificações (galpões I e II), além de seus anexos. Por questões de nomenclatura, a edificação mais antiga, datada de 1915, é denominada "galpão I", enquanto a mais recente, construída na década de 1970, é chamada de "galpão II", conforme mostrado na figura 24.

**Figura 24** – Galpões I e II, respectivamente



Fonte: A Autora (2022)

Atualmente, a maior parte das edificações do galpão I encontra-se desocupada e em péssimo estado de conservação. Apenas uma pequena parte está em bom ou regular

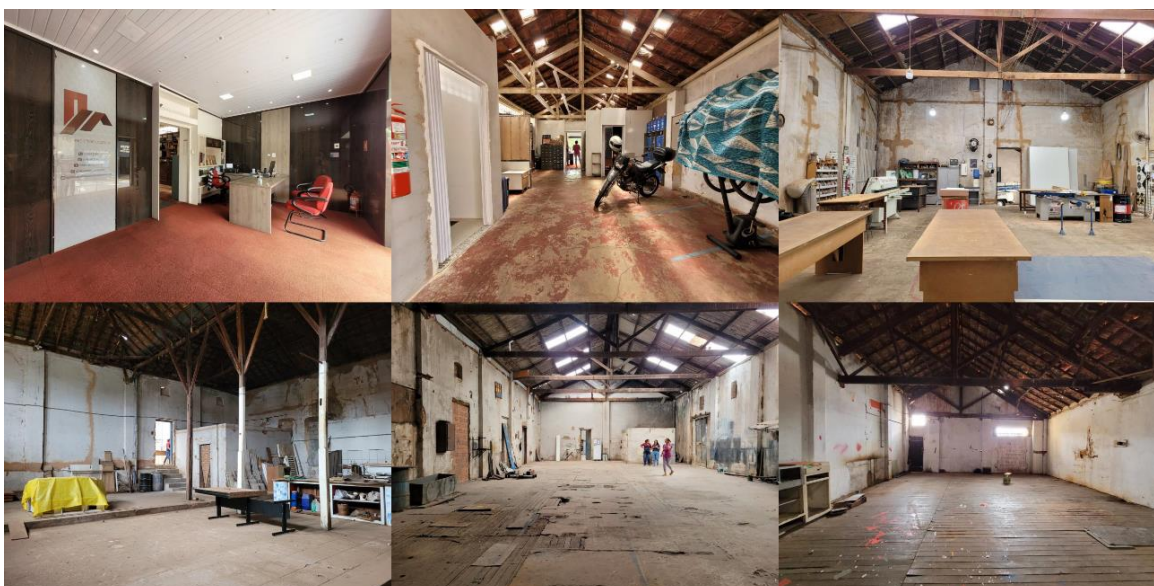
estado de conservação, devido às reformas e manutenções realizadas para abrigar uma marcenaria, como ilustram as figuras 25 e 26.

**Figura 25** – Exterior da marcenaria, no galpão I



Fonte: A Autora (2022)

**Figura 26** – Fotomontagem do interior da marcenaria, no galpão I



Fonte: A Autora (2022)

De acordo com Denise, a figura 27 representa o local onde costumava ficar um estacionamento, e ao lado, o terreiro para secar os grãos de café. Pelas fotografias, é possível observar que o piso do estacionamento foi construído com paralelepípedos, e o do terreiro, com ladrilho cerâmico. Porém, atualmente, a maior parte do solo está coberta por matagal, o que dificultou o deslocamento durante o trabalho de campo.

**Figura 27** – Estacionamento e Antigo terreiro para secagem dos grãos de café



Fonte: A Autora (2022)

Segundo a proprietária, a figura 28 representa dois edifícios distintos: o primeiro é a central de energia do complexo, que era responsável pelo fornecimento de energia elétrica para as atividades das Indústrias Soubhia; o segundo edifício era uma sala onde antigas funcionárias costuravam sacos de café para armazenar os grãos.

**Figura 28** – Anexos do galpão I



Fonte: A Autora (2022)

Conforme observado nas figuras, os edifícios apresentam um alto grau de deterioração, com deslocamento de revestimento, mofo nas paredes, elementos depredados (telhado, portas, janelas e vidros), elementos espúrios, obstrução de aberturas e matagal no solo. Também nota-se a presença de animais vivendo dentro dos anexos do complexo, como pombos e urubus, conforme ilustrado na figura 29.

**Figura 29** – Animais nos anexos do galpão I

Fonte: A Autora (2022)

Do mesmo modo, conforme ilustrado na figura 30, algumas partes do complexo encontram-se com diversas patologias, como deslocamento de revestimento, bolor, crosta negra, telhas quebradas e estrutura do telhado danificada. Além disso, é possível notar a presença de vegetação crescendo nas edificações, o que indica um longo período de abandono e falta de manutenção.

**Figura 30** – Anexos do galpão I em ruínas

Fonte: A Autora (2022)

As entradas também encontram-se obstruídas e, por essa razão, não foi possível acessar o interior do edifício, apenas registrá-lo por meio de fotografia através de frestas nas paredes. Nota-se, pela figura 31, que o prédio encontra-se praticamente em ruínas, restando apenas as paredes, enquanto as telhas e a estrutura da cobertura estão destruídas e o interior da edificação está tomado por entulho e vegetação.

**Figura 31** – Interior de anexo do galpão I

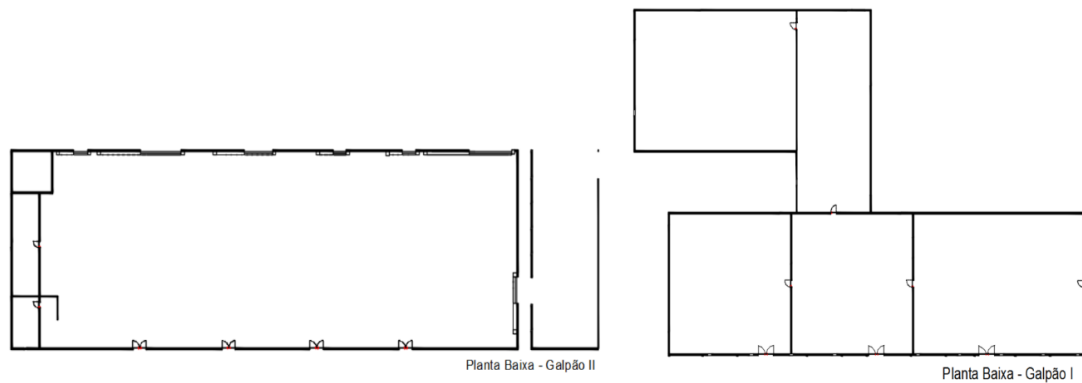


Fonte: A Autora (2022)

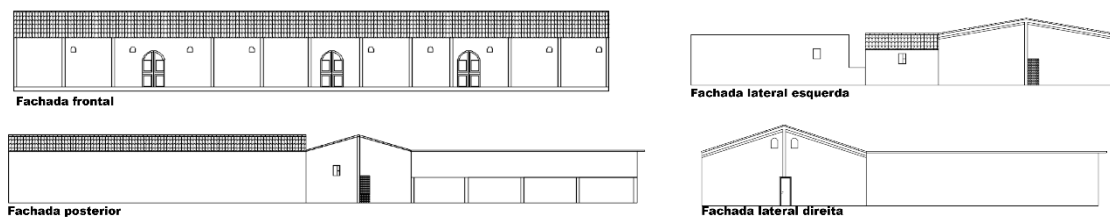
Em função da ausência de plantas técnicas do projeto arquitetônico do complexo e à impossibilidade de acessar as edificações devido à obstrução das aberturas, não foi possível realizar levantamento métrico do conjunto. Por essa razão, esta pesquisa recorreu às plantas gráficas desenvolvidas pela arquiteta Amanda Santin, que realizou o levantamento métrico do complexo como parte de seu Trabalho de Conclusão de Curso<sup>10</sup>. Essas plantas fornecem as informações necessárias para a compreensão da estrutura e das dimensões do conjunto, permitindo uma análise mais precisa de sua arquitetura.

---

<sup>10</sup> **Requalificação da Antiga Estação Ferroviária de Catanduva.** Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Estácio Ribeirão Preto. 2017.

**Figura 32** – Plantas das antigas “Indústrias Soubhia”

Fonte: SANTIN (2017)

**Figura 33** – Fachadas do galpão I das antigas “Indústrias Soubhia”

Fonte: SANTIN (2017)

O galpão I apresenta uma linguagem arquitetônica que remete ao estilo eclético (CORATO; PORTO, 2007), compartilhando semelhanças com outras pequenas construções ferroviárias em cidades do interior paulista, como a estação de Bueno de Andrada, de Analândia, entre outras. A ornamentação do edifício é discreta e se concentra nos arremates emoldurados das janelas, nas aberturas em formato de arco abatido, nas pilastras das fachadas e nas cimalthas que adornam o oitão do prédio. Apesar de sua tipologia construtiva simples, o edifício demonstra uma preocupação estética, ainda que contida, e reflete o avanço no uso de materiais construtivos inovadores para a época.

**Figura 34** – Galpão I

Fonte: A Autora (2022)

Trata-se de uma edificação térrea, simétrica, com telhado de duas águas. Sua planta é livre, permitindo uma distribuição flexível do espaço interno. A fachada segue um padrão modular, com cimalkhas em alto relevo que adornam a estrutura. As portas possuem formato de arco abatido. A cobertura está posicionada sobre uma plataforma e o galpão tem conexão direta com a linha férrea, como ilustrado nas figuras 34 e 35.

**Figura 35** – Vista do trem pela plataforma do galpão I



Fonte: A Autora (2022)

O galpão I é composto por paredes de alvenaria, esquadrias de madeira, janelas de vidro, portas de madeira, piso cimentado, assoalho de madeira, telhas de fibrocimento e de cerâmica, tesouras de madeira e piso externo de paralelepípedo.

**Figura 36** – Fotomontagem dos detalhes do galpão I



Fonte: A Autora (2022)

Já o galpão II, por sua vez, foi construído na década de 1970, segundo Denise Soubhia, e encontra-se relativamente em melhores condições do que o galpão I, talvez por ser uma construção mais recente.

**Figura 37** – Galpão II



Fonte: A Autora (2022)

De acordo com a proprietária, a figura 38 ilustra o local que funcionava como garagem e manutenção dos caminhões que transportavam as sacas de café das fazendas até as plataformas, de onde seriam carregadas nos vagões e seguiriam para o porto de Santos.

**Figura 38** – Garagem/oficina do galpão II



Fonte: A Autora (2022)



Aos fundos do galpão II encontra-se uma antiga guarita, completamente depredada, e uma residência. Essa área está diretamente conectada com a outra extremidade do quarteirão, na rua Florianópolis, e faz frente ao estacionamento da indústria alimentícia Laticínios Matilat.

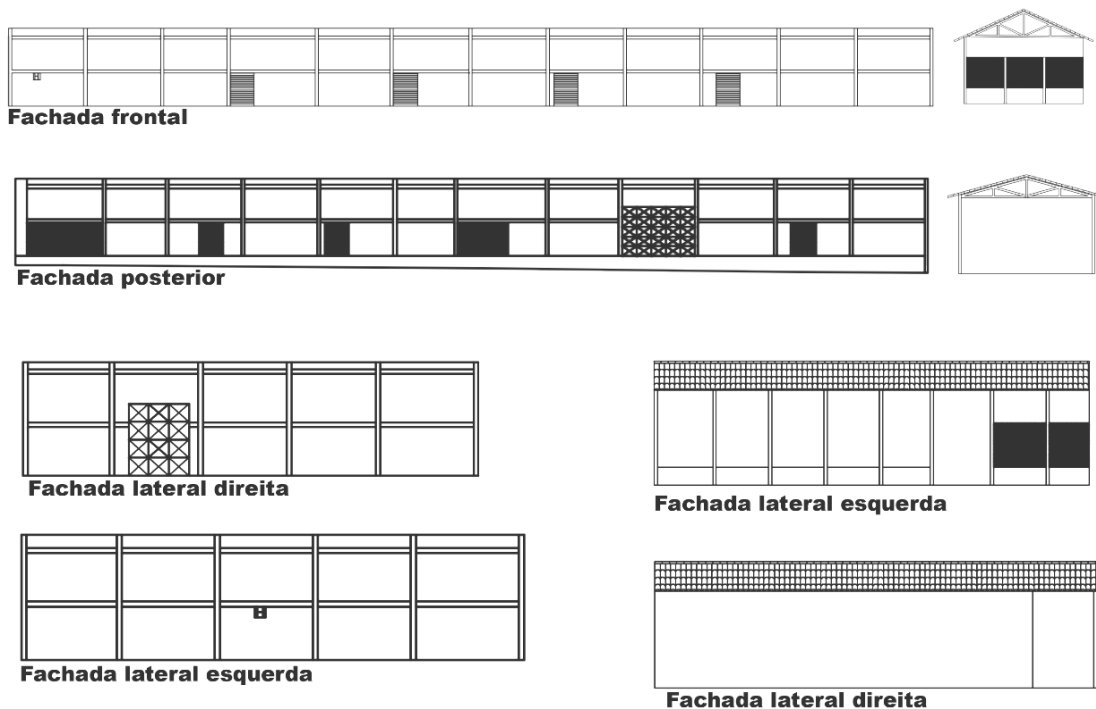
**Figura 39** – Fundos da Indústrias Soubhia



Fonte: A Autora (2022)

O galpão II, por outro lado, apresenta uma linguagem industrial mais contemporânea, com maior utilização de elementos em aço e um projeto focado principalmente em sua funcionalidade, sem grande ênfase na estética ou ornamentação do edifício, o que explica a ausência de elementos decorativos.

**Figura 40** – Fachadas do galpão II das antigas “Indústrias Soubhia”



Fonte: SANTIN (2017)

O prédio possui planta livre e modular, com paredes em alvenaria, e sistema estrutural composto por vigas e pilares. Além disso, o galpão utiliza treliças metálicas para vencer grandes vãos, possui uma cobertura leve feita com telhas de zinco, piso interno cimentado e piso externo revestido com paralelepípedos.

**Figura 41** – Fotomontagem do galpão II das antigas “Indústrias Soubhia”



Fonte: A Autora (2022)

Pode-se observar na figura 42 que a área coberta por vegetação conecta os galpões I e II, além de fazer a ligação direta entre o antigo complexo industrial e a Praça do Idoso. Essa área é separada dos galpões apenas por um gradil, um alambrado e pela linha férrea.

**Figura 42** – Matagal nas “Indústrias Soubhia”



Fonte: A Autora (2022)

De acordo com a história oral, a Praça do Idoso, situada à frente das antigas Indústrias Soubhia, era um terreno baldio utilizado como campo de futebol para os

funcionários da ferrovia. Posteriormente, manteve sua vocação de área de lazer e foi sendo utilizada para eventos abertos ao público, como circo, parque de diversões e atividades comerciais, como feiras periódicas de artesanatos, pastéis, doces, salgados, roupas, vegetais e hortaliças.

**Figura 43** –Vista do Galpão I pela Praça do Idoso



Fonte: A Autora (2022)

**Figura 44** –Vista do Galpão II pela Praça do Idoso



Fonte: A Autora (2022)

Atualmente, a praça conta com equipamentos de ginástica ao ar livre, uma academia para idosos, espaço para a prática de bocha e mobiliário para descanso e contemplação. Apesar da representatividade da família Soubhia em Catanduva, pouco se sabe sobre a história dessas construções. O conjunto de galpões, ainda não tombado, encontra-se em péssimo estado de conservação, embora ainda preserve traços ecléticos e industriais. É importante ressaltar que esse conjunto é o único na cidade com essa tipologia estilística.

Considerando esse contexto, é necessário pensar em uma destinação para os galpões, aproveitando a proximidade com a Praça do Idoso. Ademais, explorar possíveis usos pode trazer melhorias ao bairro e estimular atividades noturnas na região, tornando o local mais acolhedor.

É fundamental que qualquer intervenção siga as diretrizes das cartas patrimoniais em relação à restauração e reabilitação, visando recuperar suas características materiais, evocar a memória ferroviária e destinar os espaços para novos usos que estejam integrados ao entorno. Nesse sentido, o inventário aparece como uma importante ferramenta para embasar futuras diretrizes de uso e ocupação desse espaço, assim como ações de proteção e tombamento.

#### 1.4.4 Machina Progresso (1918)

A Machina Progresso foi um conjunto de edifícios que desempenhou um papel significativo no beneficiamento e comércio de café durante o período de expansão da economia cafeeira e o fluxo de imigrantes para a cidade. O conjunto se localizava próximo à antiga rotunda, no terreno do pátio de manobras, conforme ilustra a figura 45:

**Figura 45** – Antigo pátio de manobras em destaque na malha urbana



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Cabe destacar que, mesmo com pesquisa em arquivos, jornais, revistas, almanaques e livros locais, não foram encontradas informações detalhadas sobre os primeiros proprietários desse conjunto. A exiguidade de dados pode ser atribuída a vários fatores, como à falta de registros precisos ou à perda de documentos e, nesse caso, recorreu-se a relatos orais como fonte de pesquisa. Com a contribuição de parentes do antigo proprietário, os relatos orais desempenharam um papel fundamental na reconstrução histórica da Machina Progresso e na compreensão do seu papel para a economia local.

Sabe-se que seu fundador foi Rufino Benito, um enriquecido imigrante espanhol que veio para Catanduva em 1910. Benito era proprietário de uma cooperativa de crédito e de uma máquina de beneficiar café (Machina Progresso). Ele não se dedicou apenas à agricultura e ao comércio cafeeiro, mas também participou da política, tendo tido duas legislaturas como vereador pelo Partido Social Democrata, em 1929 e em 1936. Além disso, também foi procurador da Associação Beneficente de Catanduva, membro fundador da Associação Rural e um dos fundadores<sup>11</sup>, junto de outras importantes famílias de imigrantes espanhóis, do Centro Espanhol (Figura 46).

**Figura 46** – Sociedade Hispano Brasileira de Catanduva, no bairro Higienópolis



Fonte: Catanduva cidade feitiço (2011)

<sup>11</sup> De acordo com o memorialista local, Nelson Bassanetti, outros fundadores do Centro Hespagnol foram: “(...) Dr. Antônio Ângulo Dias, José Garcia Martinez, Gabriel Clemente, Manoel Martins Filho, José Santaella, José Rodrigues Pinar, Luis Garcia, Francisco Roman, Manoel Pinilla, Rosendo Martins Baldarena, Lourenço Serrano, Jerônimo Vilar, José Tebraz, Manoel Fernandes, André Moreno e Juan Martins Manzano.” Informação disponível em: [http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/exibemateria.php?noticia\\_id=248](http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/exibemateria.php?noticia_id=248), acesso em 16/05/2022.

Juntamente com os imigrantes mais ricos de Catanduva, Rufino Benito morava no bairro mais aristocrático da cidade, o Higienópolis – onde também está localizado o prédio da Sociedade Hispano Brasileira de Catanduva (Figura 46), fundado em 1926. Tal era o prestígio econômico de Benito, que ele se encontrava entre os oito maiores produtores de café da cidade de Catanduva (BOLINELLI, 2010).

De acordo com o historiador Boris Fausto (1999), a imigração espanhola no Brasil constituiu-se no terceiro maior contingente de imigrantes que vieram ao país, totalizando 711.000 espanhóis no período entre 1880 e 1969. Segundo o autor, a grande maioria dos espanhóis que vieram para o Brasil era originária das regiões de Andaluzia e Galícia, constituindo, respectivamente, cerca de 80% e 20% do total de emigrantes espanhóis.

Deve-se destacar que a condição de imigrante enriquecido, como foi o caso de Rufino Benito, era uma exceção em meio à maioria dos imigrantes espanhóis que vieram ao Brasil, uma vez que a maior parte era composta por famílias de origem humilde que iriam trabalhar nas fazendas de café (FAUSTO, 1999). De acordo com o autor, isso aconteceu porque a imigração espanhola no Brasil ocorreu de forma tardia, em um momento em que a política imigratória no país já estava consolidada.

Dessa forma, muitos imigrantes pobres, sem muitas condições de ascender econômica e socialmente na Espanha, vieram ao Brasil de forma subvencionada, sem precisar pagar a passagem. Isso abriu brechas para situações de abuso e, como resultado, muitos imigrantes sofreram com as más condições de trabalho nas fazendas de café, culminando com a instituição do Decreto Real, de 26 de agosto de 1910, proibindo a emigração espanhola ao Brasil com passagem gratuita (FAUSTO, 1999).

Apesar do decreto, o número de imigrantes não cessou, tendo o período de 1905 a 1909 como o apogeu: do total de 238.739 emigrantes espanhóis que vieram ao país entre 1882 e 1929, esse número chegou a 59.551, de 1905 a 1909. Mesmo logo após o decreto, entre 1910 e 1914, o estado de São Paulo atingiu o ápice da vinda de espanhóis, com 108.154 imigrantes – lembrando que o estado de São Paulo concentrou a maior massa imigratória vinda da Espanha, abrigando cerca de 75% do total de espanhóis vindos para o Brasil (FAUSTO, 1999).

De acordo com o Inventário de Interesses Demográficos de 1933, foi a região

Araraquarense o principal destino dos imigrantes espanhóis, principalmente nas cidades de Catanduva, São José do Rio Preto, Araraquara e Santa Adélia, abrigando um total de 108 mil imigrantes (FAUSTO, 1999, p. 253).

Em Catanduva, no ano de 1920, havia 15.935 habitantes, dos quais 5.210 eram estrangeiros – cerca de 36,2% ou um terço da população total. Nessa época, 2.060 pessoas na cidade eram imigrantes espanhóis, sendo que 973 trabalhavam na zona rural e 791 na área urbana (SILVA, 2020). Como Catanduva recebeu sua massa migratória em um momento de formação de organização política, muitos desses imigrantes, principalmente aqueles já enriquecidos, participaram ativamente da política e tiveram prestígio na alta sociedade (SILVA, 2020), como foi o caso de Rufino Benito.

**Figura 47** – Propaganda sobre Rufino Benito

*Esta edição foi gentilmente patrocinada*  
pelo sr.  
**Rufino Benito**  
Escritório Central: Rua 7 de Setembro, 84 - Fone, 2038  
Residência: Praça da Independência, 160 - Fone, 1246  
**CATANDUVA**  
\*\*\*\*\*

<i>Fazenda Santa Izabel</i> Novo Horizonte 320.000 cafeeiros **	<i>Fazenda São José</i> Catanduva 140.000 cafeeiros **
<i>Fazenda Don Ramon</i> Vila Novais 35.000 cafeeiros **	
<i>Fazenda Santa Rita de Jacutinga</i> Porecatú - Paraná 230.000 cafeeiros **	

*Cultura racional e moderna em lavouras mecanizadas,  
num esforço supremo para  
obtenção de*  
**CAFÉS FINOS**  
*em apoio ao grande*  
«MOVIMENTO DE  
CATANDUVA»

Fonte: Museu Padre Albino, [19--?]

De acordo com relatos de seus netos, Sérgio Benito de Sousa e Doris Lima de Moraes, a Machina Progresso foi instalada em 1918 e inicialmente era voltada para atividades de beneficiamento do café. Em meados das décadas de 1950 e 1960, o café

perdendo espaço na região e o conjunto passou a funcionar apenas como escritório de apoio da fazenda, possuindo as seguintes instalações: máquina de beneficiamento, escritório com sala de descanso, laboratórios, área de pesagem dos grãos e contabilidade, oficina mecânica, terreiro para secagem dos grãos e garagem com suporte para lavagem de carros e bomba de gasolina manual.

**Figura 48** – “Machina Progresso” antes e após a adição dos arcos e da balaustrada



Fonte: a) SOARES [199-?] e b) e CARMO [20--?]

**Figura 49** – Antiga fazenda de café “Machina Progresso”



Fonte: MEINSCHMIDT [20--?]

Com o falecimento de Rufino Benito em 1973, seus bens foram divididos e, conforme os documentos de matrícula do imóvel, consultados no 2º Cartório de Registro de Imóveis de Catanduva, o edifício foi vendido para a Cooperativa dos Fornecedores de Cana da Região de Catanduva (COFOCAT). Nos anos 1990, a COFOCAT vendeu o conjunto para o engenheiro e vereador de Catanduva, Luís Pereira, que construiu a balaustrada na plataforma de embarque e os icônicos arcos que, embora não sejam originais, tornaram-se características marcantes desse edifício.



**Figura 50** - “Machina Progresso” após a adição dos arcos e da balaustrada na fachada



Fonte: MARIN JR (2014)

Nessa época, o conjunto passou por uma fase de abandono, atraindo muitos moradores de rua e usuários de drogas, o que resultou em sua demolição em 2017 e posterior venda. Atualmente, o terreno onde a antiga Machina Progresso se localizava pertence à razão social "Oliveira & Vaqueiro Ltda", porém a área continua vazia, sem construção e sem uso.

A Machina Progresso estava situada em frente à rotunda, no antigo pátio de manobras da ferrovia, que ainda se mantém como um espaço vazio na malha urbana da cidade. Atualmente, a área encontra-se desocupada, apresentando apenas alguns remanescentes dos antigos equipamentos da ferrovia, como o triângulo de reversão, girador e rotunda, além de entulhos de construções que foram demolidas. Esse amplo espaço vazio faz divisa com os bairros Centro, Higienópolis e São Francisco, oferecendo potencial para a construção de acessos que interliguem essas áreas. No entanto, devido à sua inutilização, tornou-se um problema de integração urbana, configurando-se como uma barreira que restringe o acesso das pessoas aos locais vizinhos.

**Figura 51** – Atual área onde se localizava a “Machina Progresso”, após sua demolição



Fonte: A Autora (2022)

Na parte voltada ao centro, as atividades predominantes são de comércio e serviços, além da proximidade com indústrias como a Laticínios Matilat e a COCAM. No bairro Higienópolis, as atividades são predominantemente mistas, com habitação, enquanto no bairro São Francisco predominam as áreas residenciais. A área também se conecta diretamente à Praça do Idoso, ao lado da qual estão os antigos armazéns das "Indústrias Soubhia", bem como prédios antigos que abrigam serviços relacionados ao pequeno comércio e marcenaria. Além disso, dentro do espaço do pátio de manobras ainda há a passagem de um córrego e da linha férrea, o que pode ter contribuído para a falta de ocupação do local, já que esses elementos constituem duas barreiras, situação semelhante ao entorno urbano do Instituto Brasileiro do Café (IBC) – tratado no capítulo 2 – que também possui um córrego e uma ferrovia em um vazio urbano.

**Figura 52** – Córrego Minguta e ferrovia



Fonte: A Autora (2022)

A diferença em relação ao IBC é que essa área é central e possui uma ocupação antiga, fazendo divisa com os três bairros que compõem o núcleo inicial de Catanduva. Portanto, trata-se de um local com vários conflitos, decorrentes do fato de ter sido um pátio de manobras que, ao longo do tempo, se tornou um espaço vazio à medida que a cidade crescia ao seu redor.

Além dos equipamentos diretamente ligados à EFA, as instalações localizadas na área do pátio seguiram o mesmo ciclo de ascensão e queda do patrimônio ferroviário. Isso ocorreu com a "Machina Progresso", que gradualmente entrou em decadência devido à diminuição da produção cafeeira, deixando de desempenhar suas funções originais. Com o abandono, veio a depreciação e, por fim, a demolição em 2017, como pode ser observado na comparação entre a área antes e depois da demolição do conjunto.

**Figura 53** – Antigo pátio de manobras, antes e após a demolição da “Machina Progresso”



Fonte: a) A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2016) e b) Google Earth (2020)

**Figura 54** – Vista aérea da Estação Cultural, com a “Machina Progresso” destacada, antes da sua demolição



Fonte: LIMONE (2010)

Essa região parece desconectada do restante da cidade, como se fosse um espaço à parte do seu entorno, não cumpre mais suas funções antigas e as edificações não foram preservadas, o que tem alterou a paisagem local. Atualmente, a Prefeitura está estudando formas de ocupar essa área, mas até agora as propostas se limitam ao prolongamento de uma avenida que atravessaria o terreno. No entanto, essa proposta não inclui um sistema de áreas verdes que explore o potencial paisagístico do local, não preserva o córrego sem canalizá-lo e não conecta o espaço a outras áreas de convivência, como a Praça do Idoso. Seria uma oportunidade de oferecer à população do centro uma opção adicional de espaço de lazer que atenda aos moradores dos três bairros adjacentes.

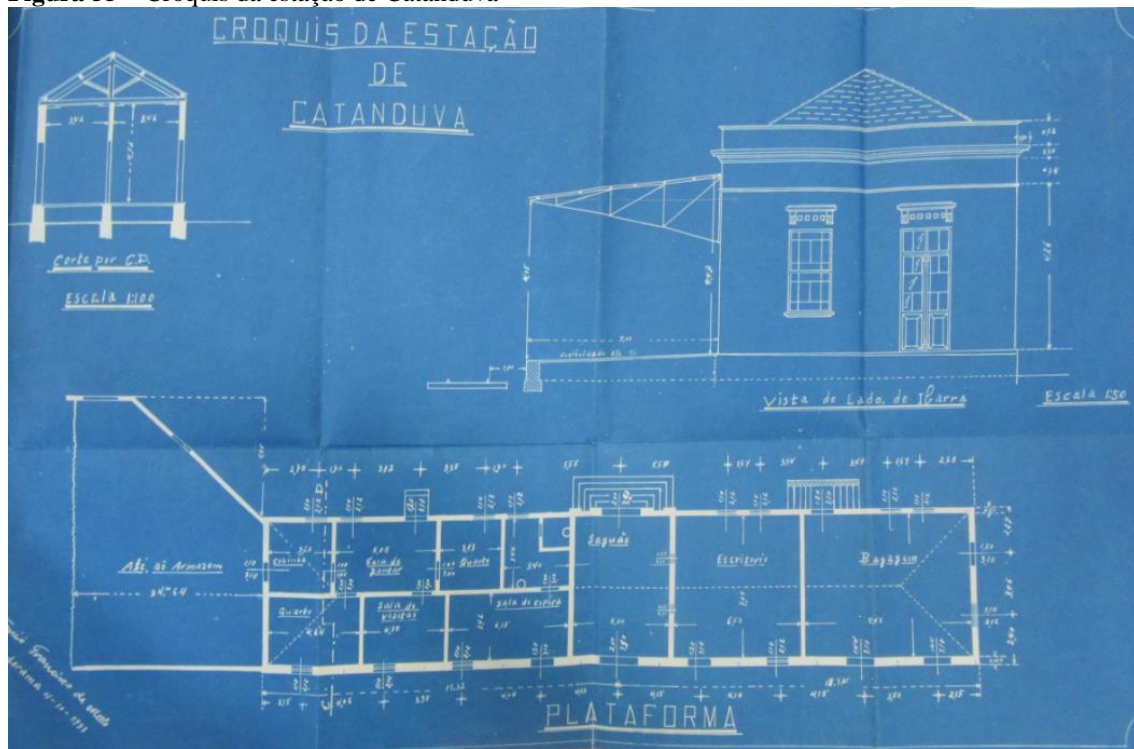
Por fim, embora a Machina Progresso tenha sido demolida, muitos catanduvenses ainda se lembram do "prédio com arcos, embaixo do viaduto da Sete de Setembro", referindo-se ao antigo edifício que existia no local.

#### 1.4.5 A segunda estação ferroviária (década de 1920)

A segunda estação ferroviária foi construída no mesmo local da primeira estação, que foi destruída devido a um incêndio causado pela greve dos ferroviários.

Após o incêndio, os serviços ficaram paralisados por um mês, sendo retomados apenas em 01/11/1919, quando um armazém de zinco improvisado foi utilizado para o funcionamento da estação. Foi necessário, então, construir o segundo edifício da estação o mais rápido possível, inaugurado no início da década de 1920. O projeto foi assinado por Antônio Francisco de Mello, mestre de obras da companhia, e a construção foi realizada pelo departamento de obras da EFA. Essa informação é confirmada pela planta gráfica da estação e pelos processos da companhia que registram a construção do prédio.

**Figura 55** – Croquis da estação de Catanduva



Fonte: DNIT (1921)

Esse edifício, em estilo eclético, apresenta-se um pouco maior e mais requintado que o primeiro. Ele possui um telhado de quatro águas e uma cimalha que envolve toda a platibanda do edifício. O acesso principal é centralizado, delimitado por duas pilastras e coroado por um frontão ornamentado. As aberturas são verticalizadas e as janelas possuem motivos ornamentais.

**Figura 56** – Estação de Catanduva

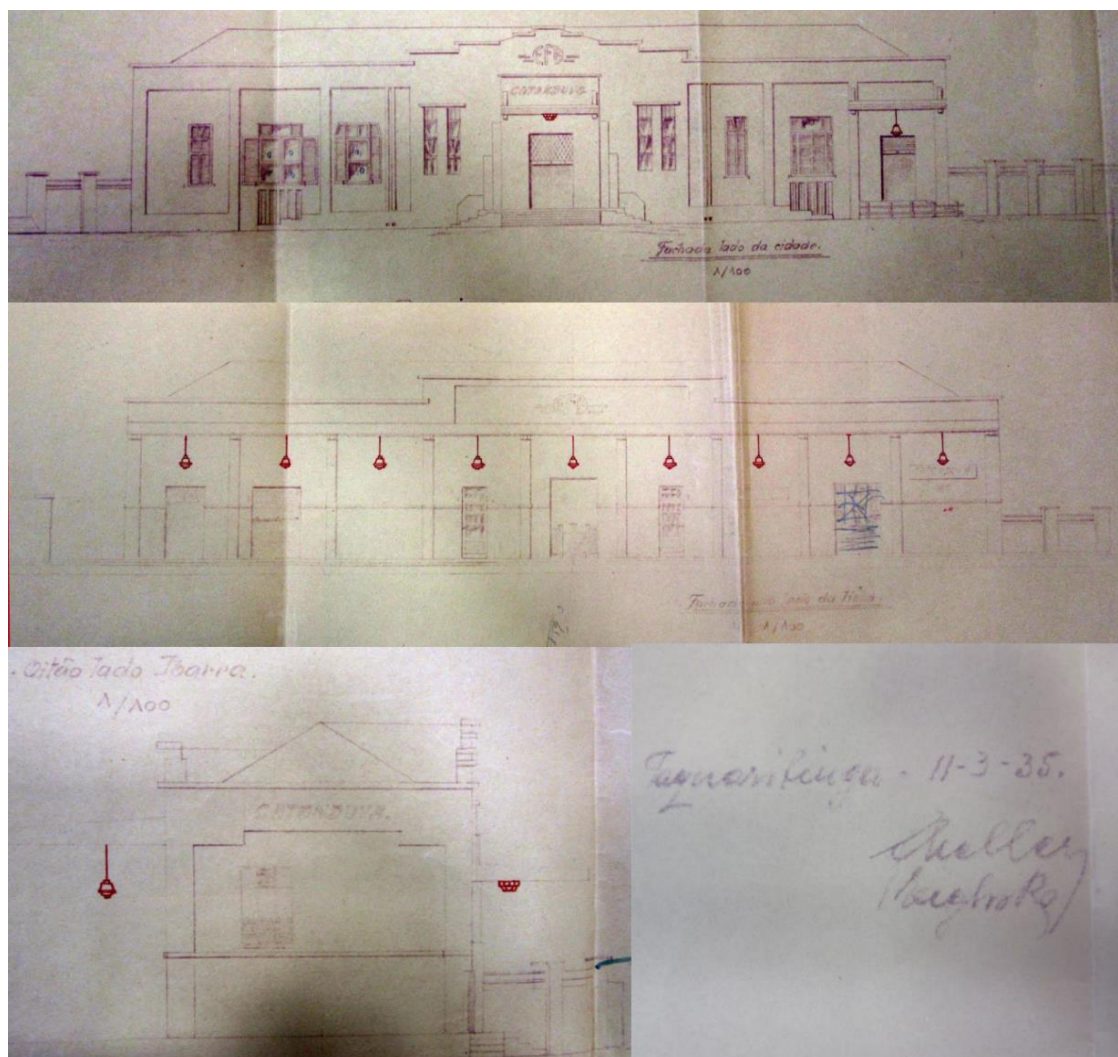
Fonte: Museu Padre Albino (1924)

De acordo com os processos levantados no DNIT, devido às numerosas queixas sobre as péssimas condições do prédio, a estação passou por uma reconstrução entre janeiro de 1935 e novembro de 1937. Durante esse período, houve um aumento no tamanho do edifício da estação, além de serviços de reforma no telhado, madeiramento, assoalho, portas, janelas, instalação de rede elétrica, rede de esgoto, aparelhos telegráficos, calçamento do pátio da estação com paralelepípedos, pintura das paredes internas, revestimento das paredes externas com azulejos, cimalhas, rodapés e cantos, calçamento da plataforma, substituição do assoalho da ponte para pedestres, construção da escadaria do saguão em granito, novos guichês e construção de um edifício para oficinas de aprendizagem do Curso Ferroviário, além da demolição de um armazém de zinco que servia como depósito, entre outros serviços.

Além disso, é visível a mudança na fachada ao comparar as fotografias da estação da década de 1920 com o croqui referente ao projeto de 1935. Houve a construção de pilastras demarcando as aberturas, escalonamento do frontão, instalação de janelas mais verticalizadas, com cimalhas, e simplificação dos ornamentos, com o uso de motivos geométricos. Essas alterações modificaram significativamente a

aparência do edifício. Antes da reforma, a estação possuía uma tipologia alinhada ao estilo eclético, que foi substituída pelo estilo art déco.

**Figura 57** – Croquis da estação de Catanduva



Fonte: DNIT (1935)

Após essa grande reforma da década de 1930, ainda em 1945, deu-se início a outra alteração do edifício, como é mostrado nos processos da EFA, consultados no DNIT, e em jornais locais, consultados no Museu Padre Albino, dando origem à Estação na forma atual. Atualmente conhecida como Estação Cultural, o prédio foi inaugurado em 1948 e, portanto, é abordado no próximo capítulo. Com isso, os próximos subitens abordam as estruturas que fazem aporte à estação – como a passarela de pedestres (1928), a caixa d'água (1934), o viaduto (década de 1940) e a balaustrada (1945). Não menos importantes do que o edifício em questão, essas estruturas são parte integrante da estação, e é recomendada a análise desses bens em conjunto, para apreender seus

valores, sua significância cultural e possibilitar adequada leitura e análise histórico-documental do todo.

#### 1.4.5.1 As infraestruturas do conjunto da Estação Ferroviária: a passarela Francisco Nogueira, a caixa d'água, o viaduto Santo Alfredo e a balaustrada.

No ano de 1928, também foi construída a passarela de pedestres da estação, existente até hoje e mantendo a placa em referência à data de sua construção, cuja travessia permite acesso aos bairros Higienópolis e São Francisco. De acordo com os processos encontrados na Câmara Municipal de Catanduva, o Projeto de Lei nº 053 de 2012 nomeou a passarela de "Francisco Nogueira" (Figura 58), em homenagem ao morador de Catanduva que trabalhou como mestre de linha na abertura da estrada de ferro e no seu prolongamento no trecho entre Araraquara e São José do Rio Preto.

**Figura 58** – Detalhes da Passarela “Francisco Nogueira”

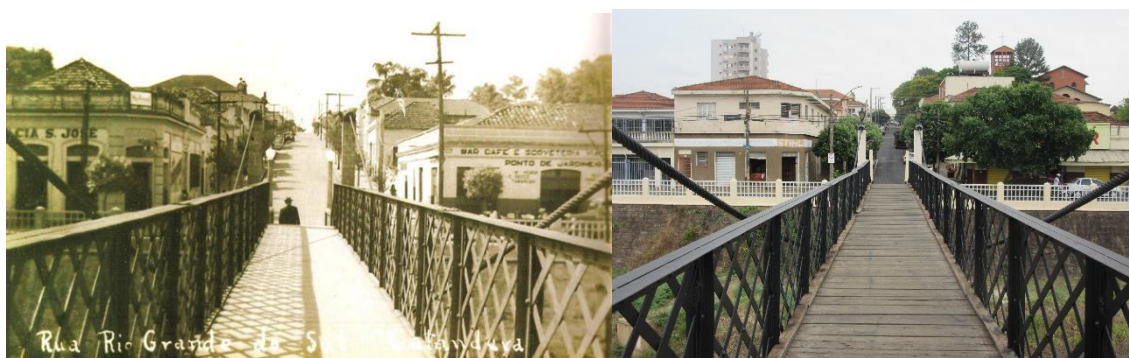


Fonte: A Autora (2021)

Comparando as fotografias atuais com as de 1947, conforme a figura 59, percebe-se que a passarela pouco mudou e manteve praticamente as mesmas características desde que foi construída.



**Figura 59** – Passarela “Francisco Nogueira”



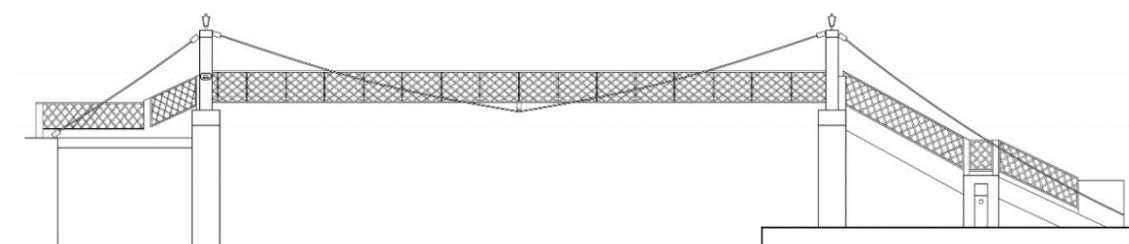
Fonte: a) Catanduva cidade feitiço (1947) e b) A Autora (2021)

A descrição material da estrutura, de acordo com a pesquisadora Almeida (2018, p. 8-9), que realizou o laudo técnico da passarela Francisco Nogueira, trata-se do seguinte:

Ela foi construída em estruturas metálicas com ligações soldadas e aparafusadas. Contraventamentos horizontais, executados em perfis com função estrutural, foram instalados ao longo de todo corpo interligando as vigas longitudinais para garantir a rigidez e estabilidade do conjunto. As colunas que recebem a estrutura metálica foram constituídas em alvenaria. Foram utilizados cabos de aço longitudinalmente por toda sua extensão, atuando como tirantes para garantir a sustentação da estrutura. O piso é todo em plataformas de madeira até alcançar as escadarias de acesso.

O trabalho de Almeida (2018) também apresentou o redesenho da passarela Francisco Nogueira, conforme mostra a figura 60.

**Figura 60** - Redesenho da passarela Francisco Nogueira



Fonte: ALMEIDA (2018, p. 15)

No ano de 1934, também foi construída a atual caixa d'água da estação (Figura 61), feita de alvenaria de tijolos, com a inscrição da data de sua instalação. A caixa d'água apresenta uma estética art déco, evidenciada pelos ornamentos simplificados e geométricos, como pilastras e frisos nas paredes do reservatório.

**Figura 61** – Caixa d'água

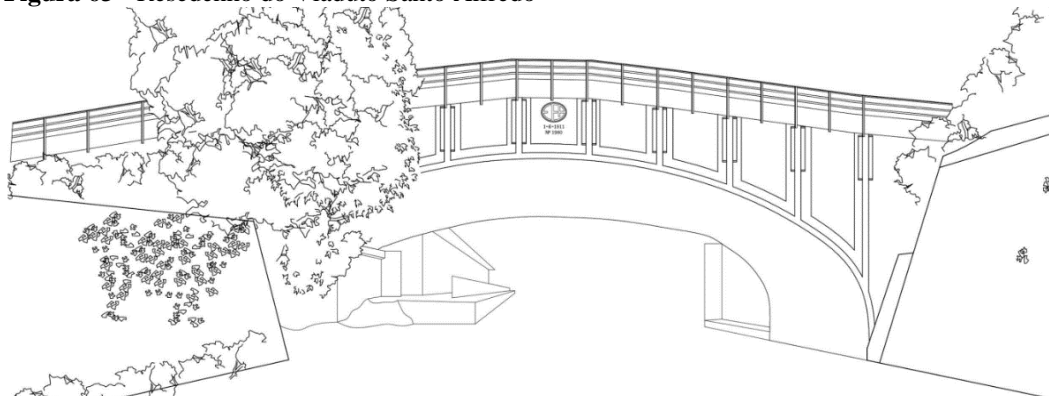
Fonte: A Autora (2020)

Fotos datadas da década de 1940 mostram a construção do Viaduto Santo Alfredo (Figura 62), uma travessia para automóveis e pedestres que passa por cima da linha férrea, conectando os bairros Higienópolis e Francisco.

**Figura 62** – Viaduto em construção e atual

Fonte: a) MEINLSCHMIDT (1941) e b) MEINLSCHMIDT [20--?]

O trabalho de Almeida (2018) também apresenta o redesenho do viaduto, conforme ilustra a figura 63.

**Figura 63** - Resedenho do Viaduto Santo Alfredo

Fonte: ALMEIDA (2018, p. 16)

De acordo com a descrição material do viaduto, realizada em decorrência do laudo técnico de Almeida (2018, p. 16):

Identifica-se uma estrutura física anexa ao viaduto executada posteriormente, que amplia o leito carroçável sobre a linha ferroviária, em que se observa a existência de duas edificações de extratos históricos diferentes no sítio patrimonial e que compõem o conjunto da arquitetura ferroviária. Ela foi constituída por vigas metálicas em forma de arco, ligadas por chapas metálicas aparafusadas. Para garantir a estabilidade estrutural, as vigas são interligadas por contraventos horizontais. As estruturas metálicas estão apoiadas em concreto, a qual desempenha o papel de receber os esforços provenientes do peso próprio do viaduto somado ao tráfego de veículos. Os guarda-corpos, situados longitudinalmente nas laterais da construção são em alvenaria e a pista de rolagem em asfalto.

Processos da Câmara Municipal mostram o tombamento do viaduto por meio da Lei nº 5963, de 25 de outubro de 2018, após o mesmo ter sido alvo de diversos litígios entre a Prefeitura e a empresa concessionária da ferrovia, a Rumo Logística, ambas empenhadas em demolir o viaduto, e os comerciantes locais, que se posicionaram contra a demolição.

Conforme relatado em vários noticiários locais, a Prefeitura e a empresa Rumo desejavam a demolição do viaduto devido à sua altura, uma vez que havia pouco espaço entre os vagões e a estrutura do viaduto. Inclusive, algumas locomotivas já haviam encostado na sua estrutura. Por outro lado, a população, especialmente os comerciantes que seriam prejudicados pela demolição, manifestaram-se contra a posição da concessionária e da Prefeitura. Essa discussão resultou em diversos atos a favor e contra o tombamento do viaduto, que foi a única solução para impedir sua demolição. No dia 25 de outubro de 2018, foi promulgada a Lei nº 5963, que determinava o valor histórico e cultural do viaduto, estabelecendo assim o seu tombamento.

No entanto, em 25 de janeiro de 2019, o ato nº 002/19 suspendeu liminarmente os efeitos da Lei nº 5963 de 25 de outubro de 2018 e anulou o tombamento do viaduto. Após várias discussões, finalmente, por meio do ato nº 016/19, de 12 de setembro de 2019, decidiu-se manter a legalidade da Lei nº 5963, de 25 de outubro de 2018, e determinou-se o tombamento definitivo do Viaduto Santo Alfredo. Ao analisar a Figura 64, pode-se perceber que parte do guarda-corpo foi substituída por gradil, a antiga inscrição da EFA e os ornamentos geométricos em alto relevo também desapareceram.

Além disso, a Rumo reduziu o nível da linha férrea para criar mais espaço entre o viaduto e o trem, impedindo que as locomotivas encostem na estrutura da passagem, conforme observa-se na figura 64.

**Figura 64** – Viaduto após o rebaixamento da linha férrea



Fonte: A Autora (2020)

Em 1945, de acordo com uma reportagem do jornal "A Cidade" de 10/10/1945, foram iniciadas as obras de construção da balaustrada da Rua São Paulo, um importante logradouro comercial de interesse histórico e cultural. Originalmente, essa rua era composta por paralelepípedos (Figura 65), porém posteriormente foi substituída por asfalto. Na Figura 66, retirada do Google StreetView e datada de 2017, é possível observar os antigos paralelepípedos que se tornaram visíveis devido ao desgaste do asfalto.

**Figura 65** – Rua São Paulo



Fonte: autores desconhecidos, [194-/5-?]

**Figura 66** – Resquício do paralelepípedo na Rua São Paulo



Fonte: Google Street View (2017)

Percebe-se, portanto, a significativa produção de obras de arte, infraestrutura e edifícios arquitetônicos realizados pelos engenheiros e construtores da EFA. Embora essas construções aparentem ter uma simplicidade construtiva e projetual, assim como um valor estético e arquitetônico modesto, elas possuem um importante valor histórico-documental e social para a compreensão do conjunto como um todo.

Conforme evidenciado nos subitens anteriores, a cidade passou por mudanças visíveis em sua paisagem com a chegada da ferrovia, além da introdução de novas tipologias arquitetônicas, como a estação, as vilas ferroviárias e as estruturas de apoio à ferrovia. No entanto, a partir da crise de 1929, a produção arquitetônica industrial da cidade sofreu alterações, principalmente devido à substituição de parte da produção cafeeira pelo algodão, o que levou à introdução de fábricas de algodão e instalações de beneficiamento da matéria-prima, temas que são abordados no próximo capítulo.



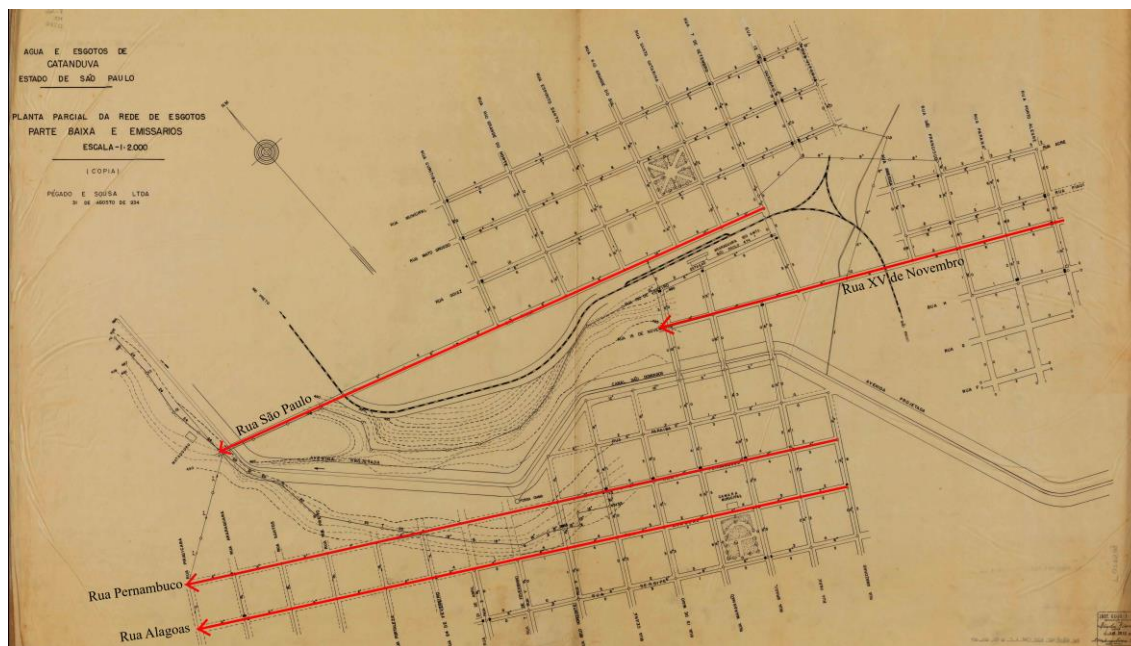
## **CAPÍTULO 2 – O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA E AS POLÍTICAS DESENVOLVIMENTISTAS: DO SURTO DO ALGODÃO À CONSOLIDAÇÃO DA CANA-DE-AÇÚCAR (1930 – 1970)**

### **2.1 CATANDUVA DURANTE A INDUSTRIALIZAÇÃO (1930 – 1970): ANÁLISE HISTÓRICA, URBANA E ARQUITETÔNICA**

Este tópico tem como objetivo abordar os aspectos históricos, arquitetônicos e urbanísticos de Catanduva entre as décadas de 1930 e 1970, incluindo análises sobre a expansão da sua malha urbana, os edifícios mais importantes da época, a história da cidade e os dados demográficos.

Durante a década de 1930, a arquitetura eclética continuou muito presente nos bairros Centro e Higienópolis, com edifícios residenciais mais ricos em ornamentos e edifícios comerciais mais simples, com uma tendência modernizante (CORATO; PORTO, 2007). Nesse período, os principais edifícios construídos foram o Clube de Tênis Catanduva (1929), o prédio da Associação Comercial e Industrial de Catanduva (ACIC) (1930), o Colégio Nossa Senhora do Calvário (1932), o Banco Banespa (1935), o terceiro grupo escolar (Escola Municipal Paulo de Lima Corrêa – 1935), que resultou da fusão do primeiro e do segundo grupo escolar, e o prédio da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Catanduva (1939). Também foram realizados melhoramentos na infraestrutura urbana, como a instalação de paralelepípedos na rua Brasil, que se tornou a principal via urbana do centro e uma importante via comercial até os dias atuais.

Observa-se pelo Mapa de Catanduva de 1934 (Figura 67) que a cidade se manteve dentro dos limites do núcleo inicial e seu crescimento ocorreu de maneira contínua em relação à malha urbana existente. Houve desenvolvimento dos três bairros, principalmente a oeste, no Centro e no Higienópolis, e ao sul, no São Francisco. Os principais eixos de crescimento foram a rua São Paulo, rua Pernambuco, rua Alagoas e rua XV de Novembro. O rio São Domingos aparece com um traçado retificado, e a avenida que leva o seu nome já está projetada no mapa. Também é possível observar que o traçado da linha férrea é ligeiramente paralelo ao traçado do rio e da avenida. O mapa mostra muitos vazios urbanos intersticiais, principalmente nas áreas entre a ferrovia, o rio São Domingos, a rua São Paulo e a avenida projetada, com apenas uma ocupação incipiente em frente à estação ferroviária.

**Figura 67** - Mapa de Catanduva de 1934

Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo (2022)

O crescimento da cultura algodoeira em decorrência da crise de 1929, também foi um importante elemento que contribuiu para a alteração da paisagem urbana. Essa mudança foi percebida principalmente com a chegada de cotonifícios e máquinas que beneficiavam a matéria-prima. No caso de Catanduva, não foi apenas a cultura do café que provocou transformações relacionadas ao patrimônio industrial nas primeiras décadas do século XX, como geralmente se lê nos estudos<sup>14</sup> sobre a relação entre patrimônio industrial e o binômio café-ferrovia no interior do estado de São Paulo.

A decadência da produção cafeeira trouxe prejuízos aos produtores do Oeste Paulista, mas também possibilitou a introdução do algodão como cultura de substituição. Segundo o historiador catanduvense Sérgio Bolinelli, as favoráveis condições de solo, clima e topografia contribuíram para uma boa aceitação da cultura algodoeira na região, que trouxe desenvolvimento e fortalecimento da agroindústria paulista (ARMIATO, et al., 2011).

Nesse contexto, em 1934, a "Sociedade Anonyma Fábrica Votorantim", uma empresa especializada no beneficiamento do algodão, estabeleceu-se na cidade às margens da linha férrea. Atualmente, esse antigo cotonifício, conhecido como "Armazém do Café", é um dos edifícios mais emblemáticos de Catanduva, amplamente

<sup>14</sup> Como já mostrado no primeiro capítulo através de Odilon de Matos e Nilson Ghirardello, cujos estudos focaram no binômio café-ferrovia.



reconhecido e valorizado pela população devido à sua importância histórica e seu valor arquitetônico.

A cultura algodoeira também trouxe para Catanduva as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM), no ano de 1937, formando um complexo industrial com atividades voltadas para o beneficiamento do algodão e a extração de óleos vegetais. Hoje, a antiga IRFM está ocupada pela Cia. de Café Solúvel e Derivados Matarazzo (COCAM), uma cooperativa que surgiu em 1970 devido a uma associação entre a IRFM e a empresa alemã Theodor Wille (VICHNEWSKI, 2004). A COCAM constitui um dos mais importantes complexos fabris da cidade, devido à sua importância histórica e econômica para Catanduva.

Vale ressaltar o fato de que tanto o Armazém do Café quanto a COCAM foram trazidos pelo algodão, e ambos foram adaptados à atividade cafeeira. Monbeig (1984, p. 300-301) tratou da indústria algodoeira em seu livro sobre a ocupação no interior do estado de São Paulo:

As Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, empresa brasileira, mas cujo chefe é de origem italiana, possui fábricas de óleo e indústrias têxteis. Os americanos, com a Sanbra e a Anderson Clayton, aliam às fábricas de óleo o comércio de exportação em larga escala, [...] de dez anos para cá, a atividade dessas grandes firmas consolidou-se cada vez mais. [...] Em 1935-36 três empresas, a Anderson Clayton, a Sanbra e a Matarazzo, descarocavam 16% da safra paulista; sua participação foi de 54% em 1946-47.

Apesar da crescente cultura do algodão e da diversificação da economia, o café ainda continuou a representar o principal produto agrícola na região (BERNADELLI, 2004). Isso é evidenciado pelo surgimento de outros edifícios relacionados à atividade cafeeira, mesmo após a crise de 1929, como o armazém do Departamento Nacional do Café (1934), um órgão criado como parte da política cafeeira de Getúlio Vargas. Atualmente, esse galpão, que faz parte dos objetos de análise desta pesquisa, está sob posse da União e é mais conhecido na cidade como o armazém "Recicla Catanduva", devido à ocupação por uma cooperativa de reciclagem.

Segundo Bernadelli (2004), a diversificação agrícola causada pela crise do cafeeira contribuiu para a integração do Oeste Paulista à nova dinâmica econômica após

1930, impulsionando o processo de industrialização das cidades do interior de São Paulo, como Bernadelli (2004, p. 66) confirma:

No período entre 1936-1959, o café permaneceu como o principal produto agrícola na região de São José do Rio Preto, e a produção de algodão registrou elevação, com paralela diversificação na produção agrícola regional. A partir do final da década de 1940, a cana-de-açúcar adquire maior visibilidade na região e, em menor proporção, a laranja. Esse processo de diversificação foi verificado em toda a região administrativa de São José do Rio Preto, da qual Catanduva fazia parte, acentuando e consolidando papel expressivo na produção de culturas de exportação, de alimentos e matérias-primas para as agroindústrias.

De acordo com a autora, a industrialização causada por essa diversificação agrícola concentrou diferentes setores econômicos no estado de São Paulo, como indústria, comércio e serviço, atraindo também “(...) empresas de capital nacional e internacional, objetivando o beneficiamento de produtos primários, caso da Matarazzo, da Anderson Clayton e da Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA)” (NEGRI<sup>15</sup>, 1988 *apud* BERNADELLI, 2004).

Na década de 1940, durante o período do Estado Novo, Getúlio Vargas promoveu uma política de maior intervenção estatal na economia e de nacionalismo econômico, impulsionando a industrialização e o crescimento de novos mercados. Segundo Bernadelli (2004), o Estado centralizador desempenhou um papel importante no processo de industrialização, resultando na chamada "primeira fase de urbanização do país - de 1940 a 1980" (DAVIDOVICH<sup>16</sup>, 1984 *apud* BERNADELLI, 2004).

Catanduva sentiu os reflexos desse processo (QUAGLIA, 2003) e, à medida que a economia crescia, a cidade passou por uma fase de embelezamento urbano e de construção de novas obras, estabelecimentos comerciais e de serviços. Um exemplo disso é a terceira estação ferroviária, que é objeto de análise nesta pesquisa.

---

<sup>15</sup> NEGRI, B. A interiorização da indústria paulista (1920-1980). **A interiorização do crescimento econômico no Estado de São Paulo**. São Paulo: SEADE, Coleção São Paulo no Limiar do Século XXI, n.2, v.1, 1988, p.1-105.

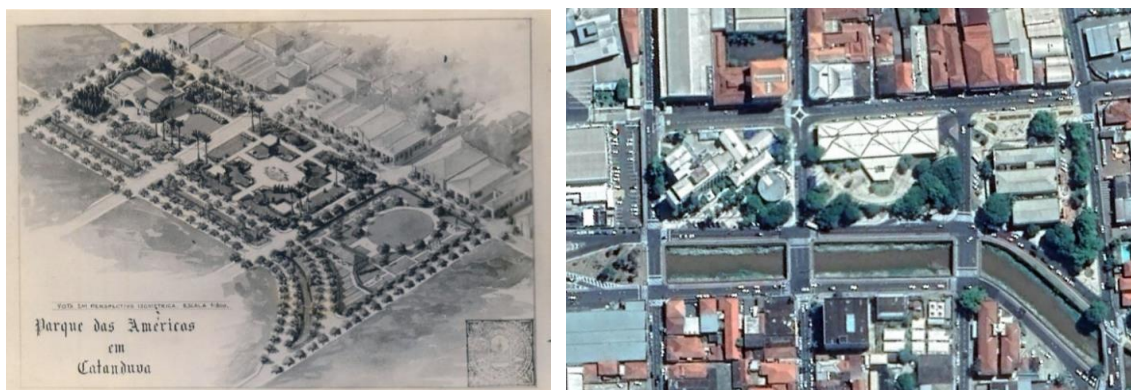
<sup>16</sup> DAVIDOVICH, F. A urbanização brasileira: tendências, problemas e desafios. **Espaço & Debates**, v.4, n.13, p.16-19, 1984.

Inaugurado no dia 15 de maio de 1948, o prédio em estilo *art déco* é considerado o edifício ferroviário de maior importância histórica e arquitetônica de Catanduva e foi eleito pela população como umas das “sete maravilhas” da cidade, de acordo com jornais locais. A estação ferroviária de 1948 abrigou o último trem para transporte de passageiros, funcionando até março de 2001, ano em que

[...] o prédio foi tombado pelo COMDEPHACT (Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva). Em 2005, o prédio foi restaurado e passou a ter denominação de Estação Cultura vindo a abrigar a Secretaria de Cultura. Através da lei 5.506, de 18 de dezembro de 2013 o prédio passa a ser denominado Estação Cultura Decca Ruelle (GALVÃO, 2018, p. 92-93).

Outra intervenção urbana significativa na década de 1940 foi a criação do primeiro espaço de lazer da cidade, conhecido como Parque das Américas, caracterizado pelo seu paisagismo francês. Esse parque foi construído após o aterramento da várzea do Rio São Domingos e está localizado ao lado da COCAM. A área, composta por três quarteirões, abriga atualmente a Prefeitura Municipal, a Câmara Municipal, o Fórum e o Terminal Urbano, e recebe o nome de Praça Conde Francisco Matarazzo. Ao longo do tempo, as áreas verdes do parque foram sendo suprimidas à medida que os equipamentos públicos foram sendo construídos, e atualmente o local se apresenta mais como uma praça do que como um parque, conforme ilustrado na Figura 69.

**Figura 69** – Parque das Américas



Fonte: a) Museu Padre Albino (1940) e b) Google Earth (2019)

Além disso, ao redor da praça, foram surgindo diversos outros estabelecimentos, como mercados, o primeiro cinema da cidade, hotéis, residências e estabelecimentos

comerciais e de serviços (FRANCISQUETTI, 2015). Conforme Corato e Porto (2007, n.p.):

Esse período também foi marcado pela construção ou inauguração de um grande número de obras institucionais, como o Fórum na Rua Amazonas, a Casa Sinharinha Netto, o Posto de Puericultura, o edifício dos Correios e a nova estação ferroviária. Várias dessas novas construções trazem uma arquitetura caracterizada pelos estilos então tidos como modernos, como o art-déco, o missões e as tendências modernizantes.

Quanto ao crescimento urbano, o mapa de Catanduva de 1944 (Figura 70) ilustra os três primeiros bairros da cidade com seus limites mais precisos na malha urbana, tendo a ferrovia e o rio São Domingos como elementos que delimitam suas áreas. Nesse período, Catanduva expandiu-se em todas as direções: o Centro desenvolveu-se ao sul e ao oeste, o Higienópolis cresceu em direção ao norte, e o São Francisco expandiu-se tanto ao sul quanto ao leste. A expansão da malha urbana continuou seguindo o padrão da quadrícula, resultando em um tecido urbano com formato quadrado em cada um dos três bairros.

**Figura 70** – Mapa de Catanduva



Fonte: IGC-USP (1944)

No mapa, também são mostradas as principais edificações da cidade: no Centro, pode-se observar a estação ferroviária, a fábrica da IRFM (atual COCAM), dois cemitérios, o estádio municipal, o hospital, o asilo, a usina elevatória, o reservatório, uma escola, uma igreja, um cinema, o paço municipal, a guarda noturna, o fórum e a cadeia, além da área onde hoje se encontra a Praça da República, que concentra em seu entorno um teatro, o correio, o cartório de registro de imóveis, o cartório de paz e o 1º grupo escolar.

No bairro Higienópolis, destacam-se o 2º grupo escolar, a Praça da Independência, um orfanato, um colégio (atual Colégio Nossa Senhora do Calvário) e um reservatório. Mais a oeste do Higienópolis, o bairro Vila Motta estava em formação e abrigava três edifícios importantes: o Matadouro, a antiga SA Fábrica Votorantim (atual Armazém do Café) e o antigo DNC (atual Recicla Catanduva).

Durante a década de 1950, Catanduva experimentou um significativo aumento da população urbana, que ultrapassou a população rural, impulsionado principalmente pelo intenso processo de êxodo rural e pela urbanização. Nesse período, a cidade recebeu importantes obras e empreendimentos que contribuíram para sua infraestrutura e desenvolvimento. O loteamento Parque Iracema foi construído, proporcionando o crescimento e a expansão da área urbana. Além disso, a vila ferroviária foi estabelecida em 1952, atendendo às necessidades dos trabalhadores da ferrovia. A Agência Nacional de Correios e Telégrafos foi inaugurada em 1953, melhorando os serviços de comunicação e correspondência na cidade. E, em 1956, o Mercado Municipal foi construído, tornando-se um importante centro de abastecimento e comércio.

Nesse contexto, o processo de modernização em Catanduva refletiu na aparência da cidade, com a execução de novas intervenções urbanas no Centro - como a reformulação da área do cemitério, a criação da Praça Roosevelt e a reforma da Praça da República - e também com o surgimento das primeiras obras arquitetônicas modernas, como a Maternidade e a Capela do Hospital Padre Albino, o Instituto Estadual de Educação Barão do Rio Branco, o Cine Central e a residência do renomado médico Dr. Lahós (CORATO; PORTO, 2007). Conforme relataram as pesquisadoras, as intervenções urbanas também aconteceram no Higienópolis, com a remodelação da Praça da Independência e o asfaltamento de várias ruas do bairro.

Foi também na década de 1950 que a cultura canavieira se iniciou na região de Catanduva, como afirma Bernadelli (2004, p. 90):

A constituição da região canavieira de Catanduva tem sua origem no início da década de 1950. A partir dos anos 1950, ampliou-se, crescentemente, a produção do açúcar em nível nacional. Szmrecsányi (1978) ressalta que esse período foi marcado pelo crescimento da agroindústria canavieira, por um lado, vinculada à urbanização e à industrialização, que exigiam maior produção em face ao crescimento do consumo no mercado interno e, por outro lado, tal incremento teve como resultado o país voltar a compor o grupo dos maiores exportadores no mercado internacional.

De acordo com o geógrafo Bray (1985), nesse período diversas usinas de cana-de-açúcar foram instaladas na região canavieira<sup>17</sup> de Catanduva, como a Usina São Domingos - Açúcar e Álcool S.A. (1952), Usina Catanduva S.A. – Açúcar e Álcool (1952), Usina Cerradinho S.A. (antiga Usina Romão, de 1963), Usina São José da Estiva (1964), Usina Colombo (1976) e Usina Nardini (1978).

O período entre as décadas de 1950 e 1960 marcou um ponto de inflexão no processo de urbanização em Catanduva. Gradualmente, o vetor de crescimento foi deslocado da estrada de ferro para a nova estrada de rodagem, com a implantação da rodovia Washington Luís (1958) às margens do perímetro urbano. Se outrora as principais atividades econômicas eram atraídas pela ferrovia, naquele momento essa realidade começou paulatinamente a mudar, levando a cidade a crescer para fora de seu núcleo inicial. Esse processo resultou no aumento da área urbana com a implantação de novos bairros, acompanhado de um processo de verticalização do Centro.

Segundo Corato e Porto (2007), durante a década de 1960 foram inauguradas várias obras modernistas na cidade, inspiradas na arquitetura de Brasília, como o Pavilhão Infantil do Hospital Padre Albino, as casas da vila operária do Instituto Brasileiro do Café e a marquise do antigo terminal rodoviário, que se localizava ao lado da estação ferroviária. Nesse período também surgiram os últimos edifícios industriais relacionados ao binômio café-ferrovia, como o armazém do IBC e da CEAGESP – objetos de estudo dessa pesquisa. Além disso, outras obras importantes foram

---

<sup>17</sup> De acordo com Bray (1985), a região canavieira de Catanduva compreende 19 municípios: Catanduva, Catiguá, Paraíso, Ibirá, Itajobi, Novo Horizonte, Pindorama, Palmares Paulista, Santa Adélia, Ariranha, Tabapuã, Uchôa, Urupês, Irapuã, Cândido Rodrigues, Borborema, Fernando Prestes, Itápolis e Vista Alegre do Alto.

realizadas, como o asfaltamento da rua Brasil e a construção do Hospital São Domingos (1975), da Faculdade de Medicina, o Corpo de Bombeiros, o Hospital Psiquiátrico Espírita "Mahatma Gandhi" (1968), o SESC (1969) e o Terminal Rodoviário João Caparroz (1960).

De acordo com Bernardelli (2004, p. 68), esse processo de modernização, comum em várias cidades brasileiras, está relacionado às "políticas de urbanização" implementadas durante a Ditadura Militar:

No decorrer da década de 1960, implementaram-se “políticas de urbanização”, sobretudo a partir de 1964, no bojo do projeto desenvolvimentista do Regime Militar, com forte concentração do poder e autoritarismo.

Bernadelli (2004, p. 71) também relaciona a mudança da paisagem urbana com a substituição do café como principal cultura pela cana-de-açúcar, sobretudo a partir da década de 1970 – fator que modificou inclusive o campo:

(...) devido à substituição da principal cultura da região, o café, pela cana-de-açúcar, que trouxe modificações expressivas no campo e na cidade e, no dizer de Silva (1999) resultou na transformação da "civilização cafeeira" em “civilização da usina” (...) decorreram profundas transformações tanto no habitat quanto na paisagem desses lugares, inclusive decorrendo daí a produção de uma nova “leitura do espaço”, tendo como um dos mais expressivos traços a substituição da paisagem da “civilização cafeeira”.

A chegada da cana-de-açúcar culminou com a implantação de diversos loteamentos populares na periferia da cidade, fenômeno que ocorreu principalmente após a década de 1970. Isso porque a cana atraiu muitos trabalhadores de outras regiões, exigindo que o mercado imobiliário atendesse à demanda da atividade canavieira. De acordo com um documento<sup>18</sup> fornecido pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU, 2002, p. 239):

A cidade de Catanduva passa por um processo de transformação com a chegada da cana à região. Tal atividade tem um perfil de ocupação precário,

---

<sup>18</sup> SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ – Armazém II**. Processo Digitalizado Integralmente (3999059). SEI 05026.000169/2002-65. São Paulo/SP, 2002.

com um trabalho de baixa qualificação, por prazo temporário e muitas vezes em conflito com a legislação trabalhista. O corte da cana atrai mão de obra de vários lugares do país, que por conta da forma de contratação, inserem-se habitando a periferia da cidade sem constituir nenhum vínculo social com o restante. Muitos desses trabalhadores não conseguem se manter empregados na região e migram em busca de outras oportunidades, formando uma periferia dormitório caracterizada por alta rotatividade de pessoas. Isso configura-se em um problema social novo, causado pela inserção da cana.

Nesse processo, novos bairros<sup>19</sup> se desenvolveram na cidade, como mostra o mapa datado de 1968 (figura 71). O tecido urbano aparece de forma mais irregular, na medida em que houve a implantação de novos bairros que não necessariamente seguem a quadrícula, como é o caso do Parque Iracema, cujas vias foram projetadas de forma sinuosa e irregular.

Houve uma descontinuidade no eixo viário de alguns bairros que, apesar de terem continuado a malha urbana em quadrícula, as vias não seguiram a mesma direção das ruas do núcleo inicial, como a sudoeste, nos loteamentos Vila Amêndola e Vila Juca Pedro; na direção norte, com a Vila Lunardelli, Vila Deolinda e Vila Bela; a noroeste, com a Vila Paulista, Vila São Luiz e Vila Guzzo (os dois últimos bairros citados seguiram o percurso da avenida São Domingos); e, por fim, na direção sul, com a Vila Celso Mauad e Vila Santa Helena.

O mapa também ilustra, na direção sudoeste, às margens da rodovia Washington Luiz, a formação de um novo loteamento que dará origem ao atual bairro denominado Agudo Romão. Outro eixo de crescimento urbano deu-se a noroeste, em direção à rodovia estadual (atual rodovia Comendador Pedro Monteleone), que daria origem a diversos bairros, como o atual Distrito Industrial Antônio Zácara.

---

<sup>19</sup> Os novos bairros ilustrados no mapa são: Vila Amêndola, Vila Juca Pedro, Parque Iracema, Vila Celso Mauad, Vila Santo Antônio, Vila Rodrigues, Vila Stocco, Vila Paulista, Vila Guzzo, Vila São Luiz, Vila Motta, Vila São Jorge, Vila Deolinda, Vila Lunardelli, Vila Bela, Jardim Bela Vista, Vila Santa Helena e Jardim Santa Rosa.



Figura 71 – Mapa de Catanduva



Fonte: DNIT (1968)

As tabelas a seguir (Tabela 3 e Tabela 4) apresentam o crescimento da cidade em termos quantitativos: a população praticamente dobrou entre as décadas de 1930 e 1970, assim como o número de edifícios entre as décadas de 1950 e 1960.

**Tabela 3** – Número de habitantes em Catanduva, entre 1930 e 1970

<b>População: 1930 - 1970</b>	
<b>Ano</b>	<b>Habitantes (nº)</b>
1930	29290
1940	40679
1950	44431
1960	49513
1970	58251

Fonte: A Autora, baseado em BOLINELLI (2010) e IBGE (2020)

**Tabela 4** - Prédios em Catanduva, entre 1930 e 1970

<b>Quantidade de prédios em Catanduva</b>	
<b>Ano</b>	<b>Estimativa (nº)</b>
1930	1.598
1931	1.813
1932	1.885
1933	1.964
1934	2.033
1935	2.079
1936	2.171
1937	2.333
1938	2.485
1939	2.652
1944	3.100
1955	7.400
1968	12.000
1970	13.500

Fonte: A Autora, baseado em BOLINELLI (2010)

Por fim, o desenvolvimento urbano de Catanduva passou por transformações significativas, tanto no campo quanto na cidade, devido à expansão da cana-de-açúcar. A esse processo somam-se as políticas de incentivo ao transporte rodoviário, iniciadas em 1920 durante a administração de Washington Luís e estimuladas pelo desenvolvimentismo do governo Juscelino Kubitschek na década de 1950, que resultaram na supressão de várias linhas ferroviárias do estado de São Paulo. Kühl (2013) relata que, apesar das tentativas de melhoria e racionalização da malha ferroviária com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em 1957, e da Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), em 1971, bem como das privatizações e concessões de linhas, o transporte ferroviário continuou negligenciado, operando aquém de seu potencial.

O legado da ferrovia no desenvolvimento urbano e na arquitetura industrial, em sua relação com o ciclo cafeeiro, ainda pode ser observado nos dias de hoje, apesar do sucateamento da malha ferroviária em São Paulo e do fim do transporte de passageiros na EFA, em 2001. Grande parte das edificações existentes, principalmente aquelas localizadas ao longo da ferrovia, testemunham esse ciclo e refletem as relações produtivas da época, apresentando novas formas de construção e soluções arquitetônicas que compõem um valioso acervo ferroviário. É o que defende o pesquisador Reis Filho (1978, p. 156), e que este trabalho pretende verificar nesse caso específico:

As ferrovias traziam, portanto, sobre os seus trilhos, novos recursos de construção, mas sobretudo uma nova maneira de construir. Novas soluções arquitetônicas e construtivas eram assim difundidas pelo interior, influenciando sob vários aspectos na arquitetura.

Nesse sentido, o levantamento das edificações localizadas ao longo da EFA tem o objetivo de fornecer informações valiosas sobre a produção arquitetônica industrial durante o Ciclo do Café, o surto do algodão e a introdução da cana-de-açúcar. Esse levantamento visa ampliar o conhecimento sobre esse patrimônio, incluindo sua tipologia arquitetônica, suas funções e usos ao longo do tempo, bem como os contextos históricos em que surgiram. Portanto, nos próximos tópicos deste capítulo, será abordado o surgimento dos edifícios objetos de análise desta pesquisa, buscando compreender seus aspectos históricos, arquitetônicos, usos e a situação atual desse patrimônio.

## **2.2 OS EDIFÍCIOS DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL REMANESCENTE: DA CONSTRUÇÃO AO ESTADO ATUAL DAS EDIFICAÇÕES (1930 – 1970)**

Neste tópico, serão abordados os edifícios industriais e ferroviários construídos em Catanduva entre as décadas de 1930 e 1970. Estas edificações incluem a Rotunda Ferroviária (década de 1930), o Departamento Nacional do Café (atualmente conhecido como "Recicla Catanduva", construído em 1934), a S.A. Fábrica Votorantim (atualmente chamada de "Armazém do Café", construída em 1934), as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (atualmente conhecida como "COCAM", construída em 1937), a terceira estação ferroviária (atualmente denominada "Estação Cultura", construída em 1948), as vilas ferroviárias (construídas na década de 1950), a antiga Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP, construída em 1965) e o Instituto Brasileiro do Café (IBC, construído em 1967).

Assim como no capítulo 1, parte do tópico das vilas ferroviárias foi baseado em um artigo<sup>20</sup> de autoria própria e da professora Rosio Salcedo, já publicado. Da mesma forma, o tópico da terceira estação ferroviária foi baseado em um capítulo<sup>21</sup> de livro, também de

---

<sup>20</sup> O trabalho é intitulado "O Patrimônio Industrial da Estrada de Ferro Araraquara: o caso das vilas ferroviárias de Catanduva-SP".

<sup>21</sup> O trabalho é intitulado "Estação Cultura: uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva-SP".

autoria própria, já publicado.

Serão analisados aspectos históricos e arquitetônicos desses edifícios, abordando os agentes e proprietários envolvidos na construção desses complexos, os usos originais e atuais, a identificação estilística das edificações, os autores dos projetos originais, as alterações ocorridas ao longo do tempo (supressões/adições) e o estado atual de conservação e de preservação. Após essa análise, os resultados foram sintetizados em forma de inventários que estão dispostos no apêndice desta pesquisa.

### 2.2.1. Rotunda ferroviária (década de 1930)

Localizada no antigo pátio de manobras da EFA, a rotunda ferroviária de Catanduva era uma edificação utilizada para o depósito e a manutenção das locomotivas, que dispunha de um girador e um triângulo de reversão em seu centro, utilizados para mudar a direção dos trens (Figura 72).

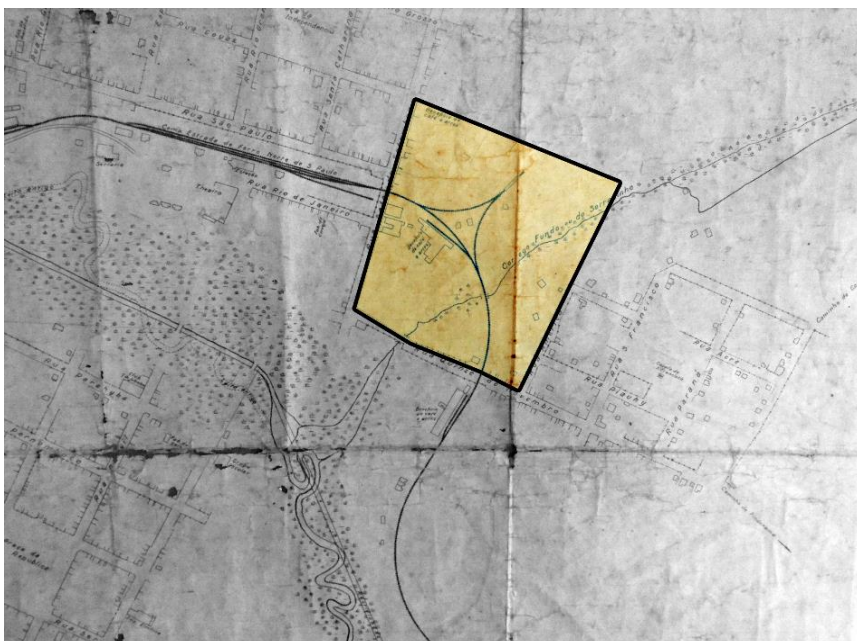
**Figura 72** – Antigo pátio de manobras com indicação da rotunda, em laranja



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2022)

Não foi possível determinar a data exata da construção desses elementos, porém, sabe-se que o triângulo de reversão foi construído antes da rotunda e do girador, conforme ilustrado no mapa de Catanduva de 1919/20, que já mostra o antigo pátio de manobras presente na malha urbana (Figura 73).

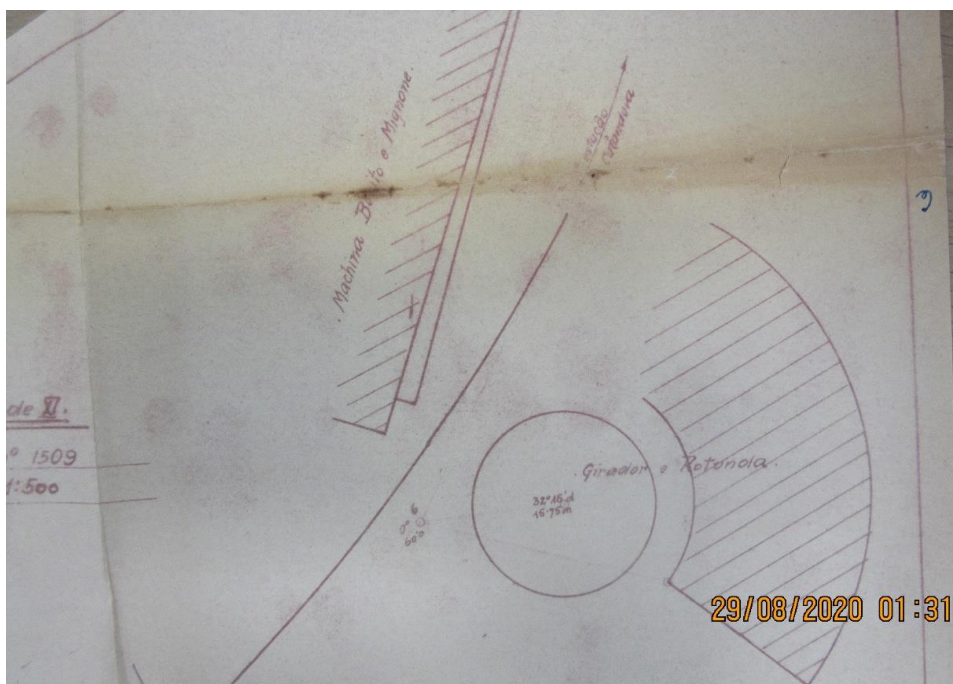
**Figura 73** - Mapa de 1919/20 com triângulo de reversão destacado



Fonte: A Autora, baseado em mapa fornecido por Museu Padre Albino (2022)

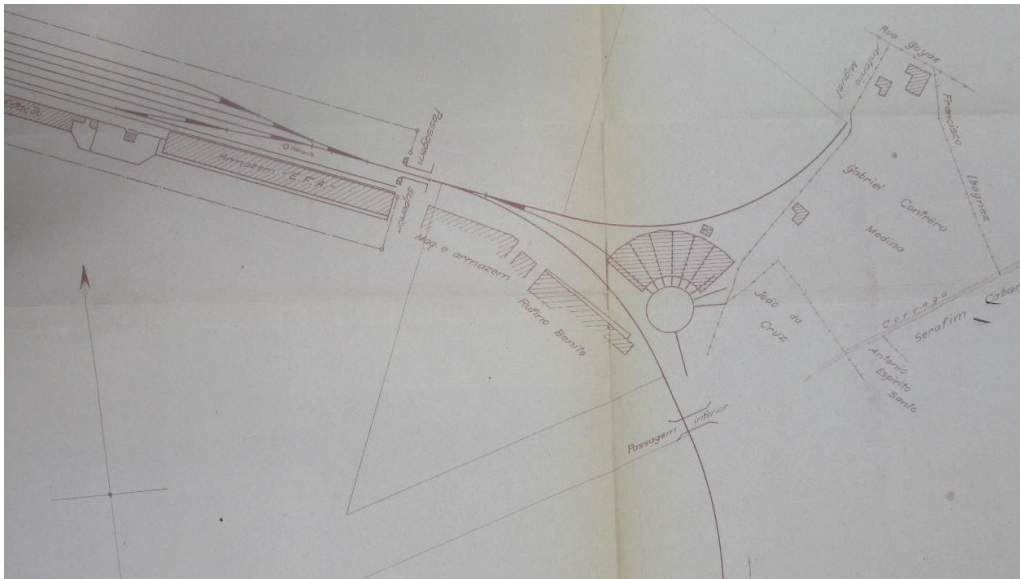
A construção da rotunda e do girador ocorreu na década de 1930, de acordo com registros encontrados no DNIT, incluindo processos da EFA e mapas de Catanduva de 1935 (Figuras 74 e 75). Esses documentos indicam que o projeto da rotunda foi elaborado pelo engenheiro de linha Oswaldo Santana de Almeida e a construção foi realizada pelo Departamento de Obras da EFA.

**Figura 74** – Implantação do Girador e da Rotunda no Pátio de Manobras



Fonte: DNIT (1935)

**Figura 75** – Implantação do Girador e da Rotunda no Pátio de Manobras



Fonte: DNIT (1935)

A rotunda de Catanduva era caracterizada por uma construção semicircular, sustentada por estrutura metálica, composta de pilares, vigas e treliças. A edificação era modulada por baias que abrigavam as locomotivas. Cada baia era coberta por um telhado de duas águas com telhas cerâmicas e lanternins. No meio da rotunda, localizava-se o girador, conforme mostra a figura 76.

**Figura 76** – Rotunda e girador

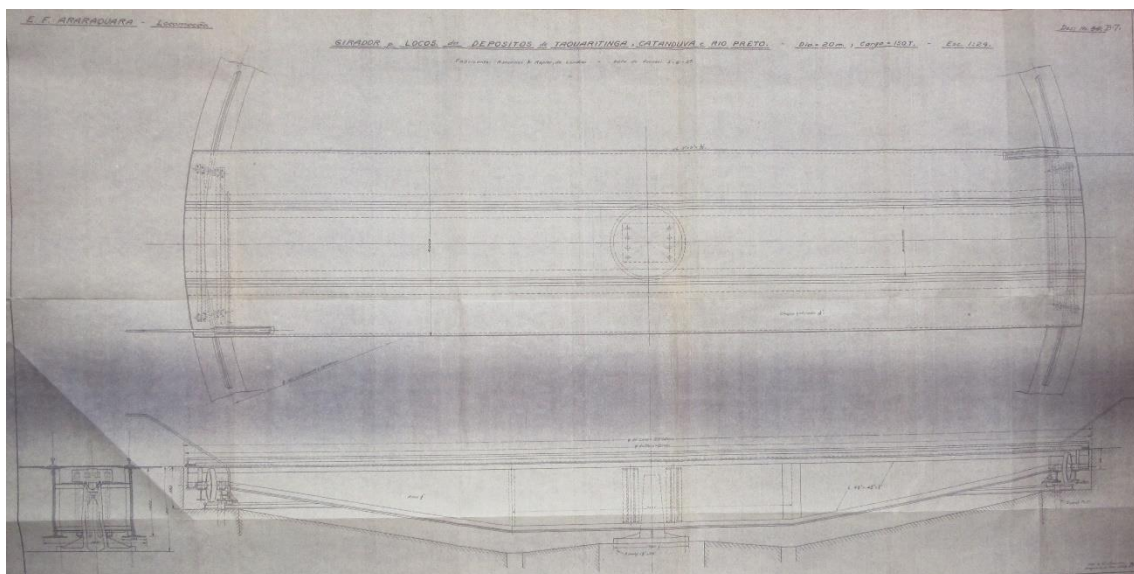


Fonte: DNIT [193-?]

O maquinário do girador era composto por equipamentos importados fornecidos pela empresa "Ransomes & Rapier" de Londres, conforme ilustrado na figura 77. De acordo com Santos (2009, p. 92), pesquisador que estudou sobre a rotunda do município de Lins:

O girador consistia-se de um dispositivo metálico composto por vigas sobre as quais se instalam os trilhos, sendo que três pontos de apoio deverão estar dispostos para dar suporte a rotação das locomotivas no momento em que estas fossem encaminhadas para os respectivos boxes, onde os devidos reparos e manutenções seriam efetuados.

**Figura 77** – Planta do Girador



Fonte: DNIT (1927)

O terreno do antigo pátio de manobras pertencia à Fazenda do Estado de São Paulo, e passou por diversas desapropriações por utilidade pública para ampliar a rotunda e o depósito de locomoção.

De acordo com um documento pertencente ao DNIT, intitulado "Secretaria do Estado de Negócios da Viação e Obras Públicas – EFA – Diretoria", através do decreto-lei federal nº 12746, de 3 de junho de 1942, a área sofreu uma ampliação em decorrência da desapropriação de um terreno de 2800 m<sup>2</sup> de área.

Posteriormente, outro documento também pertencente ao DNIT, intitulado "EFA – Linha: autos 92614-126-77, da Linha; autos 1812-87-27, da Diretoria", mostrou outras sucessivas desapropriações de terrenos e ampliações da área do pátio de manobras que ocorreram em 1949. Trataram-se das aquisições de, respectivamente, uma área de 6250 m<sup>2</sup> de Josepha Contreiras Banhos; 1624,1 m<sup>2</sup> pertencente a Cezário Gabriel Cury; 5060,20 m<sup>2</sup> de

Jocelin Fernandes Lopes; 1924,5 m<sup>2</sup> pertencente a João da Cruz e, 1633,35 m<sup>2</sup> de Tadayos Nakamoto.

Não se sabe se o antigo pátio de manobras sofreu mais ampliações além das citadas até agora, nem até que ano suas instalações estiveram em funcionamento. Porém, uma fotografia datada de 1979 (Figura 78) mostra que a rotunda e o girador não estavam mais em operação, servindo apenas como depósitos de materiais da ferrovia.

**Figura 78** - Rotunda e girador em desuso



Fonte: BARBOSA (1979)

Sem estar operando de acordo com seu uso originalmente previsto, não houve motivação para preservar as edificações, abrindo brechas para sua demolição. O Ofício nº 1493/91, de 12 de setembro de 1991, pertencente ao DNIT, mostra que a Prefeitura Municipal de Catanduva solicitou ao Governo do Estado de São Paulo permissão para demolir a rotunda e retirar o girador devido ao interesse, por parte do poder municipal, em efetuar a abertura de vias públicas, conforme ofício redigido pelo prefeito Warley Agudo Romão. O pedido foi autorizado pelo governo estadual, e assim a prefeitura procedeu com a demolição e a retirada dos elementos. No entanto, a abertura das vias nunca ocorreu, e desde então o antigo pátio de



manobras, com uma área atual de aproximadamente 60 m<sup>2</sup> (FRANCISQUETTI, 2015), constitui um vazio urbano na cidade, conforme mostra a figura 79.

**Figura 79** – Vista aérea de Catanduva em 2009



Fonte: FRANCISQUETTI, (2015, p.21)

Além das instalações ferroviárias, dentro desse vazio urbano, havia remanescentes de outras construções do ciclo cafeeiro, como os vestígios da "Machina Progresso", demolida em 2017, conforme mencionado anteriormente. Atualmente, a área encontra-se desocupada, sendo utilizada apenas como passagem para pedestres e, indevidamente, como local de despejo de entulhos.

**Figura 80** – Área do antigo pátio de manobras



Fonte: A Autora, (2021)

Destaca-se a localização estratégica do antigo pátio de manobras, situado entre os bairros Centro, Higienópolis e São Francisco. Para integrar esse espaço ao seu entorno e qualificá-lo, seria essencial incluí-lo nas ações de planejamento urbano, atribuindo-lhe uma função que não se restrinja a um eixo viário. Ao realizar essa integração, seria importante priorizar a mobilidade pedestre, cicloviária e o transporte público. Com vistas a promover melhorias na qualidade de vida da população, diversas opções de uso poderiam ser consideradas para o local, como áreas de lazer, espaços verdes, instalações culturais ou áreas comerciais. Essas ações possibilitariam transformar o antigo pátio de manobras em um ponto de referência positivo para a comunidade, resgatando seus referenciais históricos relacionados ao binômio café-ferrovia e ratificando sua identidade na paisagem urbana.

### 2.2.2. Departamento Nacional do Café: atual “Recicla Catanduva” (1934)

O armazém da "Cooperativa Recicla Catanduva" foi originalmente construído em 1934 e pertencia ao Departamento Nacional do Café (DNC), uma autarquia que substituiu o Conselho Nacional do Café (CNC). O CNC foi criado por Getúlio Vargas como uma tentativa de superar a crise de 1929, que prejudicou a economia cafeeira devido à queda das importações do grão. Isso resultou em uma baixa do preço do produto no mercado internacional e na superprodução do café no país<sup>22</sup>.

O Departamento Nacional do Café (DNC) foi criado pelo decreto n. 22.452, de 10 de fevereiro de 1933, e extinto pelo decreto-lei n. 9.068, de 15 de março de 1946. Era subordinado ao Ministério da Fazenda e tinha por atribuições dirigir e superintender os negócios do café, arrecadando e dispondo das quantias arrecadadas, tendo em vista a melhoria da produção; unificar as medidas de defesa econômica do café nos estados; promover a repressão à fraudes e adulterações do produto; exercer fiscalização efetiva sobre os institutos e associações de café existentes; organizar a propaganda e divulgação, por todos os meios, do processo de torração e moagem do café; regularizar e fiscalizar o embarque e transporte do café pelas estradas de ferro do país.<sup>23</sup>

Posteriormente, em 1946, o DNC foi extinto por Eurico Gaspar Dutra e substituído pelo IBC, criado em 1952. Assim, durante pesquisa realizada no DNIT, foram encontradas

---

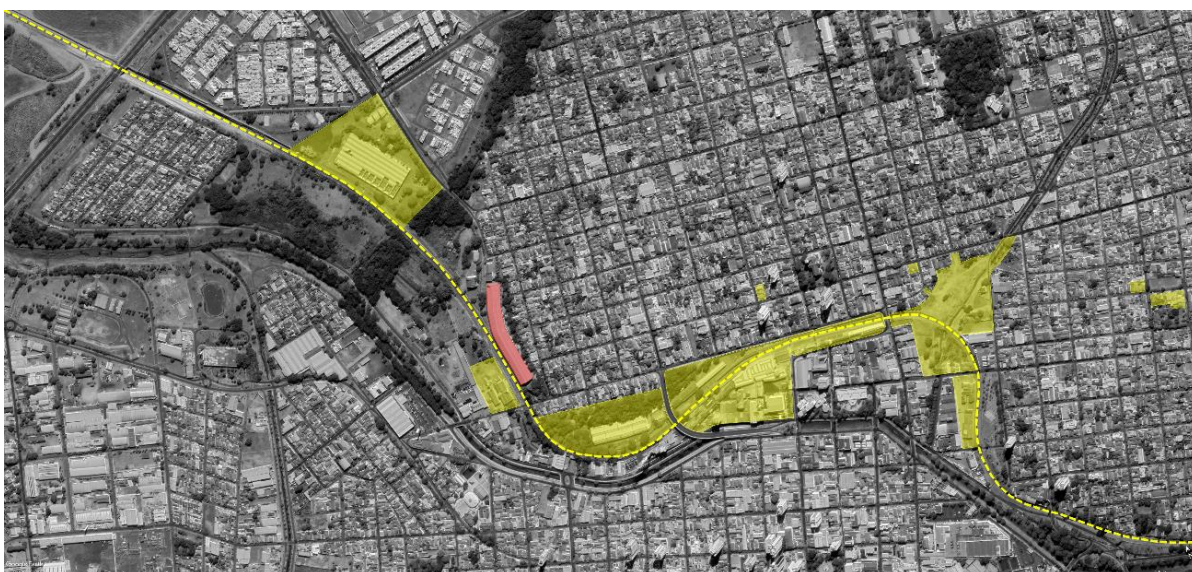
<sup>22</sup> Informações disponíveis em: <https://www.infoescola.com/historia/conselho-nacional-do-cafe/>. Acesso em 19/06/2022.

<sup>23</sup> Informações disponíveis em: <https://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/departamento-nacional-do-cafe-brasil-1933-1946>. Acesso em 19/06/2022.

diversas denominações para o barracão do Recicla Catanduva, tais como "armazém I do IBC<sup>24</sup>" ou "armazém do DNC". Em 1997, o barracão foi incorporado à Secretaria de Patrimônio da União, devido à extinção do IBC - situação que permanece até hoje. Atualmente, a Prefeitura Municipal de Catanduva ocupa o barracão de forma irregular para a implementação de projetos de reciclagem de resíduos sólidos em parceria com a associação local de catadores "Recicla Catanduva", coordenada pelo Padre Oswaldo, atual prefeito da cidade.

O edifício Recicla Catanduva está localizado na Vila Motta (Figura 81), um bairro de ocupação mais antiga, anterior à década de 1950. Ele está próximo ao Armazém do Café e ao barracão do IBC. O terreno onde o Recicla Catanduva foi construído pertencia anteriormente ao coronel Pedro da Motta<sup>25</sup>, que também era proprietário do terreno onde foi construída a Fábrica Votorantim (atual Armazém do Café).

**Figura 81** – Recicla Catanduva na malha urbana



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

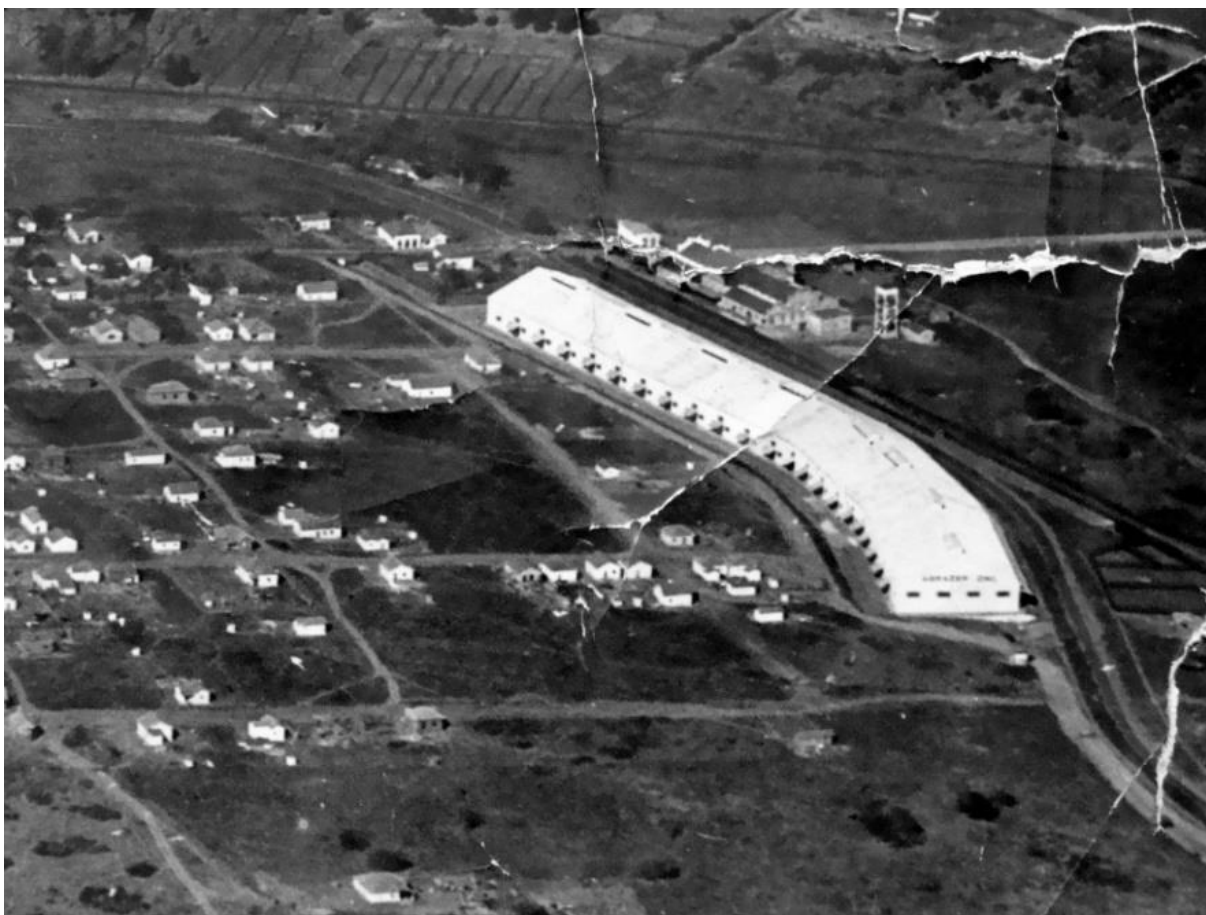
A edificação está localizada em uma área de ocupação mista, que engloba habitação, comércio, serviços e equipamentos urbanos. Suas atividades são predominantemente diurnas, e a região é estigmatizada por ser considerada insegura durante a noite. O edifício está situado em um grande vazio urbano, em uma área verde com fragilidade ambiental devido a

<sup>24</sup> Como o “armazém I do IBC” refere-se ao barracão do Recicla Catanduva (originalmente DNC), logo, o “armazém II do IBC” refere-se à edificação do IBC construída em 1967, que é melhor detalhada neste capítulo, no tópico 2.2.8.

<sup>25</sup> Informação disponível em documentos levantados no 2º Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva.

problemas de erosão. Ele faz fundo com habitações precárias localizadas sobre um talude erosivo, que já causou deslizamentos anteriores e culminou com a morte de funcionários que trabalharam na época do DNC. Além disso, devido à sua localização atrás de outra construção (um bar) e de um denso maciço arbóreo, a visibilidade do Recicla Catanduva acaba sendo obstruída, resultando em um edifício que parece desconectado do seu entorno e que passa despercebido por muitas pessoas.

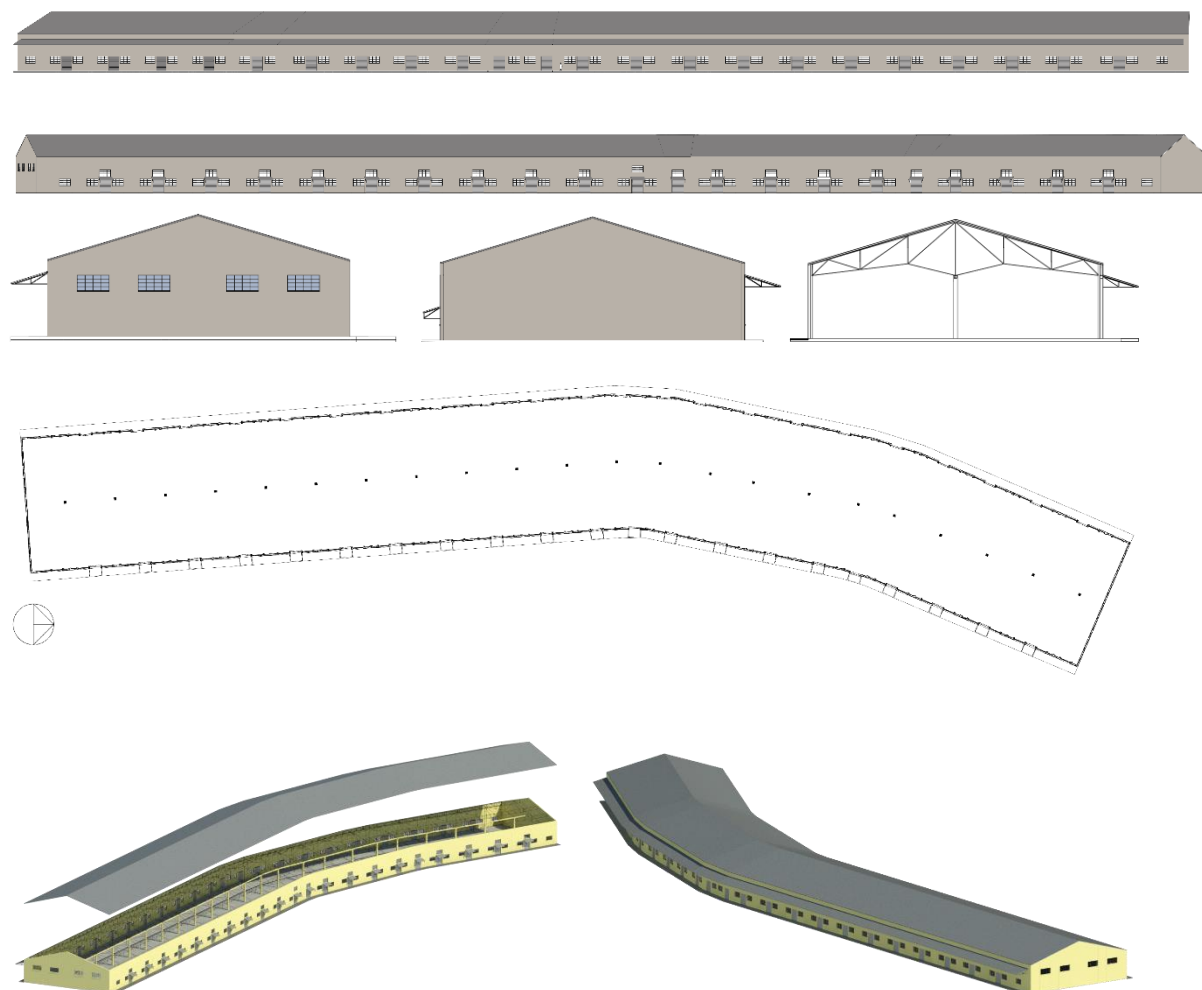
**Figura 82** – Extinto DNC



Fonte: Museu Padre Albino (1937)

Apesar de uma extensa pesquisa, não foi possível encontrar o projeto original do edifício. Portanto, foi necessário realizar um levantamento métrico e fotográfico com base no levantamento planialtimétrico existente do terreno, realizado pelo engenheiro topográfico da Prefeitura. Esse levantamento ocorreu em 2018 como parte do meu Trabalho de Graduação Integrado (TGI), que teve como objeto de projeto o Recicla Catanduva. Após a coleta de dados em campo, foi feito o redesenho do conjunto no AutoCAD e a sua modelagem tridimensional no software Revit (Figura 83).

**Figura 83** – Redesenho e maquete 3D do armazém do Recicla Catanduva



Fonte: A Autora, baseado em DESTRO (2018)

Atualmente, o Recicla Catanduva é um galpão de grandes dimensões, com 270x33 metros, totalizando 8910 m<sup>2</sup>. Ele possui uma forma curva e foi construído com paredes de alvenaria de tijolos, piso de concreto revestido com mastique asfáltico, telhas de zinco, treliças metálicas e fundação sobre estacas. Essas informações foram fornecidas pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU, 2018, p.1), em documento registrado no Sistema de Gerenciamento dos Imóveis Especiais de Uso da União:

Existem no referido Terreno: um armazém de 270,00x33,00m totalizando 8.910,00m<sup>2</sup>, com estrutura metálica, construção em alvenaria de tijolos, cobertura em telhas de zinco, piso revestido de cerâmica e tacos de madeira; um escritório medindo 71,00m<sup>2</sup>, um banheiro com 25,00m<sup>2</sup>; uma guarita com 5,00m<sup>2</sup>; um desvio ferroviário externo com 270,00m de desenvolvimento, junto à antiga Estrada de Ferro Araraquara, com bitola de 1,60m em lastro de pedra e brita.

De acordo com o documento mencionado, não foram encontrados registros de grandes alterações no armazém, exceto por reformas de manutenção, conforme constam nos Relatórios da EFA levantados pelo DNIT. Houve tentativas por parte da prefeitura e da CEAGESP de regularizar o uso do barracão, conforme evidenciado em um dos documentos do Sistema de Gerenciamento dos Imóveis Especiais de Uso da União, fornecido pela Secretaria de Patrimônio da União.

No ano de 2018, havia dois processos em tramitação na SPU solicitando a cessão de utilização do barracão: um processo de interesse da prefeitura, para regularizar a atividade de reciclagem de resíduos sólidos, e outro processo de interesse da CEAGESP, que pretendia utilizar o local para armazenamento de grãos. A preferência foi dada à prefeitura, com a condição de que esta apresentasse informações sobre a instalação pretendida (Assistência Social/Atividade Econômica), bem como soluções para questões como o manejo das águas pluviais e os deslizamentos do talude. No entanto, o pedido da prefeitura não foi aprovado pela SPU e até o momento não foi possível identificar o motivo para o indeferimento da solicitação de cessão.

O galpão possui uma arquitetura modesta, mas apresenta um alto potencial de uso. No entanto, o município não está aproveitando o espaço, uma vez que apenas um terço da área do armazém encontra-se ocupada. Além disso, o edifício encontra-se depredado, como pode ser observado nas Figuras 84 e 85. Essa situação revela o descaso por parte das autoridades e a falta de reconhecimento do valor do edifício como um exemplar da arquitetura ferroviária.

**Figura 84** – Fachada do Recicla Catanduva



**Figura 85** – Plataforma do Recicla Catanduva



Fonte: DESTRO (2018)

Conforme mencionado por Kühl (2013), a importância desses complexos industriais vai além de sua relevância histórica, englobando também sua implantação e integração no ambiente urbano, sua linguagem arquitetônica racional e sua expressão da lógica industrial. Eles são testemunhos dos modos de produção e das condições de trabalho da época, e por isso devem ser preservados devido ao seu valor documental. Nesse sentido, apesar da estética arquitetônica modesta, o armazém da "Cooperativa Recicla Catanduva" se destaca pelas suas dimensões e forma, e é possível identificar nele as características apontadas por Kühl (2013, p. 11) para esse tipo de conjunto arquitetônico:

Esses complexos, atualmente, preservam grande parte de sua arquitetura original e alguns de seus equipamentos, sendo apenas parcialmente ocupados, existindo grandes áreas abandonadas que se estão deteriorando, além de estarem constantemente ameaçados por propostas de transformação das áreas, que raramente conseguem enxergar o valor e as especificidades dessas estruturas.

O armazém encontra-se em péssimo estado de conservação, com janelas e portas quebradas, paredes pichadas e sujeira tanto dentro quanto fora do local (Figura 86). Essa situação evidencia não apenas o descaso em relação aos trabalhadores do Recicla Catanduva, que lidam diariamente com condições precárias de higiene, mas também a falta de gestão adequada por parte das autoridades responsáveis pelos imóveis da União. Apesar das tentativas de regularizar a ocupação do prédio e realizar melhorias, como limpeza, reformas e

consertos, conforme previsto nos processos, o edifício foi negligenciado e continua a sofrer com atos de vandalismo e deterioração.

**Figura 86** – Interior do Recicla Catanduva



Fonte: DESTRO (2018)

De acordo com Jane e Luiz Antônio Falcoski (2010), a extinção da Rede Ferroviária Federal em 1997 resultou na transferência de cerca de 52.000 imóveis não operacionais para a União, por meio da medida provisória de 22 de janeiro de 2007. Esse considerável volume de propriedades tem representado enormes desafios para a SPU em termos de gestão e garantia de uso adequado, a fim de evitar que esses imóveis permaneçam subutilizados ou ociosos. As dificuldades em identificar e catalogar todos esses imóveis, a falta de recursos e a burocracia são alguns dos desafios enfrentados pela secretaria nesse contexto.

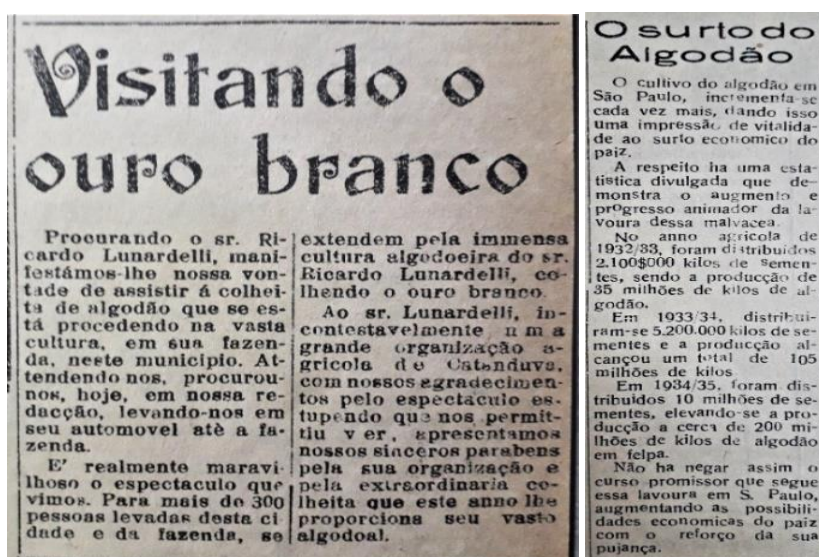
Uma das recomendações apontadas por Falcoski (2010) é a realização de um inventário detalhado desses imóveis – o inventário do armazém Recicla Catanduva foi realizado pela pesquisadora e está disponível no apêndice deste trabalho. Esse inventário permitiria um melhor conhecimento e controle do patrimônio, facilitando a identificação de oportunidades para sua utilização adequada, seja por meio de concessões, parcerias público-privadas ou outras formas de gestão compartilhada. É essencial que sejam implementadas estratégias eficientes de gestão, com ênfase em identificação, inventário, conservação e utilização adequada desses imóveis, a fim de garantir seu papel de cumprir a função social e contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do país.



### 2.2.3. S.A. Fábrica Votorantim: atual “Armazém do Café” (1934)

Durante a década de 1930, com a crise do café e a já mencionada introdução do algodão como cultura de substituição, instalaram-se em Catanduva diversas empresas que beneficiavam a matéria-prima. Jornais locais também confirmam o surto do algodão e sua importância para a cidade, conforme mostrado nas reportagens abaixo (Figura 87), que corroboram a relevância e o crescimento da cultura algodoeira em Catanduva:

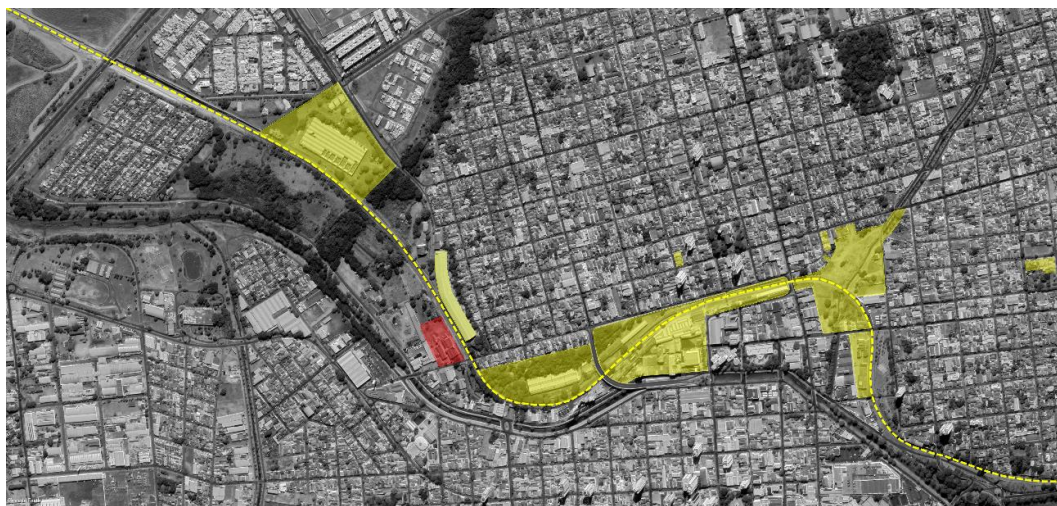
**Figura 87** - Reportagens do Jornal “A Cidade”



Fonte: Acervo do Museu Padre Albino [193-?]

Nesse contexto, a empresa brasileira "Sociedade Anonyma Fábrica Votorantim", instalou à beira da ferrovia (Figura 88) em 1934, um emblemático conjunto de edifícios onde funcionavam depósitos de algodão, hoje conhecido como "Armazém do Café".

**Figura 88** - Implantação do “Armazém do Café”



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Testemunho material do surto do algodão, o conjunto também abrigou atividades voltadas para o beneficiamento do café até 1996. A partir de 2000 até os dias atuais, o local é destinado à realização de eventos e shows. Devido à escassez de informações sobre o projeto original, foi realizada uma análise preliminar das modificações pelas quais o conjunto passou. Isso se deve principalmente aos diferentes proprietários e atividades realizadas ao longo do tempo, o que dificulta precisar a data exata de cada uma das inúmeras intervenções que o "Armazém do Café" sofreu. As fontes primárias utilizadas foram documentos de cartório, fotografias antigas, registros das atividades de campo, recortes de jornais e projetos mais recentes – documentos são valiosos para auxiliar no levantamento histórico do conjunto.

Até recentemente, acreditava-se que o "Armazém do Café" havia sido construído em 1929 e que seu primeiro proprietário seria a empresa norte-americana Anderson Clayton, como mencionado em um trecho de uma edição de julho de 2003 do Jornal Atual:

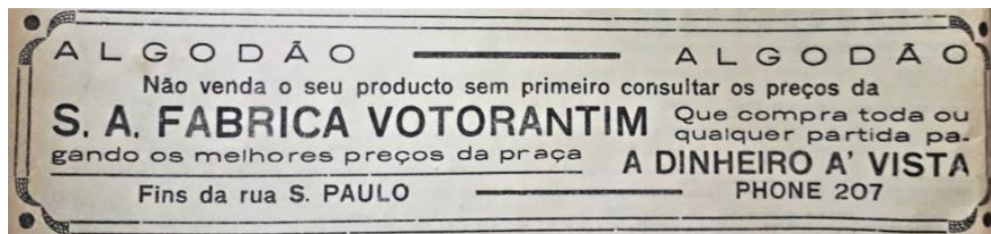
O Armazém do Café é um dos primeiros prédios de Catanduva. Ele resgata a memória do café em nossa cidade justamente por manter as mesmas características de 1929, data de sua fundação. Construído pela Construtora Votorantim, inicialmente foi propriedade de Anderson Clayton, com a produção de algodão (ARMAZÉM DO CAFÉ, 2003, p.5).

Além do equívoco relacionado à data de fundação e aos primeiros proprietários, a reportagem atribui maior importância ao café do que ao algodão em relação à memória do conjunto, mesmo confirmando que foi a atividade algodoeira a responsável pela instalação do imóvel.

Documentos de um dos cartórios de registro de imóveis de Catanduva revelam que as terras onde hoje está localizado o "Armazém do Café" inicialmente pertenciam à Fazenda Cerradinho e eram de propriedade do coronel José Pedro da Motta e sua esposa Maria Candida Motta, que deram nome ao bairro Vila Motta. Segundo o mesmo documento, em junho de 1934, os proprietários venderam um terreno de 6.800 m<sup>2</sup> para a "Sociedade Anonyma Fábrica Votorantim", que foi responsável pela construção de um conjunto de edifícios destinado a abrigar um cotonifício. No ano seguinte, em julho de 1935, a S/A Fábrica Votorantim adquiriu mais uma porção de terreno ao lado do cotonifício, com uma área de 1.800 m<sup>2</sup>, novamente de Pedro e Maria Candida Motta. Dessa forma, o terreno do "Armazém do Café", então propriedade da S/A Fábrica Votorantim, totalizou uma área de 8.600 m<sup>2</sup>, a mesma área que possui atualmente, de acordo com os desenhos técnicos do

imóvel. Vários anúncios de jornal confirmam a existência do cotonifício onde o "Armazém do Café" está localizado atualmente, em "fins da rua São Paulo", como mostra o trecho do jornal abaixo (Figura 89):

**Figura 89** – Anúncio da S/A Fábrica Votorantim



Fonte: Museu Padre Albino [193-?]

Além disso, existem várias reportagens do jornal "A Cidade" das edições de 1934, que relatam a aquisição do terreno e o início das construções (Figura 90). Essas reportagens documentam o momento em que a S/A Fábrica Votorantim adquiriu o terreno do coronel José Pedro da Motta, localizado no final da rua São Paulo, no ano de 1934. Essas informações corroboram com os documentos do cartório, reforçando a veracidade dos fatos relacionados à construção do "Armazém do Café".

**Figura 90** – Reportagem do Jornal "A Cidade"

**Catanduva vai possuir um grande cotonifício**

Catanduva, esta rica e dinamica cidade da zona Arataquãense, dia a dia avança a passos largos no caminho do progresso, graças aos esforços do seu operoso povo e pelos muitos empreendimentos que importantes firmas dotam a mesma, reconhecendo, assim, de forma evidente, seu valor.

Tivemos, esta semana, o prazer de receber a visita, em companhia do sr. Cailil Melen, gerente da filial da Casa das Fabricas, do sr. Domingos Pagani, procurador gerente da Sociedade Anonyma Votorantim, de Sorocaba, tendo nos comunicado ter a importante firma de de que é funcionario adquirido nesta cidade um terreno do cel. José Pedro da Motta, em frente ao ex-armazem do D. N. C., afim de ser construido grande prédio para a installação de moderno cotonifício.

Adeantou-nos o sr. Pagani que o cotonifício disporá de efficientes machinismos, á altura do movimento do «ouro branco» desta afamadíssima — com justiça — zona.

Registrando com satisfação esta noticia, agradecemos a visita dos srs. Pagani e Melen e apresentamos á Sociedade Anonyma Votorantim nossas felicitações por ir dotar Catanduva de mais um importante estabelecimento industrial.

**Quem casa quer casa**

O meio mais pratico e economico de obter a terá V. S. inscrevendo-se no plano mundial da

Empresa Constructora Universal Ltda. -:- Com sucursal nesta cidade á rua Matto Grosso

**Bebam chops da "Antarctica"**

**Transporte de aves**

De conformidade com o Codigo de Caça e Pesca,

Fonte: Acervo do Museu Padre Albino (1934)

Em fevereiro de 1941, a S/A Fábrica Votorantim vendeu seu cotonifício para a empresa norte-americana Anderson Clayton & Cia. Ltda (Figura 91), que também adquiriu as benfeitorias existentes nas edificações, incluindo "(...) maquinismos completos formando um conjunto para beneficiamento de algodão (...)"<sup>26</sup>

**Figura 91** – Anderson Clayton & Cia. Ltda., atual “Armazém do Café”



Fonte: Museu Padre Albino [194-?]

Os registros de cartório fornecem uma descrição detalhada de todas as melhorias que a Anderson Clayton & Cia. Ltda. adquiriu ao comprar o conjunto da S/A Fábrica Votorantim. Essas informações são valiosas para identificar as partes possivelmente originais do conjunto, as que foram demolidas e as que são mais recentes, possibilitando comparações com fotografias e o projeto atual. De acordo com o documento, até 1941, o "Armazém do Café" possuía essas características:

(...) edifício da máquina, cuja parede é de alvenaria de tijolos, com terrenos de madeira e cobertura de telhas, tipo Marselha, barracão aberto, não tendo paredes laterais, com colunas de madeira, de 22 metros por 20 centímetros, terrenos de madeira cobertos de telha, tipo Marselha e pé direito de 5 metros, duas casas para

<sup>26</sup> Informações constam em documentos de cartório

residências e construção idêntica ao edifício de madeira, barracão pequeno, construído de alvenaria de tijolos, sendo as paredes de meio tijolo, pé direito apenas de 2,45 metros e cobertura de telhas, tipo Marselha, sobre tesouras de madeira, instalação sanitária, de construção idêntica, a do barracão pequeno, reservatório d'água, cuja estrutura e caixa apropriada, dita são de cimento armado, poço para abastecimento com profundidade de 4 metros, diâmetro de 2,45 metros e paredes de alvenaria de tijolos (...)

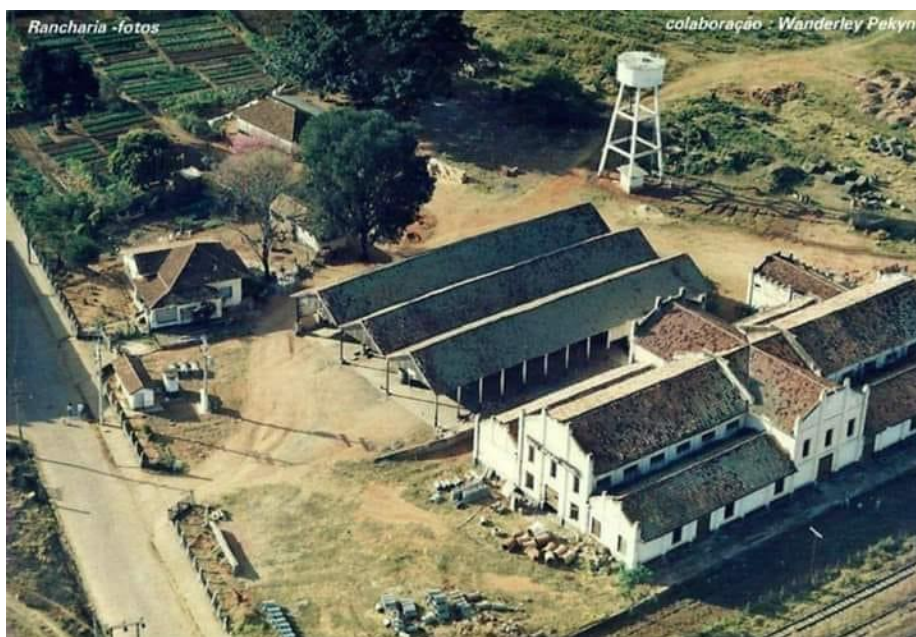
A S/A Fábrica Votorantim construiu outros cotonifícios semelhantes ao de Catanduva em diferentes cidades, o que pode ajudar a identificar algumas das primeiras edificações dentro do conjunto – embora a falta do projeto original limite a precisão dessa identificação. Um exemplo é o cotonifício localizado no município de Rancharia, no interior de São Paulo, também construído pela S/A Fábrica Votorantim e que já foi propriedade da Anderson Clayton. Como mostrado na figura 92, o edifício principal da S/A Fábrica Votorantim em Rancharia é idêntico ao prédio principal do "Armazém do Café".

**Figura 92** – S/A Fábrica Votorantim em Rancharia



Fonte: Centro de Memória Votorantim [19--?]

Comparando a descrição da certidão mencionada e as fotografias do cotonifício de Rancharia, é possível inferir que, além do prédio principal construído com alvenaria de tijolos e cobertura de telhas cerâmicas do tipo Marselha, o cotonifício em Catanduva também teria um barracão aberto, sem paredes laterais, com colunas de madeira e coberto por telhas cerâmicas do tipo Marselha, com pé direito de 5 metros. Essas características são semelhantes às encontradas na S/A Fábrica Votorantim de Rancharia, conforme mostrado nas Figuras 93 e 94, cujas datas exatas são desconhecidas.

**Figura 93** – Vista aérea do cotonifício de Rancharia

Fonte: Museu Virtual de Rancharia [s.d.]

**Figura 94** – Algodão secando no pátio da Anderson Clayton

Fonte: Museu Virtual de Rancharia [19--?]

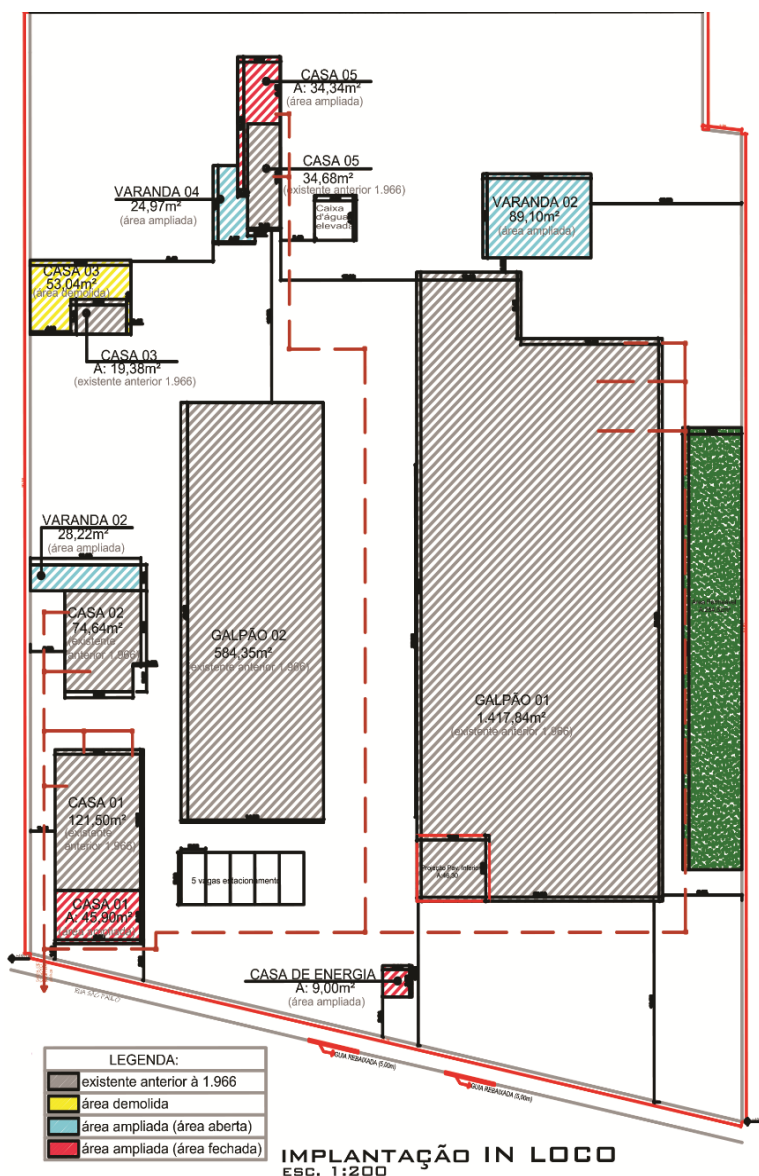
Em janeiro de 1966, a Anderson Clayton & Cia. Ltda. vendeu o cotonifício para o empresário Fuad Bauab, que, segundo a edição de 23/07/2003 do Jornal Atual, "(...) adquiriu o estabelecimento, onde junto com sua família dirigiu uma oficina de barcos." De acordo com o documento da Certidão de Compra e Venda, Fuad Bauab teria adquirido o cotonifício com as seguintes características:

(...) Um edifício com plataforma, com área de 1.377,11m<sup>2</sup>, um galpão com área de 560,64m<sup>2</sup>, uma residência com área de 118,10m<sup>2</sup>, uma residência com 60,46m<sup>2</sup>, uma morada com 39,74m<sup>2</sup>, uma instalação sanitária com 11,56m<sup>2</sup>, uma cabine de

transformador com 9m<sup>2</sup>, uma plataforma de descarga com 80m<sup>2</sup>, reservatório elevado de água com capacidade para 19.000 litros, um poço d'água, muros e cercas divisórias, estando instalado na propriedade um transformador, uma bomba e motor do poço d'água e cobertura metálica com área de 400m<sup>2</sup>.

De acordo com o documento, a única mudança na propriedade teria sido a instalação de uma cabine de transformador de 9 m<sup>2</sup> pela Anderson Clayton, que Fuad Bauab adquiriu como uma das benfeitorias na compra do imóvel. No projeto completo de edificação datado de 2019 (Figura 95), realizado para emissão do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), é possível encontrar a relação entre os edifícios mais recentes e aqueles anteriores a 1966, ou seja, antes de Bauab adquirir a propriedade da Anderson Clayton.

**Figura 95** – Implantação do Projeto Completo de Edificação



Fonte: “CR Arquitetura – Arq. Carlos Ribeiro”, Catanduva (2019)

Ao comparar a implantação atual com a descrição fornecida no documento de cartório, podem ser observadas diferenças nas metragens de todas as edificações de 2019. O edifício principal ("galpão 01"), possui uma área de 1417,84m<sup>2</sup>, indicando uma ampliação em relação aos 1377,11m<sup>2</sup> mencionados no documento de 1966. Da mesma forma, o "galpão 02", que originalmente teria 560,64m<sup>2</sup>, apresenta uma área de 584,35m<sup>2</sup> na implantação atual. Além disso, as casas 01, 02 e 05 (Figuras 96 e 97) também possuem metragens superiores às descritas em 1966. No entanto, não é possível determinar se essas diferenças decorrem de ampliações ou da forma como as áreas foram calculadas.

**Figura 96** – a) “Galpão 01” (edifício principal) e b) “Galpão 02”



Fonte: a) A Autora (2019) e b) Cedida pelos proprietários [s.d.]

Atualmente, a casa 01 passou por uma transformação, deixando de ser uma residência e sendo adaptada para funcionar como escritório. Por outro lado, a casa 02 permaneceu com a sua função original, servindo como moradia.

**Figura 97** – a) “Casa 01” e b) “Casa 02”



Fonte: A Autora (2019)



A casa 03 era um pequeno barracão, construído com paredes de alvenaria de meio tijolo, possuindo um pé direito de apenas 2,45m e cobertura de telhas apoiadas em tesouras de madeira. Originalmente, essa estrutura possuía uma área de 72,42m<sup>2</sup>, mas antes de 1966, foram demolidos 53,04m<sup>2</sup>, resultando em uma área remanescente de apenas 19,38m<sup>2</sup>.

Já a casa 05, inicialmente projetada como uma instalação sanitária, passou por diversas modificações ao longo do tempo e atualmente está sendo utilizada como uma moradia. Nas proximidades dessa antiga instalação sanitária, ainda é possível encontrar um poço de abastecimento (Figura 98), com uma profundidade de 4 metros, e o reservatório de água (Figura 99).

**Figura 98** – a) “Casa 03” e b) “Casa 05”



Fonte: A Autora (2019)

Em setembro de 1973, Fuad Bauab vendeu o imóvel para a empresa Comissária e Exportadora Ariano Ltda., que passou a utilizar o espaço para atividades relacionadas ao beneficiamento do café.

**Figura 99** – Reservatório de água com logotipo da Ariano



Fonte: A Autora (2019)

De acordo com os documentos de compra e venda, as únicas alterações realizadas por Bauab, conforme registrado, foram a construção de uma residência de 70m<sup>2</sup> (possivelmente referente à "casa 04") e a conversão de um galpão de 560,64m<sup>2</sup> em um armazém (provavelmente o “galpão 02”). Essas modificações são mencionadas nos documentos, mas não estão representadas no Projeto Completo de 2019. É possível inferir, com base em fotografias do cotonifício de Rancharia e na descrição da certidão de 1941, que o barracão aberto convertido em armazém (Figura 100) tenha sido construído durante o período em que Fuad Bauab era o proprietário, ou seja, posteriormente ao projeto original.

**Figura 100** – “Galpão 02”, após ter sido transformado em armazém



Fonte: Autoria desconhecida [20--?]

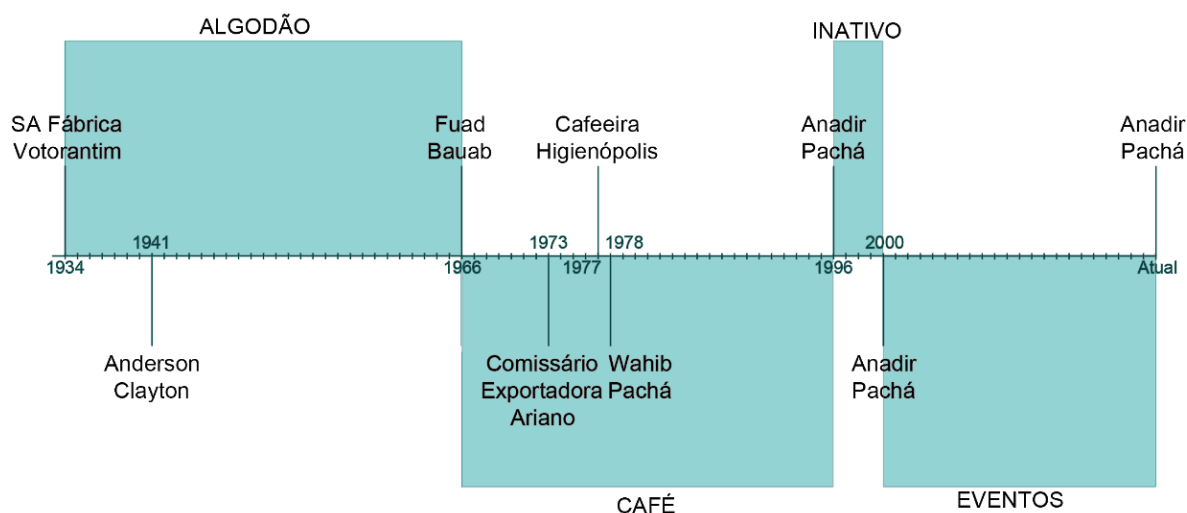
Em março de 1977, o local foi vendido pela Comissária e Exportadora Ariano Ltda. para a Cafeeira Higienópolis Ltda., cujos sócios eram Adib Taufik Soubhia (um dos sócios proprietários das antigas Indústrias Soubhia) e Luiz Gonzaga Goldoni.

Segundo a descrição do imóvel em documentos de 1977, não houve mudanças significativas em relação à descrição da Certidão de Compra e Venda de 1973, que se referiam a construções ou demolições de outras edificações no local.

Apenas um ano depois, em março de 1978, a Cafeeira Higienópolis Ltda. vendeu o local para os sócios da Wahib Pachá & Cia. Ltda., cuja família é a atual proprietária. A atividade principal no imóvel era o beneficiamento de café e café solúvel, que prosseguiu até o falecimento do proprietário, Wahib Pachá, em 1996.

Entre 1996 e 2000, o estabelecimento permaneceu inativo e, após o ano 2000, o imóvel mudou seu ramo de atividade e passou a sediar eventos, como festas de aniversário, casamentos, formaturas e shows. Essas atividades continuam ocorrendo no local até hoje (Figura 101):

**Figura 101** – Linha do tempo dos proprietários do “Armazém do Café”



Fonte: A Autora (2019)

A partir desse período, o local começou a ser popularmente chamado de "Armazém do Café" e passou por grandes modificações para se adaptar ao novo uso. Infelizmente, algumas dessas intervenções não levaram em consideração o valor histórico do conjunto arquitetônico, resultando em descaracterizações, como pinturas realizadas sobre as paredes de tijolos, tanto no interior quanto no exterior do edifício principal e do edifício adjacente (Figuras 102 e 103):

**Figura 102** – Pintura no exterior e no interior do edifício principal



Fonte: A Autora (2019)

**Figura 103** – Pintura na fachada principal do “galpão 02”



Fonte: a) A Autora (2019) e b) Cedida pelos proprietários [s.d.]

Além das descaracterizações mencionadas, o conjunto também passou por outras intervenções que não seguiram critérios adequados. Uma delas foi a construção de um lago artificial na entrada do prédio principal (Figura 104), que pode ser considerada uma alteração significativa no conjunto original. Além disso, ao longo do tempo, o piso de paralelepípedo foi gradualmente suprimido (Figura 105), o que também contribuiu para a descaracterização do local.

**Figura 104** – Deck de madeira com lago artificial



Fonte: A Autora (2019)

**Figura 105** – Piso de paralelepípedo



Fonte: A Autora (2019)

O conjunto do "Armazém do Café" se destaca por apresentar como característica principal o uso do tijolo aparente, com influência estilística do art déco. Essa estética pode ser observada em sua fachada, que possui ornamentos simplificados, motivos geometrizes, planta simétrica, frontões escalonados e pilastras com frisos. Correia (2008) destaca que a influência da tendência art déco na arquitetura industrial brasileira das décadas de 1930 e 1940 foi significativa, especialmente devido à sua atualização formal e sua associação com a ideia de modernização e indústria.

A disseminação da estética art déco em edifícios industriais brasileiros foi possibilitada pelo custo reduzido das construções e a simplificação dos ornamentos. Esses edifícios adotavam uma linguagem despojada e geométrica, inspirada no ambiente fabril. Essa tipologia construtiva trazida pela S/A Fábrica Votorantim foi também aplicada em outras cidades, como Rancharia, Agudos (Figura 106) e Avaré (Figura 107), apresentando semelhanças marcantes com o "Armazém do Café". Essas edificações compartilham o uso da alvenaria de tijolo aparente, frontões escalonados e pilastras com frisos, seguindo a mesma linguagem funcional e estética.

**Figura 106** – S/A Fábrica Votorantim em Agudos



Fonte: Centro de Memória Votorantim [19--?]

**Figura 107** – S/A Fábrica Votorantim em Avaré



Fonte: Centro de Memória Votorantim [19--?]

Em Catanduva, o "Armazém do Café" se destaca como um dos poucos exemplares arquitetônicos que utilizam a alvenaria de tijolo aparente como sistema construtivo. Essa técnica foi introduzida no Brasil pelos ingleses e difundida a partir de 1870, especialmente devido à expansão das ferrovias e à chegada de imigrantes europeus (BARDESE, 2011).

Nesse contexto, é importante lembrar que, de acordo com a Carta de Veneza (ICOMOS, 1964), qualquer intervenção em um monumento deve buscar preservar tanto a obra de arte em si quanto o testemunho histórico que ela representa. Portanto, é crucial considerar o valor arquitetônico do "Armazém do Café" em termos de sua conservação, evitando modificações que possam alterar suas relações de materiais, cores e volumes, como observado atualmente nas pinturas recentes que encobriram parte dos tijolos, sem critérios claros. Esse monumento também é um documento histórico, possuindo um valor histórico intrínseco, e, portanto, quaisquer modificações devem ser realizadas com respeito à sua matéria original e aos documentos autênticos disponíveis.

Grande parte do maquinário que antes ocupava o local foi removido, restando apenas uma antiga máquina para beneficiar café (Figura 108), bem como estruturas como chapéus de

abertura para café e marcas de antigas aberturas onde as esteiras transportavam os grãos (Figura 109) – elementos que são testemunhos tangíveis da história do local e devem ser preservados como parte integrante do conjunto arquitetônico.

**Figura 108** – Máquina para beneficiar café



Fonte: A Autora (2019)

**Figura 109** – Chapéus para abertura de café e aberturas para esteira



Fonte: A Autora (2019)

Esse maquinário remanescente é uma parte essencial do conjunto, possuindo um valor documental significativo. Sua preservação e manutenção são fundamentais para o conhecimento histórico e a caracterização das atividades que ocorreram nesse edifício, servindo como testemunho material da memória da economia cafeeira. De acordo com Meneghello (2014, p. 12), esses maquinários e ferramentas



(...) têm importância inseparável dos objetos a que fazem referência. São vestígios que permitem compreender técnicas desaparecidas, processos de trabalho, usos e memórias associadas ao patrimônio industrial. São estes documentos e monumentos que dão sentido e permitem compreender os remanescentes industriais porventura existentes.

Ao manter esses elementos, é possível fornecer um elo tangível com o passado e uma oportunidade para os visitantes e pesquisadores explorarem a história e a importância dessa indústria. Esses maquinários e ferramentas não apenas representam uma parte da identidade cultural e histórica do "Armazém do Café", mas contribuem para a valorização do patrimônio industrial da região.

O conjunto também possui valor arquitetônico significativo devido ao seu caráter excepcional na paisagem urbana, que vai além dos edifícios localizados dentro do lote, estendendo-se ao seu entorno (Figura 110). Isso contribui para a formação de um conjunto arquitetônico e estabelece diálogo com outros dois elementos relacionados ao ciclo cafeeiro presentes nas áreas adjacentes: a ferrovia e o armazém da "Cooperativa Recicla Catanduva", que pertencia ao extinto Departamento Nacional do Café (DNC). Essa interação sugere valores intrínsecos relacionados a sítios e paisagens industriais, como indicado na Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003).

**Figura 110** – Conjunto Armazém do Café, ferrovia e Recicla Catanduva



Fonte: DESTRO (2018)

Por fim, o "Armazém do Café" passou por várias intervenções ao longo dos anos, principalmente após o início do funcionamento de eventos e shows no local, o que exigiu modificações para acomodar o novo uso. Essas alterações incluíram a construção de um bar e uma cozinha no interior do edifício principal (Figura 111), o aterramento do antigo desvio ferroviário da plataforma do prédio principal (Figura 112), ampliação e demolição de partes do conjunto, bem como a remoção da maioria dos maquinários, conforme mencionado anteriormente.

**Figura 111** – Bar e cozinha



Fonte: A Autora (2019)

**Figura 112** – Antigo desvio ferroviário aterrado



Fonte: a) A Autora (2019) e b) autoria desconhecida [s.d.]

Apesar de continuar em uso, o conjunto apresenta sinais de deterioração e degradação (Figura 113), com algumas construções demolidas, vidros e paredes parcialmente danificados, e elementos estruturais expostos, como armaduras de vigas.

**Figura 113** – Elementos depredados e degradados



Fonte: A Autora (2019)

Isso reforça a necessidade de estabelecer instrumentos de proteção para salvaguardar esse patrimônio, com vistas a garantir a preservação de sua memória e a valorização de seu contexto urbano.

#### 2.2.4. Indústria Reunidas Francisco Matarazzo: atual “COCAM” (1937)

A Cia. de Café Solúvel e Derivados (COCAM), é uma indústria brasileira produtora de café solúvel, fundada em 1970 na cidade de Catanduva. Originalmente, o conjunto edificado da COCAM foi instalado em 1937, funcionando como as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM) até 1970. Na época, a matéria prima beneficiada era o algodão, de onde era extraído o óleo vegetal comercializado pela indústria. As IRFM foram uma das empresas

mais importantes no Brasil durante o século XX, tendo sido fundada por Francesco Matarazzo, um imigrante italiano nascido em 9 de fevereiro de 1854, em Castellabate (sul da Itália), e chegado ao Brasil em 1881, aos 27 anos de idade.

**Figura 114** – IRFM, em Catanduva na década de 1940



Fonte: VICHNEWSKI (2004)

De acordo com Vichnewski (2004), Francisco Matarazzo fundou as IRFM em 1911, englobando diversos setores industriais, como fiação, tecelagem, malharia, tinturaria, moinho, fábrica de banha, engenho de arroz, fábrica de óleo e sabão. Segundo o autor, durante a década de 1930, com o surto da cultura algodoeira no Brasil, Matarazzo adquiriu a Tecelagem Santa Celina em São Paulo e associou-se a uma fábrica de óleo de algodão e sabão em João Pessoa, Paraíba, instalando diversas máquinas de descaroçamento e beneficiamento de algodão em várias cidades do interior paulista (VICHNEWSKI, 2004).

Segundo Vichnewski (2004), após o falecimento de Francisco Matarazzo em 10 de fevereiro de 1937, seu filho, Francisco Matarazzo Jr., assumiu o comando das Empresas Matarazzo. Durante sua gestão, a empresa expandiu suas atividades, estabelecendo beneficiadores de algodão em São José do Rio Preto, São João da Boa Vista e Araçatuba, tecelagens de algodão e seda em Bauru, Campinas, Rio Claro e Ribeirão Preto, e indústrias de extração de óleo vegetal em Catanduva, Marília, Rancharia, Campinas e Araçatuba (VICHNEWSKI, 2004).

A vinda de Francesco Matarazzo para o Brasil está intimamente ligada à imigração italiana no país, especialmente em São Paulo. Durante o final do século XIX e início do

século XX, uma grande quantidade de imigrantes italianos chegou ao Brasil em busca de melhores condições de vida e oportunidades econômicas. Muitos desses imigrantes se estabeleceram na região de São Paulo, contribuindo significativamente para o desenvolvimento industrial e comercial do estado. A presença dos imigrantes italianos em Catanduva também foi notável, e a chegada das Indústrias Matarazzo na cidade trouxe benefícios econômicos e sociais, como a criação de empregos e renda para o Município.

De acordo com fotografias antigas da construção do complexo, as primeiras edificações das IRFM foram construídas pela empresa Grubima SA. A autoria do projeto, porém, é desconhecida, uma vez que nas plantas originais o nome do autor está rasurado. Segundo as pesquisadoras Corato e Porto (2007), a identificação estilística dos primeiros edifícios do conjunto, que são os galpões construídos em alvenaria de tijolo aparente (Figura 115), onde funcionavam os depósitos de algodão, caracterizam-se por uma arquitetura industrial eclética.

**Figura 115** – Vagão abandonado ao lado dos galpões da COCAM



Fonte: A Autora (2022)

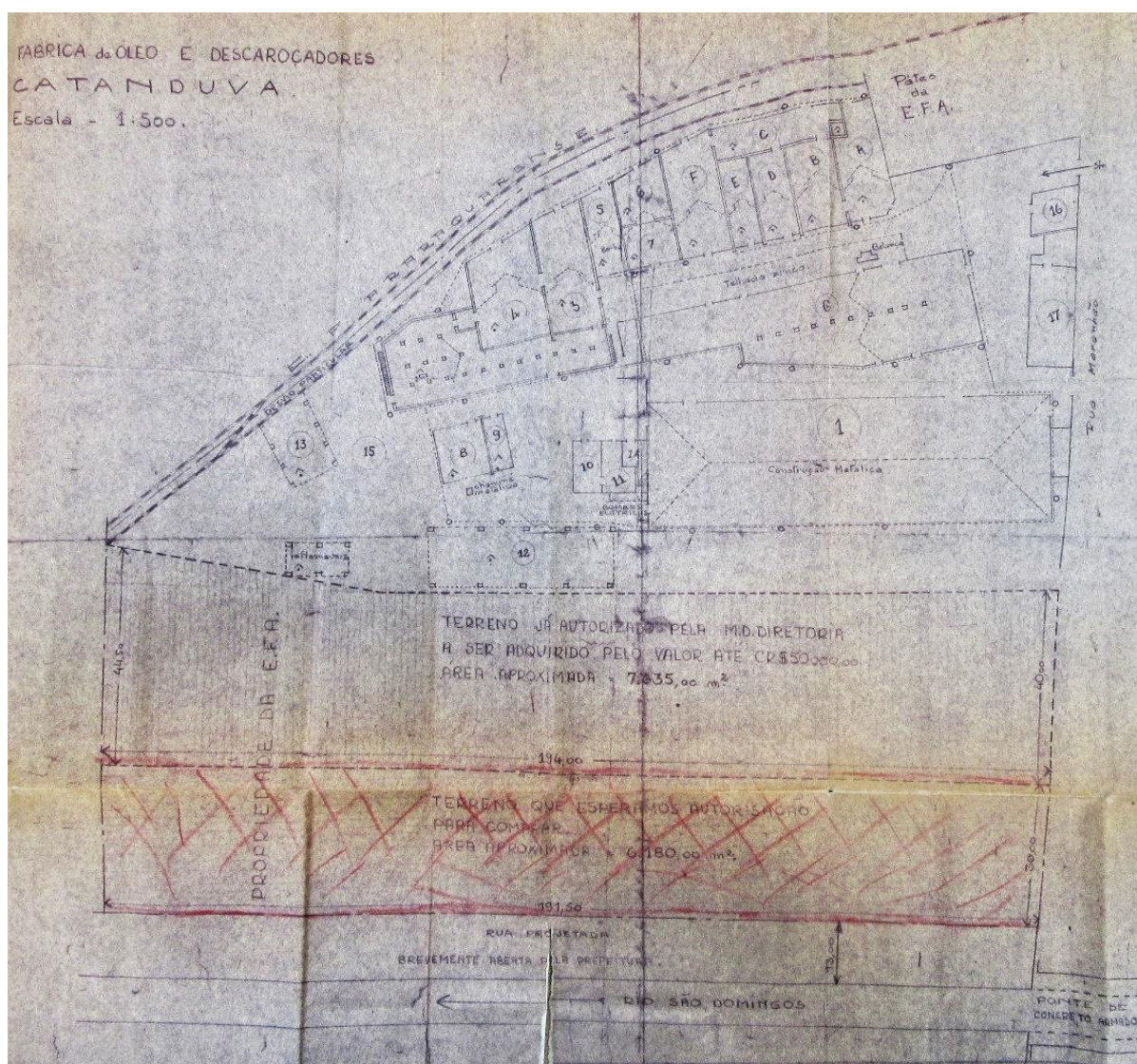
Conforme Vichnewski (2004), os primeiros edifícios do complexo industrial apresentavam laje de concreto com argamassa de cimentos e areia, com um pé direito mínimo de 4,65 metros, aberturas amplas com caixilhos metálicos e basculantes, vigas e pilares de concreto armado, vedação em tijolo aparente e sheds nos pavilhões. O pesquisador também levantou as modificações pelas quais passou o conjunto:

Esse núcleo fabril da Matarazzo, em Catanduva, passou por várias modificações, como a anexação de outros edifícios fabris, no seu projeto original. Em abril de 1957, houve a construção de um edifício destinado à extração de óleos de sementes vegetais [...]. Em março de 1961, houve a construção de um depósito de café e salão

de laminadores, transformado em supermercado, em abril de 1970 (VICHNEWSKI, 2004, p. 220).

De acordo com a planta mais antiga disponível, datada de 1957 e consultada no DNIT, como ilustrado na figura 116, é possível observar algumas características do complexo industrial. A fábrica possuía um desvio ferroviário particular, indicando sua conexão com o transporte ferroviário. Uma das estruturas proeminentes era um grande silo metálico localizado à direita, que se destacava como a maior estrutura do complexo. Além disso, na planta, pode-se identificar a presença de bombas elétricas, um pequeno armazém de produtos inflamáveis, uma chaminé, uma balança e armazéns com telhado de zinco. Os galpões em alvenaria também são mencionados, reforçando sua importância para o armazenamento de algodão.

**Figura 116** – Planta do complexo da IRFM



Fonte: DNIT (1957)

De acordo com Vichnewski (2004, p. 127), os galpões em alvenaria compunham:

(...) sala de tulhas, a sala dos descarçadores, almoxarifado, a sala das locomotivas, depósito de fardos, depósito de torta, a sala de óleo bruto e de linters. Os outros próximos indicam um depósito de algodão, um tanque de óleo, um edifício de mecânica, carpintaria e linters, um armazém e o silo metálico.

Conforme mencionado pelo autor, o complexo passou por diversas modificações ao longo do tempo, incluindo demolições, adições e alterações de alguns elementos. Essas mudanças podem ser observadas nas duas fotografias fornecidas (Figura 117). Uma modificação significativa, de 1957 a 2022, foi a adição de novos elementos à entrada principal do complexo.

**Figura 117** – Frente da COCAM em 1957 e em 2022

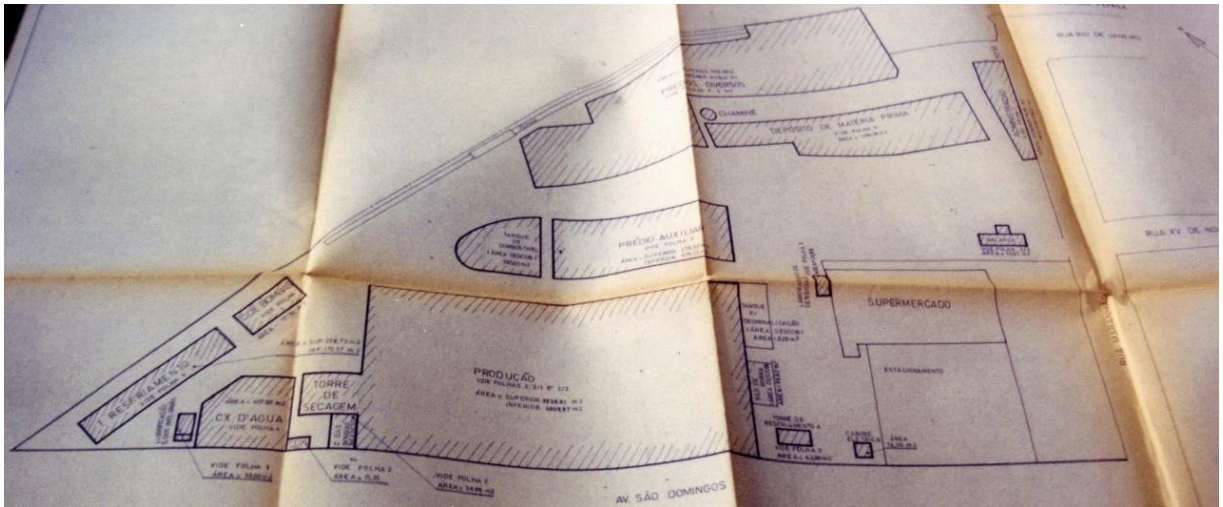


Fonte: a) VICHNEWSKI (2004) e b) A Autora (2022)

Podemos observar outras alterações que são mostradas na planta de 1980 (Figura 118), fornecida por Vichnewski (2004). Uma das mudanças significativas é a transformação do espaço onde antes ficava o silo metálico em um supermercado e seu estacionamento, localizados nas proximidades da fábrica.

Além disso, é possível notar a construção de novos anexos, como uma nova balança, tanques de combustível, torre de resfriamento, torre de secagem e um local de produção. Outras modificações também foram realizadas, como a construção de uma caixa d'água, instalação de bombas e um prédio auxiliar, entre outras.

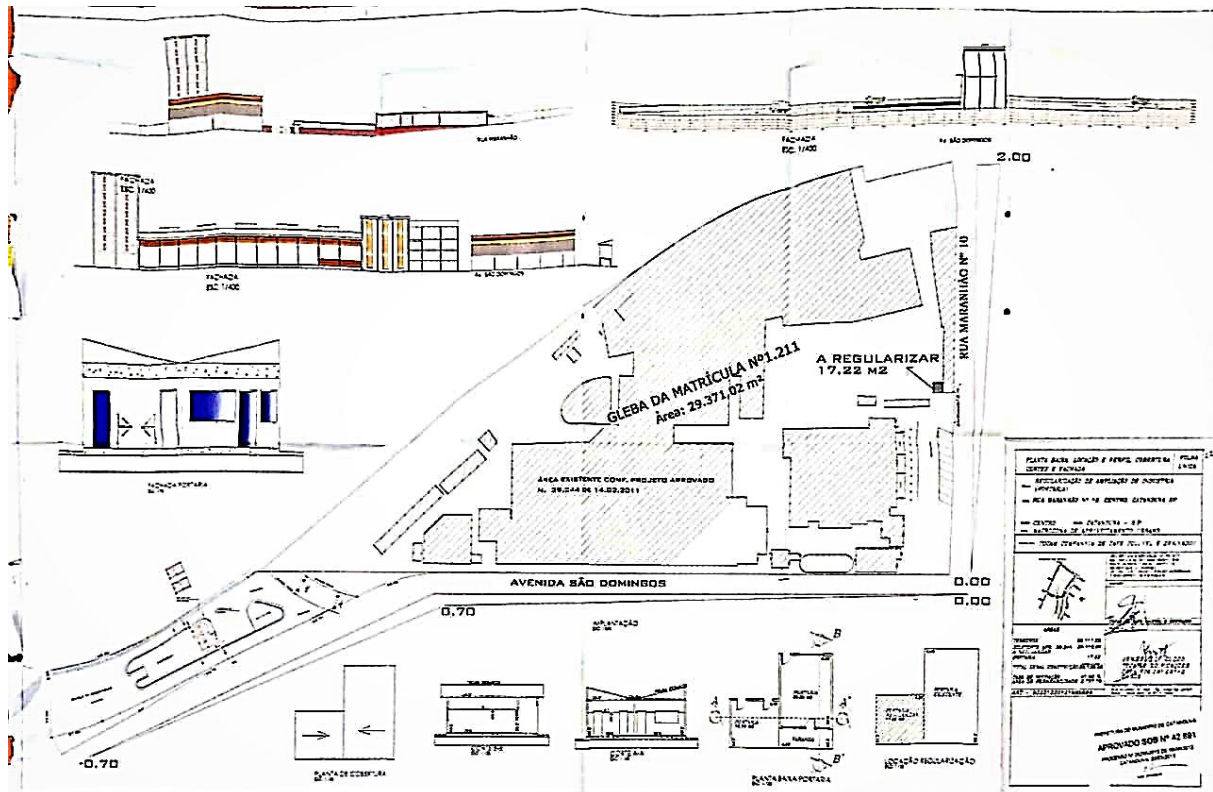
**Figura 118** – Planta do complexo da IRFM em 1980



Fonte: VICHNEWSKI (2004)

Foi obtida uma planta do complexo industrial fornecida pelo Arquivo Público Municipal, cuja data não foi especificada, embora se saiba que seja posterior a 2010. Apesar da baixa resolução, é possível observar, por meio das áreas de construção destacadas, que houve uma expansão no complexo fabril.

**Figura 119** – Planta atual do complexo da COCAM

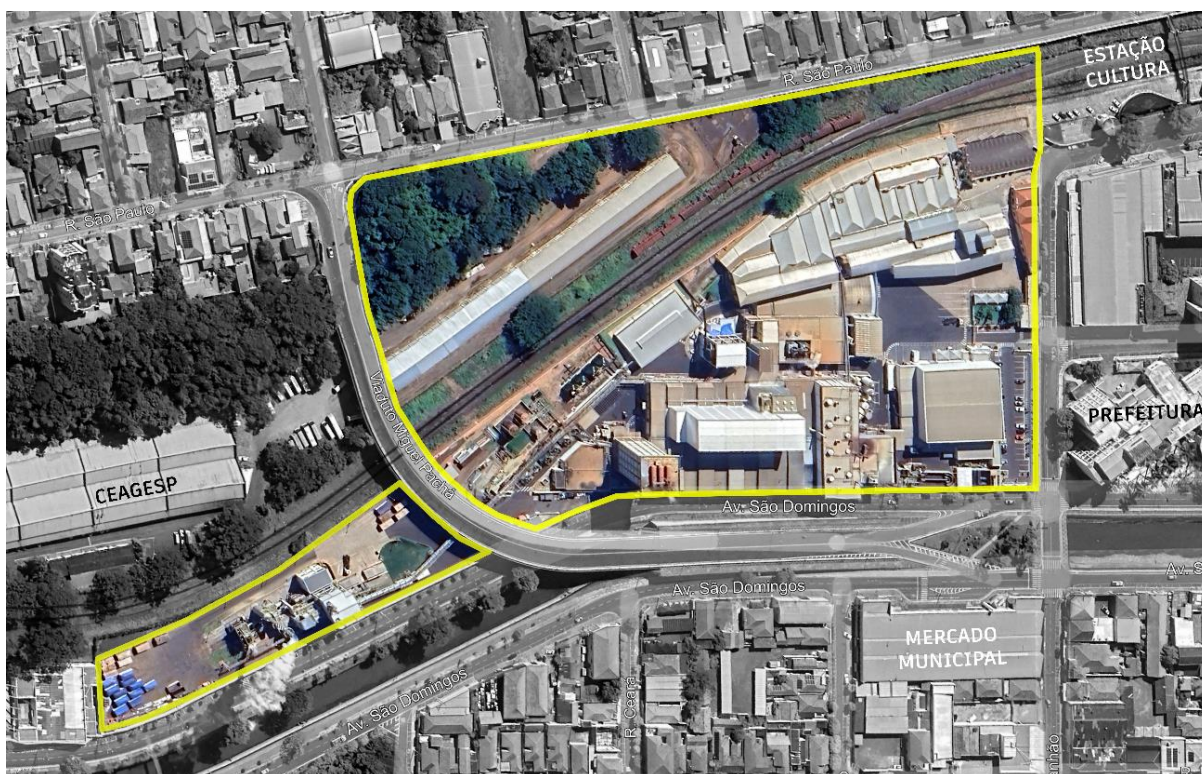


Fonte: Arquivo Público Municipal [201-?]



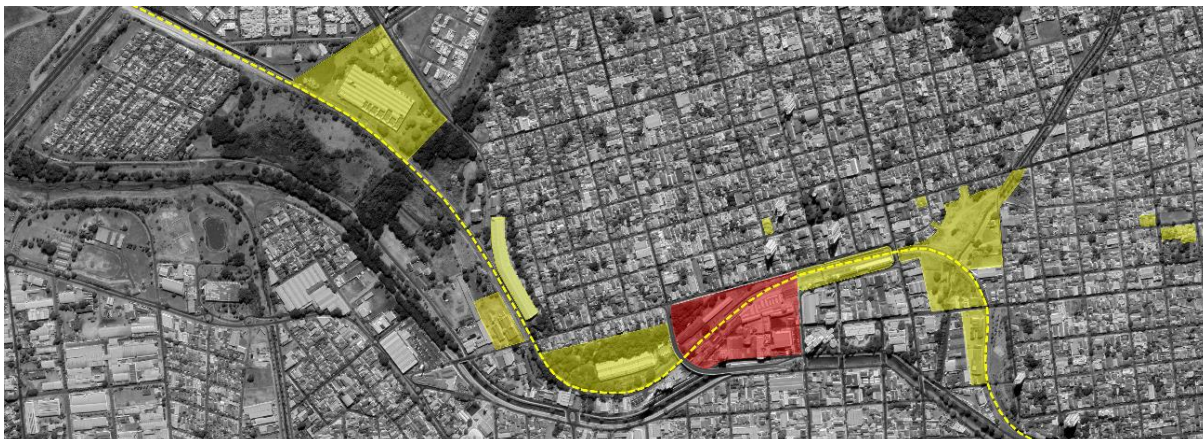
Mesmo sem informações claras na planta, pode-se observar, por meio da imagem do Google Earth datada de 2023, que a COCAM passou por várias modificações, principalmente com relação à expansão de sua área e à adição de novas construções. Pode-se notar um aumento significativo em sua área construída ao longo da ferrovia e da Avenida São Domingos, próximo à antiga CEAGESP.

**Figura 120** – COCAM, destacada em amarelo



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2023)

Conforme observado na figura 120, nota-se que a COCAM possui uma conexão direta com o conjunto da CEAGESP e com a Estação Cultural. Sendo uma área localizada no centro da cidade, ela está cercada por diversos equipamentos públicos, como praças, terminais rodoviários, a prefeitura, a câmara municipal e o fórum, além do mercado municipal. Além disso, também existem prédios privados destinados a atividades comerciais e de serviços nas proximidades.

**Figura 121** – COCAM destacada na malha urbana

Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Ademais, a COCAM está localizada em um importante corredor comercial, a Avenida São Domingos, e fica em frente à Praça Conde Francisco Matarazzo. O complexo industrial marca a paisagem da cidade com suas edificações e, especialmente, com sua marcante chaminé (Figura 122), que pode ser avistada sobre o viaduto Miguel Pachá. A imagem destaca a imponência e a extensão do complexo, com seus grandes edifícios e estruturas industriais. Essa localização estratégica permite que a COCAM seja uma referência visual para os moradores e visitantes da cidade, destacando sua presença na cena urbana.

**Figura 122** – Vista da COCAM e da ferrovia pelo viaduto Miguel Pachá

Fonte: A Autora (2022)

Deve-se ressaltar que a emblemática chaminé da COCAM, originalmente construída em alvenaria de tijolo aparente, seguindo o estilo dos edifícios originais da IRFM, foi demolida e substituída em uma localização diferente pela atual chaminé, feita de metal, conforme ilustrado na figura 123.

**Figura 123** – Antiga e atual chaminés da COCAM



Fonte: a) VICHNEWSKI (2004) e b) A Autora (2022)

A decisão de demolir a chaminé original e substituí-la por uma nova chaminé de material metálico pode ter sido motivada por diversos fatores, como a necessidade de modernização das instalações ou a busca por maior eficiência operacional, representando uma adaptação às demandas do momento. Embora a chaminé original tenha sido um marco visual significativo e uma parte importante da história da COCAM, a nova chaminé de material metálico reflete as mudanças e as transformações pelas quais a empresa passou ao longo do tempo. Devido ao seu tamanho e importância como complexo industrial, a COCAM pode ser avistada de vários pontos da cidade, evidenciando sua presença na paisagem urbana. Isso é ilustrado na figura 124, nas quais as fotografias foram capturadas a partir do interior do terreno da CEAGESP, proporcionando uma visão ampla do complexo.

**Figura 124** – Instalações da COCAM, vistas pela CEAGESP



Fonte: A Autora (2022)

É importante ressaltar que alguns antigos maquinários da COCAM foram encontrados abandonados no terreno da CEAGESP, como ilustrado na figura 125. Embora agora estejam abandonados, esses maquinários podem despertar curiosidade e até mesmo serem considerados como objetos históricos por sua relevância industrial. Eles representam uma conexão com o passado e podem servir como testemunhos das atividades e do funcionamento operacional da COCAM.

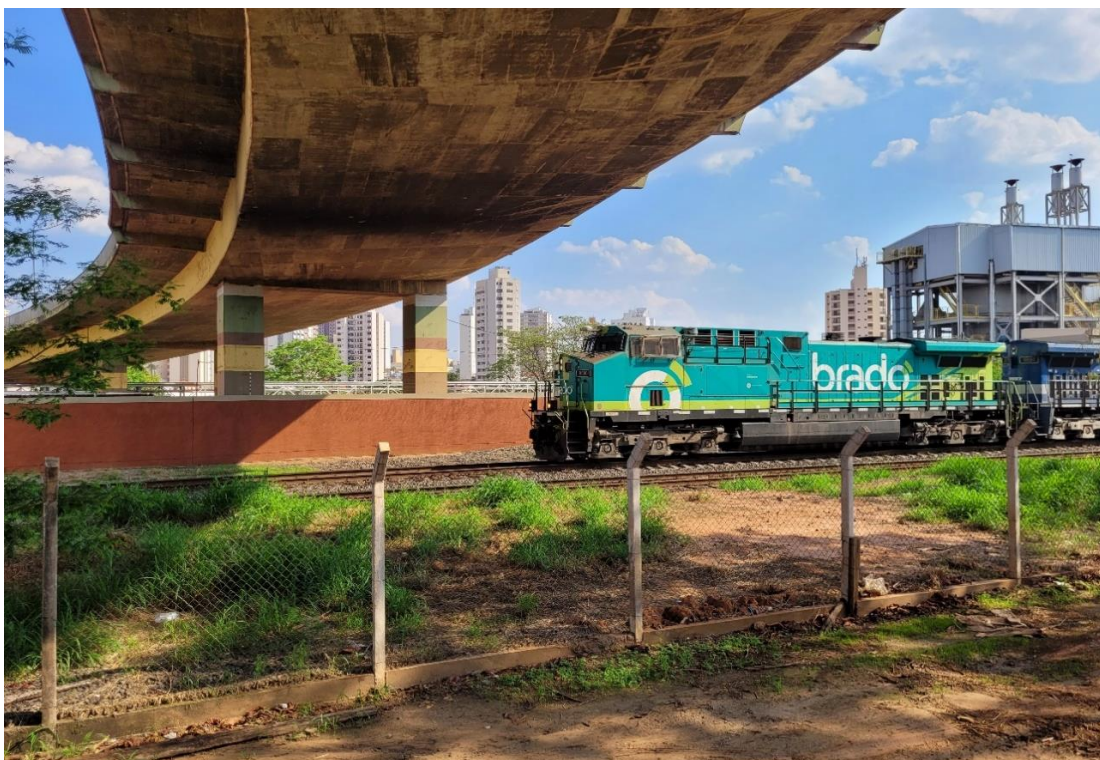
**Figura 125** – Velhos maquinários da COCAM, no terreno da CEAGESP



Fonte: A Autora (2022)

Dentro do terreno da CEAGESP, especificamente sob o viaduto Miguel Pachá, é possível obter uma vista fotográfica do complexo da COCAM (figura 126). A fotografia captura a perspectiva única do complexo, com seus edifícios e instalações industriais visíveis sob o viaduto, no momento que o trem está passando pela área. A presença das locomotivas adiciona um elemento dinâmico à imagem, destacando a conexão entre a indústria e o transporte ferroviário.

**Figura 126** – COCAM vista sob o Viaduto Miguel Pachá



Fonte: A Autora (2022)

A partir da rua Maranhão, é possível acessar a entrada principal do complexo da COCAM. Nesse ponto, observa-se uma interessante dualidade entre as edificações atuais, que mantêm o uso do tijolo aparente característico das construções originais, e as estruturas metálicas presentes nos elementos mais recentes da fábrica. Essa dualidade é evidenciada na figura 127, mostrando a combinação de edifícios com tijolos aparentes, remetendo às antigas edificações da IRFM, juntamente com as estruturas metálicas mais modernas, reflete o processo de evolução e atualização formal/operacional do complexo industrial ao longo do tempo.

**Figura 127** – Entrada principal da COCAM, pela rua Maranhão



Fonte: A Autora (2022)

Deve-se frisar que a maior parte dos documentos coletados sobre a COCAM foram fornecidos pelo DNIT, por Vichnewski e pelo Arquivo Público Municipal. Deve-se salientar que a diretoria da COCAM não autorizou fotografias no interior do complexo, apenas na parte externa. Dessa forma, a análise do conjunto acabou por ficar restrita, o que justifica não ter elaborado o inventário para a empresa.

Para minimizar esse desfalque de informações, foi realizado o levantamento fotográfico no entorno do conjunto – o que, no entanto, não substitui um registro mais completo do interior do edifício. Dessa forma, o complexo não foi incluído na etapa de realização do inventário devido à impossibilidade de acesso às informações da companhia.

Apesar dessas limitações, é importante constatar que a COCAM continua sendo uma das empresas mais importantes e reconhecidas em Catanduva. Seu impacto não se restringe apenas à história da cidade, mas também à economia local, gerando empregos e contribuindo para o desenvolvimento regional.

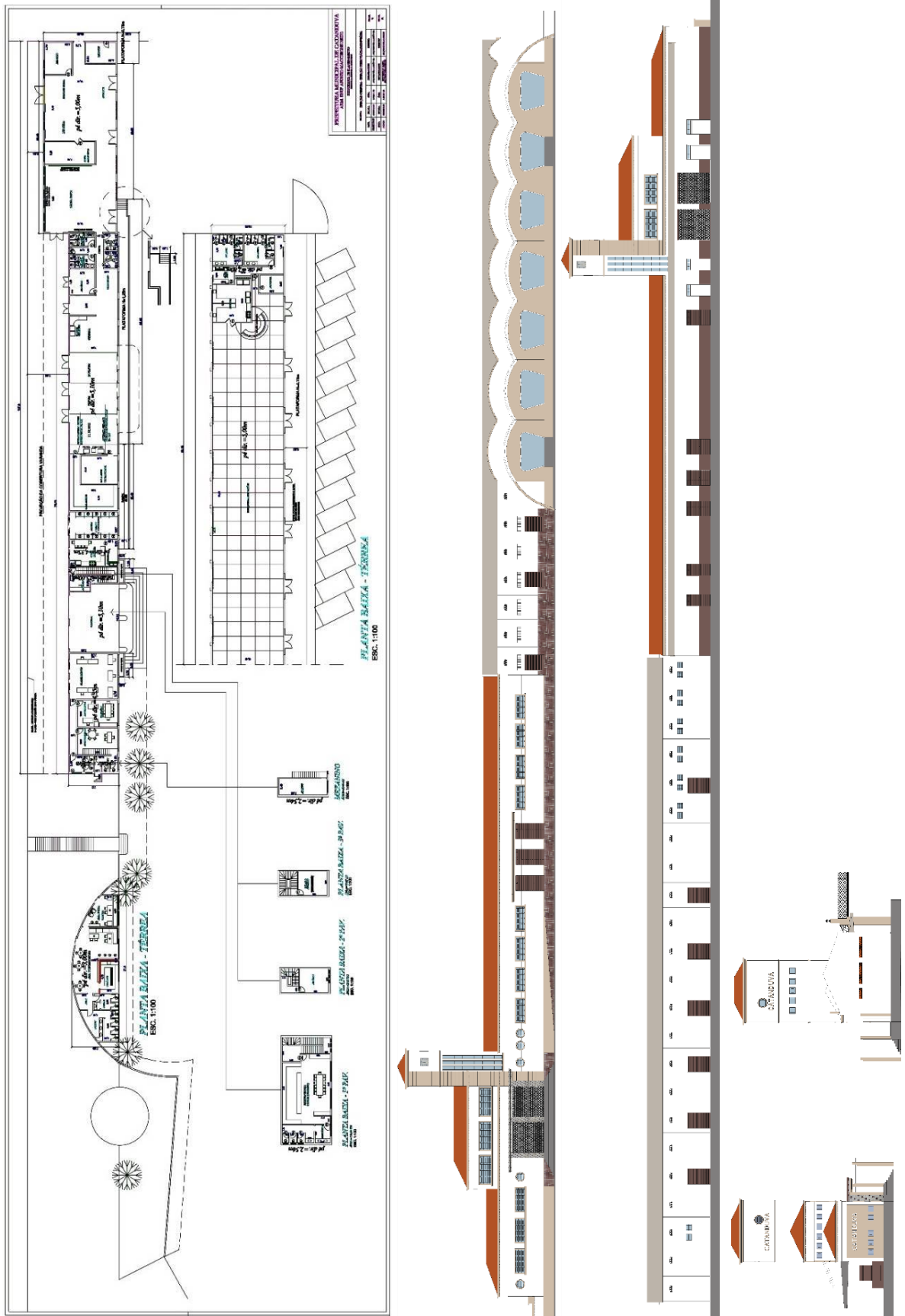
Embora a falta de acesso às informações internas da COCAM represente um desafio para um estudo mais completo, a importância atual da empresa é inegável e continua a desempenhar um papel importante na história e na economia de Catanduva.

#### 2.2.5. A terceira estação ferroviária: atual “Estação Cultura” (1948)

De acordo com os processos da EFA consultados no DNIT e as reportagens locais consultadas no Museu Padre Albino, a estação ferroviária passou por uma grande reforma em 1930, como mencionado anteriormente. Em 1945, foi iniciada outra grande reforma que resultou no prédio da estação como é conhecido atualmente (Figura 128).

O levantamento métrico realizado pela prefeitura e os desenhos das fachadas feitos pela autora podem ser comparados aos projetos das estações anteriores. As estações anteriores eram menores e mais modestas, com acesso centralizado e planta baixa mais "quadrada". Por outro lado, a estação atual é maior e mais imponente, com o acesso principal deslocado do centro e uma planta baixa retangular, destacando sua horizontalidade e escala na paisagem.

Figura 128 – a) Planta baixa e b) Fachadas da Estação Cultural



Fonte: a) Prefeitura Municipal de Catanduva (2017) e b) A Autora (2022)

Inaugurada em 1948, a atual Estação Ferroviária apresenta estilo art déco streamline (Figuras 129 e 130), com inspiração náutica. Suas características incluem janelas redondas que lembram escotilhas e marquises com cantos arredondados, conferindo uma hierarquia à entrada principal, que leva ao saguão por meio da marquise, do pórtico e da escadaria.

**Figura 129** – Entrada principal da Estação Cultura



Fonte: MARIN JR (2018)

**Figura 130** – Pátio da Estação Cultura



Fonte: Limone (2011)



Além disso, há um acesso lateral (Figura 131) à Oficina de Artes e Cultura através da plataforma externa, com três portas metálicas de enrolar e uma marquise menor.

**Figura 131** – Entrada lateral da Estação Cultura



Fonte: DESTRO (2021)

O prédio possui três andares escalonados, sendo que o terceiro volume é uma torre com relógio, típica das estações ferroviárias em estilo art déco. O edifício apresenta cimalkas geométricas que envolvem as janelas, criando um jogo de aberturas verticalizadas na torre e horizontalizadas no restante do prédio (Figura 132). A cobertura do corpo principal é composta por telhas cerâmicas do tipo francesa, enquanto a plataforma é coberta por telhas onduladas de fibrocimento. A estrutura é sustentada por vigas de madeira e concreto armado.

**Figura 132** – Fotomontagem dos detalhes da estação

Fonte: DESTRO (2021)

O interior do saguão é amplo, com um pé-direito alto. Do lado esquerdo, encontram-se pequenas aberturas que antes funcionavam como guichês, com antigos balcões de granito que foram removidos.

O teto apresenta suas vigas aparentes, enquanto as paredes são revestidas de pastilhas. O piso atual é de ladrilho hidráulico, embora não seja original, tendo sido instalado durante a reforma de 2006. As portas de enrolar são feitas de metal e possuem aberturas vazadas.

**Figura 133** – Fotomontagem dos detalhes do saguão

Fonte: DESTRO (2021)

A plataforma da estação, que permite o acesso às salas da Secretaria de Cultura e das Oficinas Culturais, possui piso revestido de cimento. A cobertura é feita com telhas de fibrocimento e é sustentada por uma estrutura de madeira e concreto armado em balanço. As portas são de madeira, com aberturas de vidro e bandeiras. Além disso, na plataforma, encontra-se uma réplica idêntica ao relógio original da estação, proporcionando um elemento histórico e estético característico (Figuras 134 e 135).

**Figura 134** – Relógio e plataforma interna da estação

Fonte: a) DESTRO (2021) e b) SPARZA (2014)

**Figura 135** – Plataforma interna da estação

Fonte: DESTRO (2021)

As Oficinas de Arte e Cultura ocorrem no maior salão do edifício e são acessadas pela plataforma interna, através das portas e aberturas de vidro, e pela plataforma externa, por meio das portas metálicas de enrolar (Figura 136).

**Figura 136** – Portas da estação



Fonte: DESTRO (2021)

O salão de artes também oferece acesso às duas salas de dança e ao edifício anexo, onde atualmente está localizado o Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT). As salas são amplas em toda a sua extensão, com piso revestido de cimento, pé direito alto e coberturas sustentadas por treliças de madeira (Figura 137).

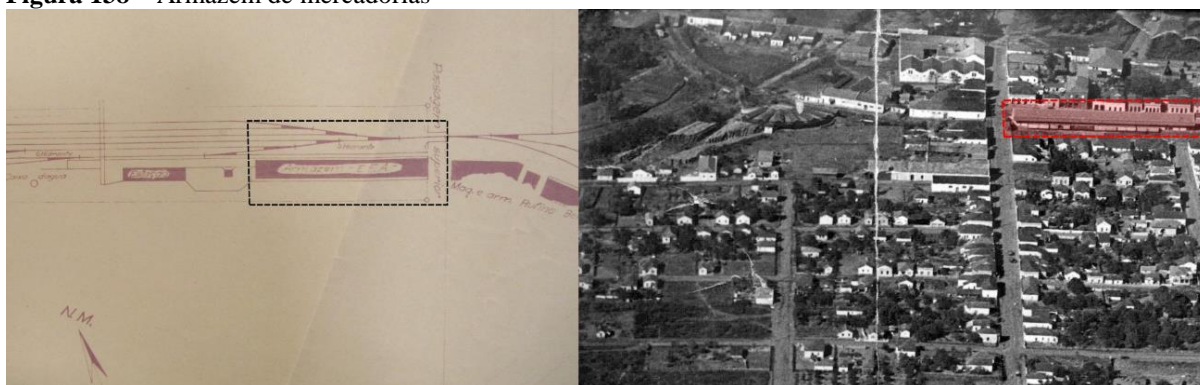
**Figura 137** – Oficina de Arte e Cultura e PAT



Fonte: DESTRO (2021)

De acordo com as plantas gráficas e os processos da EFA, o anexo do PAT originalmente era um armazém de mercadorias da companhia, localizado ao lado da estação. A data de construção do armazém de mercadorias ainda não foi determinada com precisão, porém ele está presente em dois registros gráficos, sendo uma fotografia aérea de Catanduva, datada de 1937, e uma planta do pátio da estação, datada de 1935 (Figura 138).

**Figura 138** – Armazém de mercadorias



Fonte: a) DNIT (1935) e b) MEINLSCHMIDT (1937)

O imóvel foi doado ao município pela EFA, reformado pelo casal de arquitetos Maria Aparecida da Costa França Roland (Bila) e Luiz França Roland<sup>27</sup> (Informação verbal), e transformado em Estação Rodoviária (Figura 139) através da Lei nº 443, de 14 de dezembro de 1959. Funcionou como terminal rodoviário até 1989, quando foi transferido para outro local na cidade<sup>28</sup>, inaugurando o Terminal Rodoviário João Caparroz, conforme mencionado anteriormente.

**Figura 139** – Estação Rodoviária em construção



Fonte: MEINLSCHMIDT (1959)

<sup>27</sup> Informação verbal fornecida por Darcy Meinschmidt e Nelson Bassanetti, em 2021.

<sup>28</sup> Atualmente, a estação rodoviária de Catanduva, denominada “João Caparroz”, está localizada na periferia da cidade, funcionando no mesmo local desde 1989.

De acordo com o processo de criação da estação rodoviária, presente nos processos da Câmara Municipal, o projeto de adaptação e reforma incluiu a construção de boxes para administração e escritórios, balcões para venda de passagens, instalações para bar, café, refeitório, venda de jornais, engraxate, bebedouro para animais, entre outros. Além disso, foi adicionada à fachada uma marquise de concreto armado com linguagem modernista, possivelmente inspirada na marquise da Estação Rodoviária de Londrina-PR (Figura 140), projetada pelo arquiteto Vilanova Artigas.

**Figura 140** – Estação Rodoviária de Londrina-PR



Fonte: LOPES<sup>29</sup>, (1950)

Após a transferência da Estação Rodoviária para outro local na cidade, em 1989, o prédio passou a abrigar, durante os anos 1990, a Empresa Municipal de Abastecimento (Figura 141), da Prefeitura de Catanduva, conhecida também como "Sacolão Nutricat"<sup>30</sup>. Nesse período, ocorreram algumas intervenções que acabaram por destoar o prédio da linguagem da estação, como a aplicação de cores intensas na nova pintura, a remoção dos boxes, e eventuais adaptações para acomodar o novo uso. Após o fechamento do sacolão, o

<sup>29</sup> LOPES, F.A. Estação rodoviária de Londrina – PR. 1950.

Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/774218/classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-londrina-vilanova-artigas/5602f644e58ece79a500005b-classicos-da-arquitetura-rodoviaria-de-londrina-vilanova-artigas-foto>. Acesso em: 29 set. 2020.

<sup>30</sup> Informação verbal fornecida por Nelson Bassanetti (2021), de fotografias (década de 1990) e de memórias e vivências pessoais desse local (década de 1990).

local ficou inativo até 2006, quando foi reinaugurado como Salão de Exposições, que funcionou até 2016, e atualmente abriga o PAT, como mencionado anteriormente.

**Figura 141** – “Sacolão”



Fonte: MEINLSCHMIDT (1990)

De acordo com um documento intitulado "Relatório para Obras de Recuperação da Estação de Catanduva", redigido em 1978 pela empresa de consultoria "Planart S/C - Planejamento e Arquitetura Ltda.", com uma equipe de arquitetos liderada por Nestor Goulart Reis Filho, foi possível descobrir pelo menos uma parte dos materiais originais do projeto de 1948, bem como as possíveis alterações ao longo do tempo. A consultoria realizou um estudo minucioso sobre a estação e elaborou um relatório estabelecendo diretrizes e propostas para a empreiteira responsável pelas obras de recuperação da estação nos anos 1980, seguindo os princípios do restauro crítico, com o objetivo de restaurar o edifício à sua condição original, reconhecendo seus valores e fazendo intervenções que não descaracterizassem o imóvel. Essa intervenção representou uma operação de recuperação do edifício, envolvendo principalmente serviços de manutenção, conservação e restauro.

Após o encerramento do transporte de passageiros em 2001, a Estação Ferroviária foi tombada em nível municipal pelo COMDEPHACT (GALVÃO, 2018). De acordo com a Ata de Tombamento da Estação Ferroviária, realizada durante uma sessão em 26/04/2001, os membros do COMDEPHACT decidiram, por unanimidade, efetuar o tombamento da estação. Entre as justificativas para o tombamento, foram mencionadas expressões como "tempos áureos do café", "imagem da prosperidade" e "monumento histórico que trouxe o progresso", teve “papel na colonização do interior de São Paulo e sua importância no transporte de café”.

No entanto, é importante destacar que além dos equívocos históricos, essas expressões refletem uma linguagem política que reproduz o discurso presente na literatura regional, associando o patrimônio ferroviário apenas ao progresso, sem abordar seus contrapontos. Portanto, essas expressões têm sido revisadas pela historiografia atual desde a década de 1980, após a promulgação da Constituição Federal de 1988.

Logo após o tombamento, a estação passou por um período de abandono entre 2001 e 2005, chegando a sofrer vandalismo devido à falta de uso. Após esse período, o prédio passou por revitalização em 2006 e foi reinaugurado com o nome de "Estação Cultura"<sup>31</sup>, como é conhecido atualmente. Pela primeira vez, o edifício deixou de abrigar a função de estação ferroviária e passou a abrigar as Oficinas de Arte e Cultura, a Secretaria da Cultura e o Posto de Atendimento ao Trabalhador (PAT)<sup>32</sup>.

Após essa reforma, o edifício passou por outra revitalização em 2017, na qual ocorreu a colocação de azulejos na parede da plataforma frontal e a realização de pintura. Além disso, em 2018, foi instalado um mural de azulejos no saguão da estação, com desenhos de diferentes árvores de ipês (Figura 142).

**Figura 142** – Azulejos da estação



Fonte: DESTRO (2021)

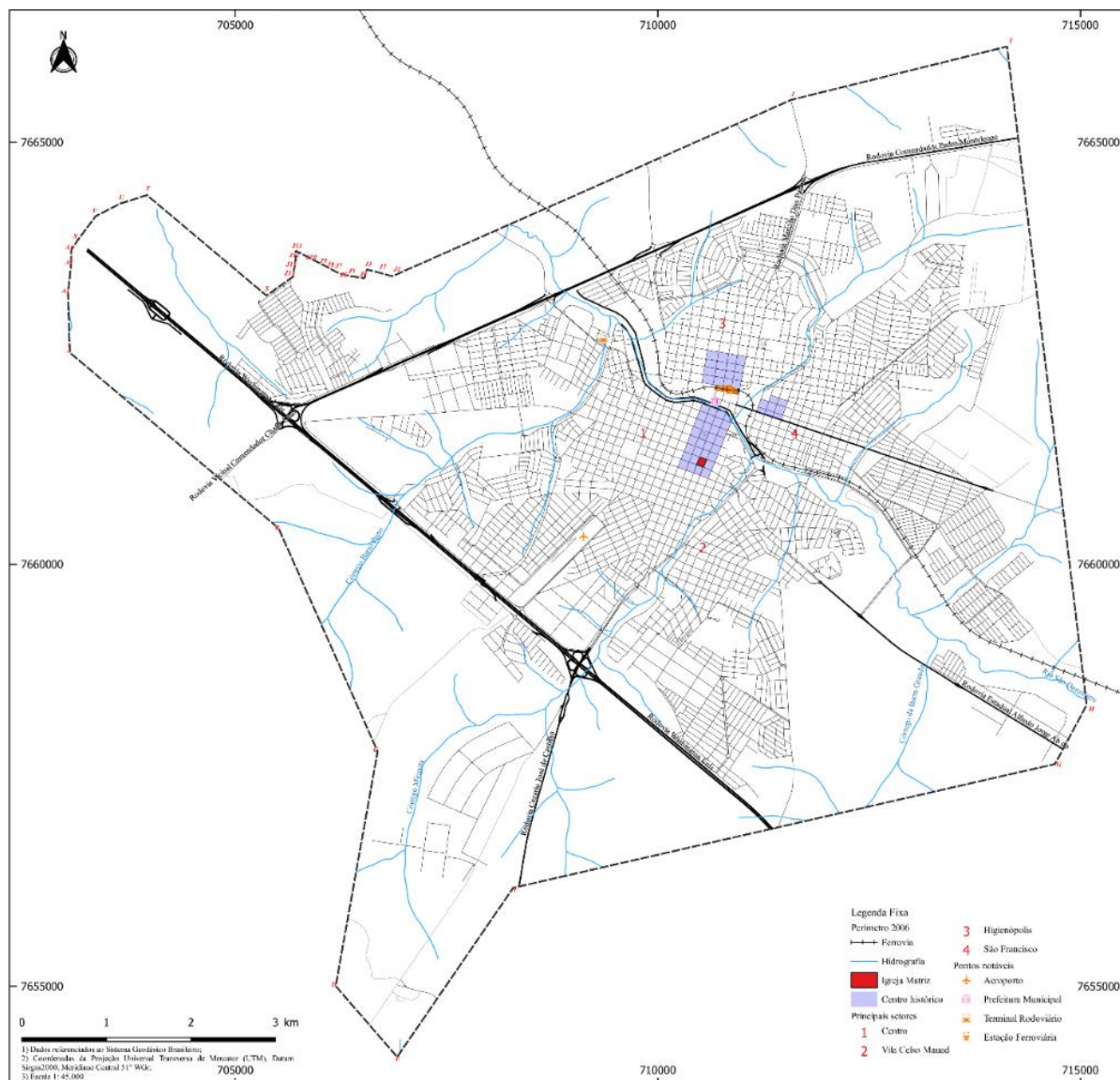
<sup>31</sup> A Lei Municipal nº 5506, de 18/12/2013 denominou a Estação Cultura como “Estação Cultura – Maria de Lourdes Ribeiro Porto Ruelle – Deca”

<sup>32</sup> Informação oral fornecida por conversas com educadores que trabalham na estação e com memórias pessoais, em 2021.



Como pode-se conferir na figura 143, a Estação Cultura (destacada em laranja) está localizada em uma área central, dentro do núcleo inicial da cidade e do perímetro do Centro Histórico (área destacada em lilás).

**Figura 143** – Centro Histórico de Catanduva



Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva (2018)

É um local com atividades predominantemente comerciais e de serviços, além de equipamentos públicos, que funcionam durante o dia – com exceção de hotéis, supermercados e igrejas no entorno, que ficam abertos também durante a noite. A área ainda mantém um grande acervo de imóveis antigos relacionados à época em que a ferrovia estava ativa para o transporte de passageiros, como as vilas ferroviárias, o pátio de manobras com rotunda, giradouro, triângulo de reversão e casas de máquinas (demolidos, conforme já mencionado), a rua São Paulo com seus balaústres da década de 1940, a COCAM, imóveis comerciais

tombados nos arredores da estação, armazéns ociosos da década de 1910 e importantes equipamentos públicos, como a Prefeitura, o Fórum, o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o Terminal Rodoviário (Figura 144). A área nos arredores da estação possui um grande acervo de edifícios exemplares do art déco, sobretudo provenientes das décadas de 1910 a 1940, mas o local vem passando por transformações inerentes ao próprio mercado imobiliário, que tem aos poucos alterado a sua paisagem.

**Figura 144** – Entorno da Estação Cultura



Fonte: DESTRO (2021)

Esse conjunto reflete a descrição dada por Rufinoni (2009, p. 15) sobre as áreas industriais:

Além da localização geralmente privilegiada, essas antigas áreas industriais representam reservas potenciais de terreno urbano ocioso, degradado e de baixo custo; um considerável conjunto de vantagens para a implementação de novos empreendimentos e que vem despertando, naturalmente, a atenção de diversos setores envolvidos na produção e transformação da cidade. Além do mercado imobiliário privado, também o poder público tem demonstrado interesse nessas áreas e em seu evidente potencial fundiário e econômico para o desenvolvimento de grandes projetos urbanos.

A Estação, por outro lado, oferece atividades noturnas nas Oficinas Culturais, o que acaba por diminuir a sensação de insegurança, muito comum em centros antigos e áreas

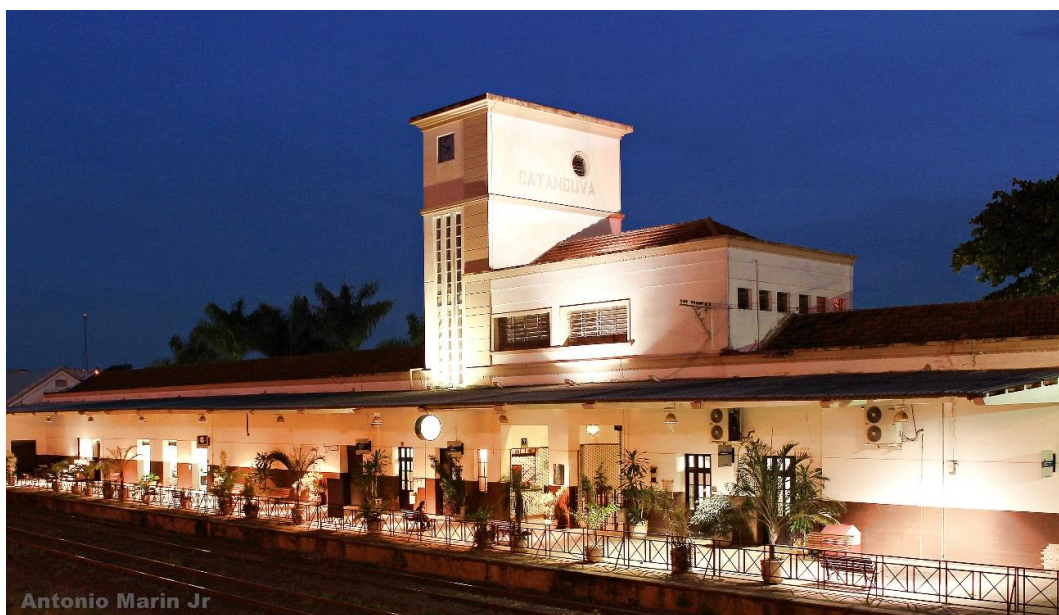
comerciais com atividades predominantemente diurnas. Isso também torna a área mais atrativa para as pessoas, promovendo qualidade de vida e espaço público tanto para quem usufrui do local durante o dia como à noite (Figuras 145 e 146).

**Figura 145** – Parte frontal da Estação Cultura à noite



Fonte: Catanduva Cult<sup>33</sup> (2010)

**Figura 146** – Parte posterior da Estação Cultura à noite



Fonte: MARIN JR (2018)

---

<sup>33</sup> CATANDUVA CULT. Fotos cidade: prefeitura municipal de Catanduva. 2010. Disponível em: <http://catanduva-cult.blogspot.com/p/fotos-cidade.html>. Acesso em: 29 set. 2020.

É uma área que abriga outros edifícios de interesse histórico, sendo que 10 imóveis do entorno estão listados na "Relação dos Imóveis Tombados e Averbados na Cidade de Catanduva-SP", fornecida pela Secretaria da Cultura. Conforme observado na figura 147, todos esses edifícios, localizados exatamente em frente à estação, alinham-se ao art déco, estabelecendo um diálogo de linguagem e estilo com o conjunto da estação. Apesar de tombados, esses edifícios encontram-se em mau estado de conservação, o que indica que o tombamento por si só não é suficiente para preservar adequadamente um bem de valor histórico e cultural.

**Figura 147** – Prédios tombados em frente à Estação Cultura



Fonte: DESTRO (2021)

A Estação está localizada na divisa de três bairros: Higienópolis, São Francisco e Centro. A conexão entre Higienópolis e São Francisco é feita através do Viaduto Santo Alfredo (Figura 148), que permite o tráfego de veículos em ambos os sentidos.

**Figura 148** – Viaduto Santo Alfredo



Fonte: DESTRO (2021)

Já a ligação entre o Centro e Higienópolis é feita por meio de uma passarela de pedestres (Figura 149), que atravessa o pátio da estação de forma transversal.

**Figura 149** – Passarela Francisco Nogueira



Fonte: CALEGARE (1990)

A antiga plataforma de embarque e desembarque da estação permite ao pedestre acessar, na face oeste, a COCAM e, também, pela face leste, seguindo abaixo do viaduto, pode-se acessar o antigo pátio de manobras da ferrovia (Figura 150).

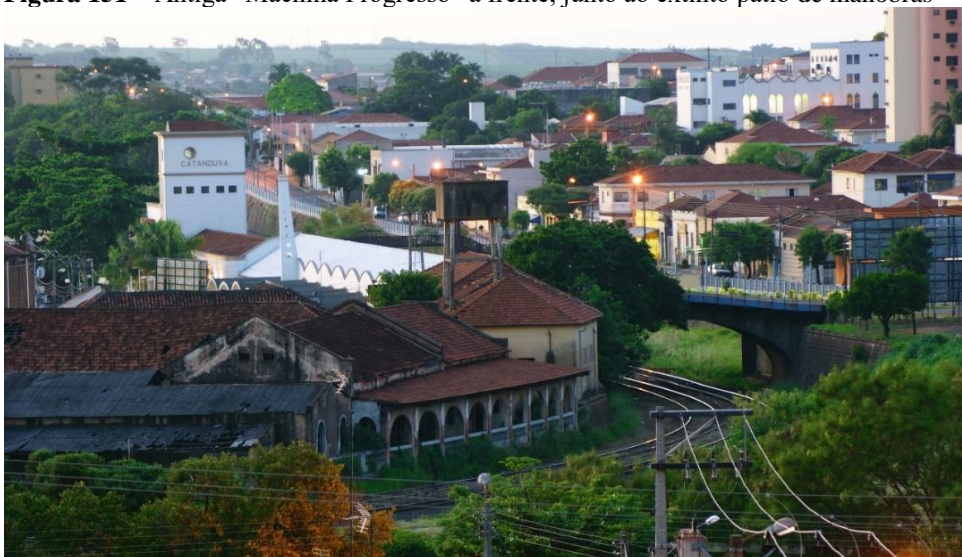
**Figura 150** – COCAM ao fundo



Fonte: DESTRO (2021)

Nas proximidades da estação, existiam vários elementos que compunham um importante conjunto urbano e arquitetônico relacionados à época do café e ao transporte ferroviário. Entre esses elementos estavam o maquinário do pátio de manobras, como a rotunda, o girador e o triângulo de reversão, além do antigo estabelecimento de beneficiar café chamado "Machina Progresso" (Figura 151). Infelizmente, todos esses elementos foram demolidos, conforme já mencionado, o que representa uma séria ameaça à integridade do conjunto histórico.

**Figura 151** – Antiga "Machina Progresso" à frente, junto ao extinto pátio de manobras

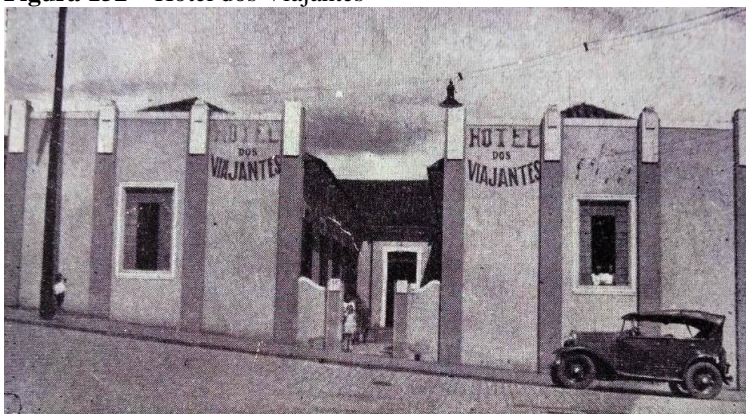


Fonte: LIMONE (2010)

Portanto, a Estação forma um conjunto não apenas com os edifícios comerciais ao seu redor, mas também com elementos do patrimônio industrial relacionados à EFA e ao binômio café-ferrovia. Isso inclui a própria estação, a linha férrea, os vagões, o antigo pátio de manobras, a vila ferroviária e os armazéns. Preservar e valorizar esses elementos remanescentes é fundamental para manter viva a história e a identidade desse importante patrimônio cultural.

Infelizmente, além do patrimônio industrial, outros exemplares do entorno estão sendo suprimidos, como é o caso do Hotel dos Viajantes, retratado nas Figuras 152 e 153. Esse local foi um dos primeiros estabelecimentos hoteleiros de Catanduva, fundado em 1922 e demolido em 2020.

**Figura 152** – Hotel dos Viajantes



Fonte: Catanduva cidade feitiço<sup>34</sup> (1922)

**Figura 153** – Hotel dos Viajantes em processo de demolição



Fonte: DESTRO (2021)

<sup>34</sup> Disponível em:

[http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/noticia\\_face.php?noticia\\_id=2920&fbclid=IwAR0Txhpo5amSpa feY8fmcBThnnrBDlop87jQuVbuA4j9BFdnUrzmVZiDaKo](http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/site/noticia_face.php?noticia_id=2920&fbclid=IwAR0Txhpo5amSpa feY8fmcBThnnrBDlop87jQuVbuA4j9BFdnUrzmVZiDaKo), acesso: 29/09/2020

A Estação representa o maior exemplar do estilo art déco streamline na cidade, devido à sua escala imponente em relação aos prédios do entorno, conferindo-lhe uma certa monumentalidade na paisagem. Além disso, a Estação estabelece um diálogo estético com os prédios tombados ao seu redor, que também seguem o estilo art déco.

No entanto, as mudanças na paisagem urbana, impulsionadas pelo mercado imobiliário, parecem ter reduzido parte de sua monumentalidade original devido à construção de edifícios contemporâneos, principalmente aqueles de maior gabarito. Apesar disso, a área circundante ainda abriga um grande número de edifícios antigos, a maioria deles estabelecimentos comerciais, que preservam suas características arquitetônicas e tipológicas desde sua construção. É crucial pensar em formas de preservar esses edifícios, incorporando políticas de conservação ao Plano Diretor Urbano e integrando-as a um plano de ordenamento local e territorial, que leve em consideração o centro histórico no contexto do crescimento, desenvolvimento e modernização da cidade.

Portanto, as políticas de proteção e salvaguarda desses monumentos não devem isolá-los de seu entorno, das dinâmicas urbanas ou mesmo das políticas relacionadas ao transporte ferroviário. Como mencionado anteriormente, o mau gerenciamento da Estrada de Ferro Araraquara (EFA), combinado com fatores externos desfavoráveis, resultou diretamente na perda material da primeira estação de Catanduva. O fim do transporte de passageiros em 2001, como consequência das políticas rodoviaristas que negligenciaram as ferrovias, levou ao abandono da estação atual por cinco anos. A nível regional, esses fatores também afetam as estações de outras cidades atravessadas pela EFA, como evidenciado pela conservação precária da maioria delas e pela escassez de solicitações de tombamento em comparação com outras ferrovias paulistas (RIBEIRO, 2020). O caso de Catanduva é um exemplo do processo já demonstrado por Kuhl (2013, p. 14):

Esses fatores somados à política de incentivo ao transporte rodoviário, iniciada na década de 1940, acabariam resultando, a partir dos anos 50, na supressão de várias linhas. Apesar das tentativas de melhoria e de racionalização desse meio de transporte com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A, em 1957, e da FEPASA, em 1971, e com as privatizações da concessão das linhas desde os anos 1990, o transporte ferroviário continua decadente e com aproveitamento muito abaixo de seu potencial. São Paulo possui, porém, patrimônio ferroviário de enorme valor, não apenas pela importância do ciclo econômico ao qual está associado. Suas construções introduziram ou consolidaram variados tipos arquitetônicos e o uso de



novas ou renovadas técnicas e materiais construtivos. Tiveram papel relevante na disseminação da alvenaria de tijolo e de outros materiais industrializados.

Para lidar com esse patrimônio, deve-se trabalhar e pensar em conjunto toda a paisagem urbana, a partir da abrangência e complexidade que envolve os monumentos industriais e a sua dimensão, o conjunto desses edifícios, suas relações e seus gabaritos, os processos por trás dos tombamentos, as políticas que envolvem aquele setor e, assim por diante. Evitando mais descaracterizações, preservando a ambiência, suas características e ratificando o seu valor na memória da população.

### 2.2.6. As Vilas Ferroviárias

#### 2.2.6.1. A Vila ferroviária próxima à rotunda (entre décadas de 1930 e 1940)

O segundo conjunto de casas, além daqueles descritos e analisados no capítulo anterior, é composto por seis residências próximas ao antigo pátio de manobras da ferrovia. A figura 154 apresenta a relação entre o conjunto do patrimônio ferroviário de Catanduva, destacado em amarelo, e as residências, destacadas em vermelho.

**Figura 154** - Vila Ferroviária próxima ao antigo pátio de manobras



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Essas seis casas estão localizadas em uma área menos nobre do bairro Higienópolis, em uma região predominantemente habitacional com um pequeno comércio e serviços. Os imóveis são antigos e possuem um padrão e gabarito baixos. Essas residências estão situadas

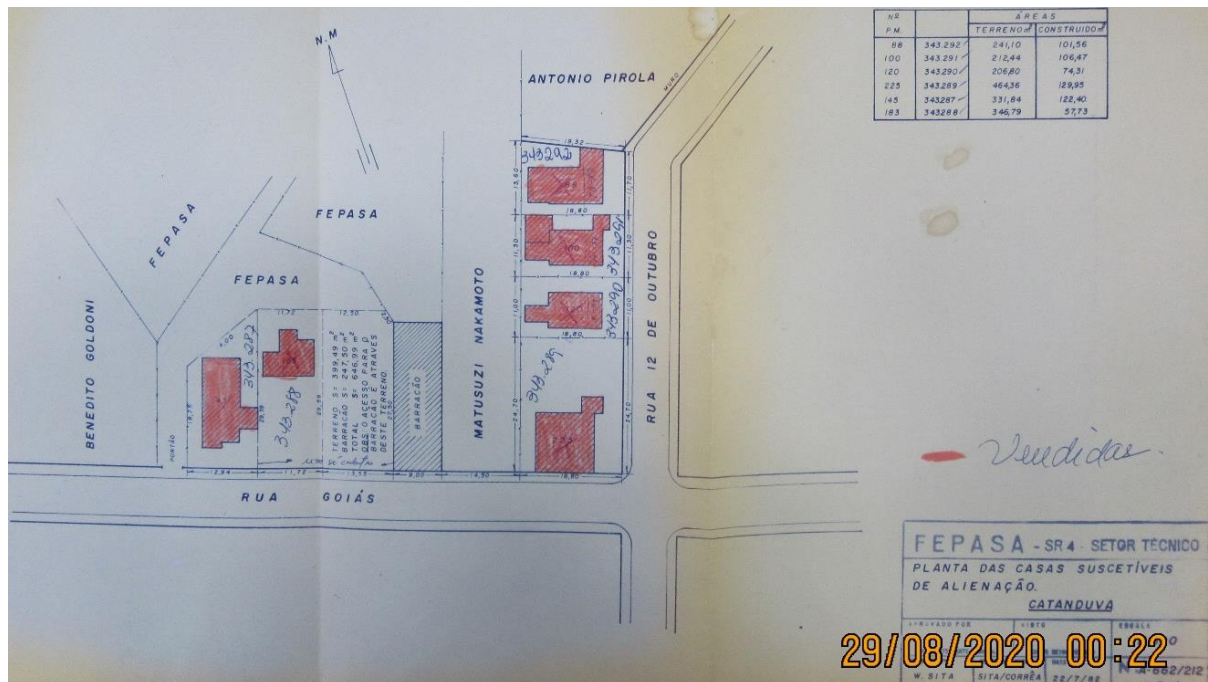
próximo ao antigo portão que dava acesso à rotunda, conforme ilustrado nas figuras 155 e 156:

**Figura 155** - Antiga entrada para a rotunda



Fonte: A Autora (2020)

**Figura 156** - Implantação das casas da vila ferroviária



Fonte: DNIT (1982)

Não foram encontrados registros de plantas dessas residências, mas foi possível obter o mapa de localização e realizar o levantamento fotográfico. Estima-se que essas casas tenham sido construídas entre as décadas de 1930 e 1940. Elas eram destinadas aos funcionários da Divisão de Tráfego da EFA, responsáveis pela manutenção da linha e pelo tráfego das locomotivas, e a casa maior, localizada na esquina, pertencia ao Mestre de Linha.

Devido à falta das plantas originais e às várias reformas pelas quais passaram, muitas dessas residências perderam completamente sua caracterização original, dificultando a análise do projeto inicial.

**Figura 157** - Casas da vila ferroviária



Fonte: A Autora (2020)

Contudo, pode-se tomar duas das seis casas como referência (Figura 157), pois sofreram menos intervenções em comparação às outras e apresentam semelhanças entre si. A tipologia é simples, sendo casas térreas de alvenaria, com telhado de duas águas e estrutura de madeira, forro de madeira, telha cerâmica, todas as fachadas ventiladas, assoalho elevado e construção isolada no lote. Desprovidas de ornamentos, é possível perceber a simplicidade, a praticidade e as preocupações higiênicas na concepção dessas moradias. Vale ressaltar o avanço em relação às primeiras residências construídas dentro do pátio ferroviário, devido à inclusão de banheiro dentro da habitação.

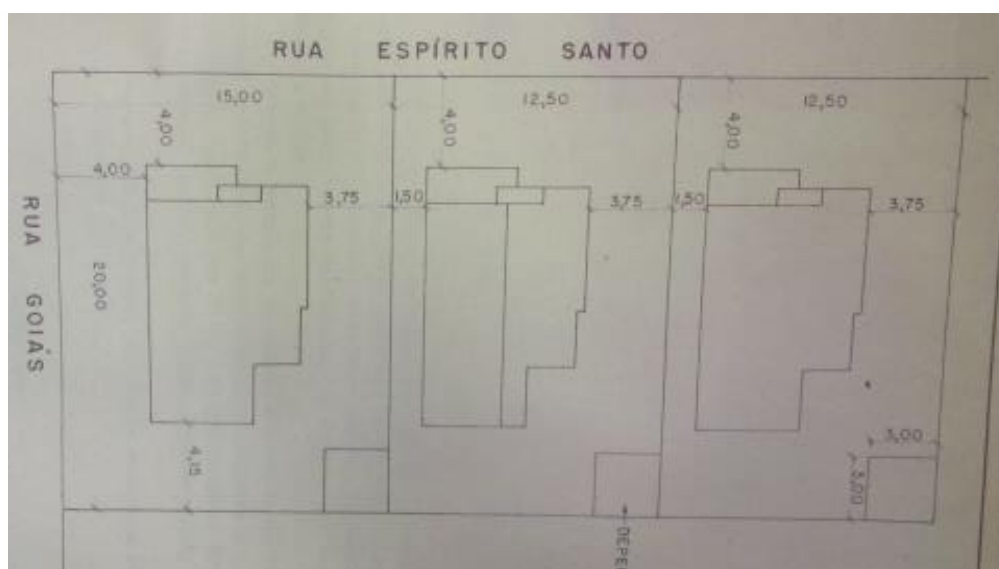
#### 2.2.6.2. A Vila do bairro Higienópolis (década de 1950)

Essas três casas estão situadas na parte posterior da Estação Ferroviária (Figura 158), no bairro Higienópolis. Essa área possui uma ocupação antiga e consolidada, com infraestrutura completa, e é caracterizada principalmente por imóveis antigos de médio a alto padrão, utilizados para fins residenciais e comerciais, com gabarito baixo.

**Figura 158** - Vila ferroviária do bairro Higienópolis

Fonte: A Autora (2020)

De acordo com um relatório da EFA da década de 1920, a construção dessas casas foi necessária devido à remoção das residências operárias existentes dentro do pátio ferroviário, com o objetivo de desafogar o espaço. Como a companhia não possuía terrenos disponíveis para a construção das novas casas, a Prefeitura Municipal de Catanduva autorizou, por meio da Lei nº 121 de 01/06/1925, a venda de um terreno pertencente à Câmara Municipal para a EFA. Dessa forma, a companhia adquiriu o terreno em 1929 e construiu três casas nas áreas indicadas na figura 159.

**Figura 159** - Terreno para construção de três residências para funcionários da EFA

Fonte: DNIT (1929).

De acordo com relatórios da EFA, a construção dessas residências teve início em 1949 e foi concluída no início da década de 1950. Todas as casas estão em bom estado de conservação e de preservação, mantendo grande parte de suas características originais.

Durante o levantamento documental das casas da vila ferroviária, foram encontrados desenhos técnicos de três tipos de habitações: moradia de um dormitório (denominada pela EFA por "C1"), dois dormitórios ("C2") e três dormitórios ("C3"). No conjunto do Higienópolis, as três casas possuem três quartos, portanto pertencem à tipologia "C3". Devido ao seu tamanho maior em relação às outras casas identificadas, presume-se que tenham sido destinadas aos funcionários mais qualificados da companhia, com uma casa para o Chefe da Estação e as outras duas para os empregados da Divisão de Tráfego.

**Figura 160** - Vila ferroviária do Higienópolis



Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)

Como pode ser observado na figura 160, as casas têm três volumes principais: a varanda, a sala e o quarto. A entrada principal é feita pelo alpendre, que funciona como uma transição entre o ambiente externo - a rua - e o interno, a sala. A sala é o cômodo principal e está localizada no maior volume da residência, a partir do qual se tem acesso às demais dependências. O terceiro volume da habitação está no quarto, ao lado da garagem, e se comunica com o exterior através de uma janela. Todas as casas estão isoladas no lote, com recuo lateral, frontal e posterior, e possuem aberturas em todos os cômodos, janelas venezianas que permitem iluminação natural e ventilação permanente, demonstrando a preocupação em manter a casa arejada, salubre e higiênica. Essas residências podem ser

caracterizadas como uma arquitetura bangalô de tendência Missões (CORATO; PORTO, 2007), sendo a varanda o elemento mais destacado dessa tipologia habitacional.

Segundo Santos (2016), o bangalô é uma arquitetura vernacular originária da região de Bengala, na Índia, que se difundiu pelo mundo através dos colonizadores ingleses. O bangalô indiano é uma casa térrea, com cômodos bem ventilados abertos para um hall central arejado, com telhado pouco inclinado e varandas em todas as fachadas (JANJULIO, 2011, p. 48). A característica mais marcante do bangalô é a presença da varanda, que permite a climatização interna da residência em regiões de clima quente (SANTOS, 2016). Por ser uma arquitetura de origem vernacular, o bangalô não é considerado um estilo, mas sim uma tipologia habitacional simples, prática, despojada e de baixo custo, que pode ser adaptada de acordo com cada localidade (JANJULIO, 2011).

Na Inglaterra, o bangalô moderno surgiu inicialmente em áreas rurais, destinado às classes média e alta que buscavam refúgio na natureza. Com o crescimento urbano, esses locais se tornaram subúrbios das cidades inglesas. Nos Estados Unidos, entre 1907 e 1909, o movimento Arts and Crafts popularizou o bangalô, principalmente nos subúrbios da Califórnia, recebendo a denominação de "bangalô californiano" ou "estilo Missões", remetendo à arquitetura colonial espanhola desenvolvida nos Estados Unidos (SANTOS, 2016, p.21). Como mencionou a autora:

Se as origens do bangalô moderno estão na Inglaterra, foi nos Estados Unidos que ele se desenvolveu plenamente, chegando através de conexões que incluíam livros, jornais e revistas, a partir do século XX, e, principalmente, após 1905.

Esses veículos de informação, especialmente revistas da época, contribuíram para a disseminação do bangalô moderno, trazendo os novos conceitos de moradia do século XX, baseados em ideias como sanitarismo, planejamento e saúde, além de divulgar o estilo de vida, os padrões e os gostos da burguesia dos países desenvolvidos até o Brasil. Assim, o bangalô chegou ao Brasil, adaptando-se ao contexto brasileiro com uma versão urbana, menor e mais compacta.

Os primeiros registros de bangalôs no país estão na cidade de São Paulo, mais precisamente no bairro suburbano Jardim América, um empreendimento desenvolvido pela urbanizadora Companhia City e projetado pelos arquitetos ingleses Raymond Unwin e Barry Parker. O bangalô foi utilizado como um dos modelos para as residências nesse bairro-jardim,

inspirado nas cidades-jardins inglesas e nos subúrbios americanos. Um dos objetivos desse empreendimento era criar um refúgio em meio à natureza na cidade (JANJULIO, 2011, p. 52), conforme mencionou a autora:

O viver de forma mais simples e em contato com a natureza se transfigura no habitar uma residência unifamiliar, isolada em um lote no subúrbio e em meio a um jardim doméstico [...]. Nos dias quentes a varanda atuava também como ambiente de estar. O próprio jardim apresentava equipamentos para favorecer a permanência, constituindo-se em outro ambiente onde a família se reunia.

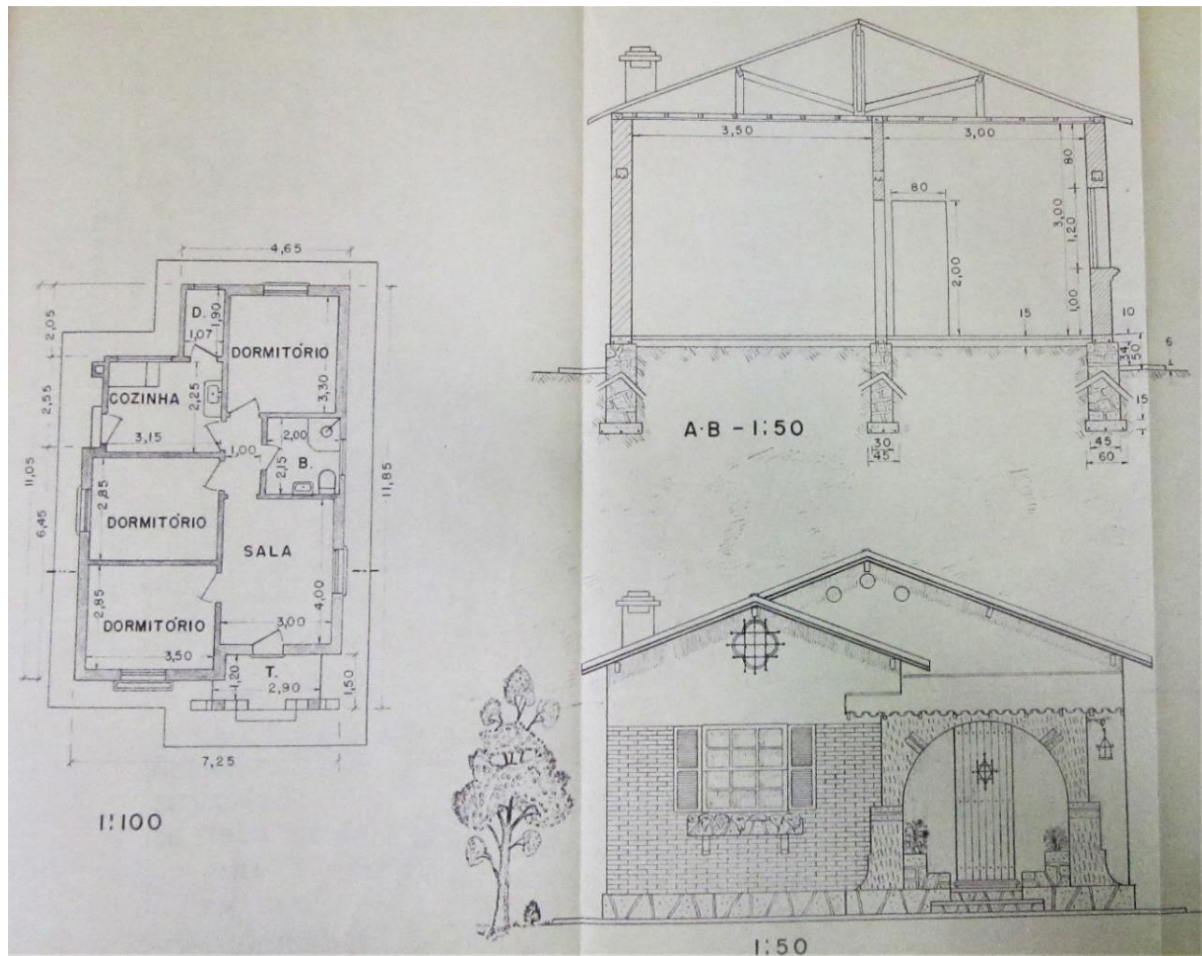
Em Catanduva, os bangalôs das vilas ferroviárias assumiram um aspecto mais compacto e despojado, incorporando elementos do estilo Missões, como o arco da varanda, além de outros ornamentos, como paredes de tijolo aparente, quadrifólios no oitão e na porta de entrada, embasamento de pedra e rochas na varanda. Pela fachada das residências, é possível notar a busca pelo contato com a natureza por meio dos recuos, da vegetação na varanda, do jardim lateral e da floreira sob a janela.

O uso de vegetação e mobiliário na varanda, como assentos, reforça seu papel não apenas na climatização nos dias quentes, mas também como espaço de convivência, proporcionando um ambiente saudável e conectado à natureza em um projeto de habitação compacta, simples e de fácil execução, popularizando-se nas cidades brasileiras, especialmente nas vilas ferroviárias, devido à sua inovação e acessibilidade (SANTOS, 2016).

Como pode ser observado nas fotografias e nos desenhos técnicos das casas (Figura 161), o esquema de distribuição dos cômodos não difere muito do bangalô urbano brasileiro, onde a varanda serve como entrada que conecta o exterior - a rua - à sala de estar. A casa possui uma planta retangular com três setores básicos: social (varanda e sala), íntimo (quartos) e serviço (banheiro e cozinha).

A planta mostra a hierarquia dos setores, uma vez que a sala é o cômodo principal, de maiores dimensões, que direciona os fluxos para as demais dependências da residência. Portanto, a tipologia habitacional é relativamente modesta “(...) cujo programa comportava no máximo três dormitórios” (SANTOS, 2016, p. 119).

**Figura 161** – Projeto original casa tipo C3



Fonte: DNIT (1949)

O projeto original das residências foi desenvolvido pelos engenheiros Oswaldo Santana de Almeida e Abel Magalhães. Segundo o memorial descritivo, os alicerces são construídos com alvenaria de pedra assentada com argamassa de cimento, cal e areia; as calçadas foram feitas com lajes de concreto; as paredes são de tijolos assentados com argamassa de cal; os pisos dos dormitórios são de tacos de madeira, enquanto nos demais cômodos são de ladrilho hidráulico vermelho; a cozinha possui fogão à lenha e chaminé; os rodapés são feitos com argamassa de cimento, cal e areia; as esquadrias das portas e janelas são de madeira e ferro; o forro é de pinho ou peroba; a cobertura utiliza telhas cerâmicas do tipo Paulista, com estrutura de madeira no telhado; a caixa d'água é de cimento e o banheiro é interno, equipado com chuveiro elétrico.

Conforme Bonduki<sup>35</sup> (2012, *apud* SANTOS, 2016), as vilas operárias não eram construídas com componentes pré-fabricados, mas sim de forma artesanal, resultando em

<sup>35</sup> BONDUKI, Nabil. **Os Pioneiros da habitação social**. São Paulo: Unesp, 2012.



novas tipologias arquitetônicas, como o bangalô urbano. A busca por qualidade nas moradias de vilas ferroviárias pretendia atender a quesitos como “(...) praticidade de execução, presença de recuos, contribuindo não só financeiramente, devido a sua simplicidade construtiva, como também uma habitação higiênica” (SANTOS, 2016, p. 56).

Além da tipologia habitacional C3 abordada anteriormente, a vila do bairro São Francisco também utiliza as tipologias de um e dois dormitórios (C1 e C2, respectivamente), que são abordadas no próximo tópico.

### 2.2.6.3. A Vila do bairro São Francisco (década de 1950)

Esse conjunto de dez casas está localizado em um bairro familiar, no São Francisco (figura 162), de ocupação antiga, consolidada, dotado de infraestrutura, com presença predominante de imóveis antigos, de uso habitacional e gabarito baixo (casas térreas).

**Figura 162** – Vila ferroviária do bairro São Francisco



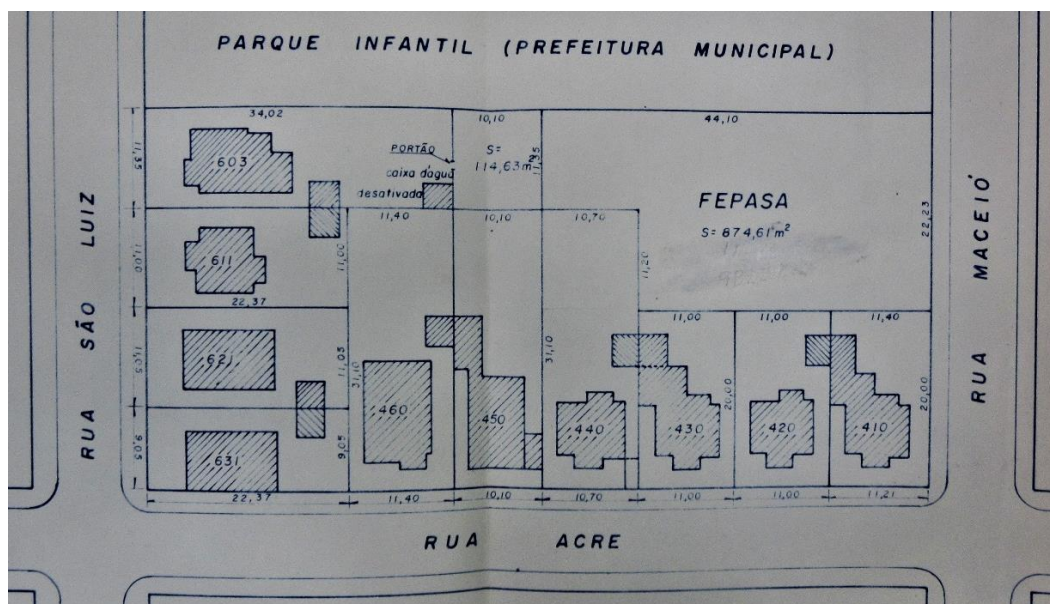
Fonte: A Autora (2020)

Conforme documentos encontrados no Arquivo da Câmara Municipal e no DNIT, o prefeito Antônio Stocco sancionou a Lei nº 62 em 18/05/1948, autorizando a doação de terrenos no bairro São Francisco pela Prefeitura à Fazenda do Estado. O propósito era construir 45 residências para os funcionários da EFA, com a condição de que as obras começassem em até seis meses e fossem concluídas em, no máximo, três anos. A Companhia Melhoramentos Araraquarense (COMARA) foi contratada pela EFA em agosto de 1949 para executar o empreendimento.

No entanto, a Assessoria Técnico Legislativa considerou o prazo insuficiente para a construção das 45 casas, o que levou à revisão contratual com a COMARA e à redução para 27 residências, sendo cinco do modelo C1, quinze do modelo C2 e sete do modelo C3. Em 1950, a empreiteira interrompeu as obras devido a desentendimentos contratuais com a EFA. A COMARA solicitou a revisão dos valores contratuais, alegando o aumento dos custos de materiais e mão de obra. Embora a EFA tenha concedido um aumento de 10% para os serviços restantes, as obras permaneceram paralisadas, resultando na rescisão do contrato em 1953.

A partir desse ponto, a própria Seção de Obras da EFA assumiu a continuidade do projeto, retomando as obras paralisadas pela COMARA. A empreiteira havia iniciado a construção de apenas duas casas, e a EFA finalizou as oito restantes. Assim, em 1956, dez casas da vila ferroviária foram finalizadas e inauguradas. Vale ressaltar que, devido ao alargamento da bitola e à retificação do traçado do leito férreo em 1955, a construção das 27 residências inicialmente planejadas foi dispensada, uma vez que grandes áreas no interior do pátio ferroviário foram desapropriadas. Essas moradias destinavam-se aos funcionários dos departamentos de locomoção, tráfego e linha, justificando a variedade de modelos de acordo com o cargo, como mencionado anteriormente.

**Figura 163** – Mapa de implantação vila ferroviária no bairro São Francisco

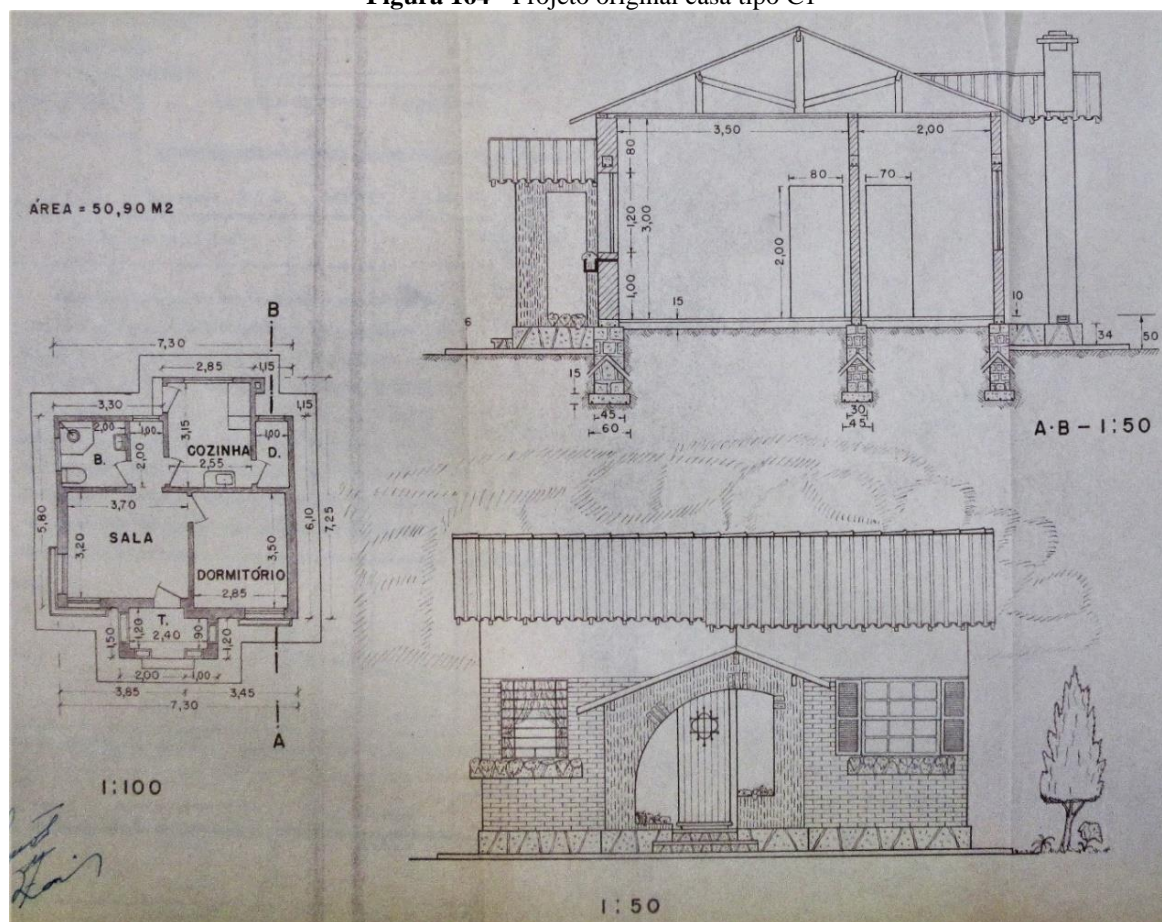


Fonte: DNIT (1982)

Ao observar o mapa de implantação (figura 163), é possível verificar a existência de cinco residências do tipo C1, identificadas como casas nº 410, 420, 430, 440 e 611. Além

disso, há três residências do tipo C2, numeradas como casas nº 450, 621 e 631, e duas residências do tipo C3, identificadas como casas nº 460 e 603. A habitação mais simples pertence ao modelo C1, com apenas um dormitório e uma área construída de 50,90m<sup>2</sup>. Essa casa também segue a tipologia do bangalô com influência do estilo Missões, caracterizada pela presença de uma varanda separada do corpo principal da casa e uma entrada marcada por um arco semicircular (Figura 164).

**Figura 164** - Projeto original casa tipo C1



Fonte: DNIT (1949)

Sua planta é quadrada, com a varanda centralizada na fachada. Todos os cômodos possuem janelas, sendo a sala destacada por ter duas aberturas, voltadas para as fachadas frontal e lateral. A varanda apresenta um pé direito mais baixo, localizando-se em um nível inferior em relação ao volume principal da casa. Possui um telhado de duas águas e uma abertura com um arco semicircular, além de características que favorecem a permanência, como as floreiras.

Mesmo sendo uma tipologia mais simples, os mesmos conceitos presentes nas residências maiores são aplicados nessa moradia, como elementos ornamentais (tijolo

aparente nas paredes, quadrifólio na porta de entrada, rochas nos rodapés e na varanda, e floreiras sob as janelas), o uso de recuos, a presença de uma varanda para climatização interna e área de estar, ventilação permanente por meio de venezianas e iluminação natural através das aberturas em todas as fachadas, além da forte presença de vegetação. De acordo com o memorial descritivo<sup>36</sup> e os desenhos técnicos, essa tipologia segue o mesmo uso de materiais da residência modelo C3, apresentada no bairro Higienópolis, e possui o mesmo autor do projeto.

**Figura 165** - Residências tipo C1



Fonte: a) DESTRO; SALCEDO (2021) e b) Google Street View (2011)

Das cinco residências dessa tipologia, três mantêm a aparência do projeto original, com poucas alterações, como nova pintura, muro e gradil nas casas de numeração 410, 420 e 440. A casa de número 440 teve a janela frontal da sala removida. Houve também a supressão

<sup>36</sup> Como já mencionado, o projeto original foi assinado pelo engenheiro chefe Oswaldo Santana de Almeida e pelo engenheiro ajudante Abel Magalhães. De acordo com o memorial descritivo das residências, os alicerces são feitos de alvenaria de pedra, assente com argamassa mista de cimento, cal e areia; as calçadas ou passeios foram construídas com lajes regulares de concreto; as paredes são de tijolos assentes com argamassa de cal; os pisos dos dormitórios são de tacos de madeira, enquanto que o dos demais cômodos são de ladrilho hidráulico vermelho; a cozinha possui fogão à lenha e chaminé; os rodapés são de argamassa mista de cimento, cal e areia; as esquadrias de portas e janelas são de madeira e ferro; o forro é de pinho ou peroba; a telha é cerâmica tipo Paulista, com estrutura de madeira no telhado; a caixa d'água é de cimento e, por fim, o banheiro é interno e foi construído com chuveiro elétrico.

das floreiras e a substituição das janelas venezianas por esquadrias de metal, como pode ser observado na figura 165. No entanto, as residências de números 430 e 611 (Figura 166) passaram por extensas reformas que modificaram completamente sua aparência, tornando-as irreconhecíveis em relação ao projeto original.

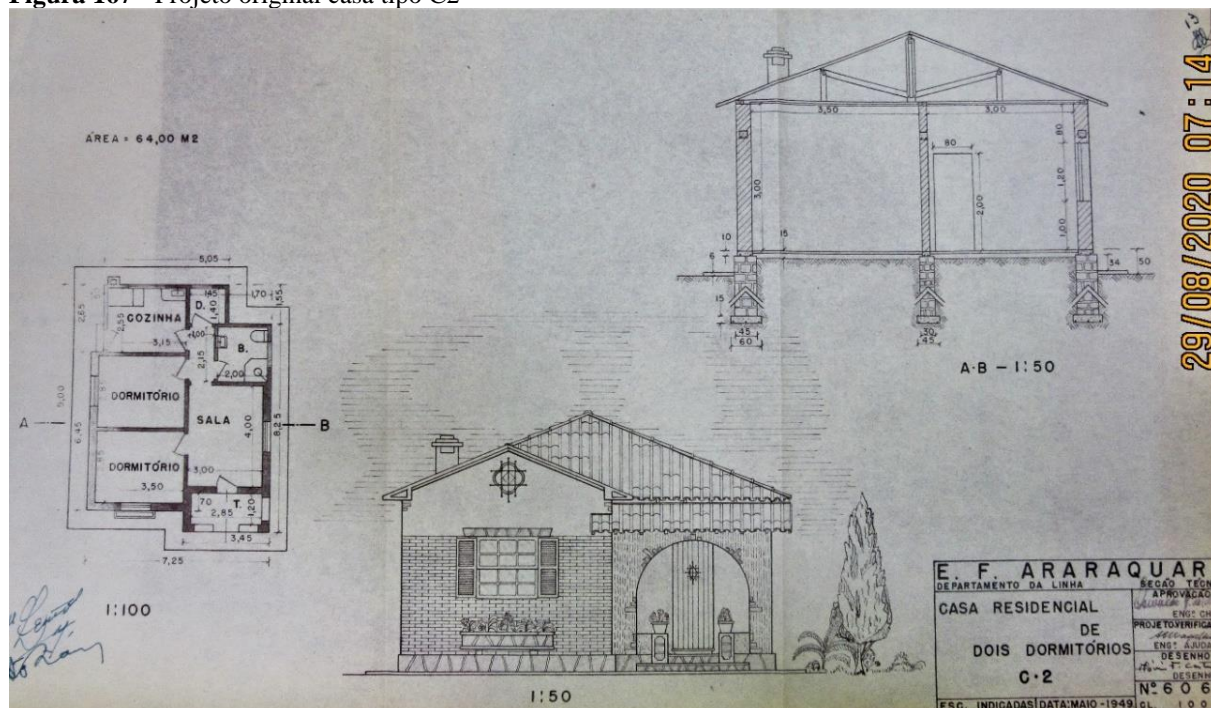
**Figura 166** - Residências tipo C1 reformadas



Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)

A habitação intermediária pertence ao modelo C2 (Figura 167), possui dois dormitórios, 64,00m<sup>2</sup> de área construída e, assim como as demais, é identificada pela tipologia bangalô com tendência pitoresca (CORATO; PORTO, 2007). Essa tipologia se diferencia em relação às demais pelo fato de o alpendre não estar destacado do corpo principal da casa, mas está interno ao volume correspondente à sala.

**Figura 167** - Projeto original casa tipo C2



Fonte: DNIT (1949)

Outro aspecto relevante é que, ao contrário do que é mostrado no desenho técnico, a entrada da varanda não foi construída em formato circular. Em vez disso, foram utilizadas

linhas retas para formar uma viga que se apoia nos pilares do alpendre, como pode ser observado na figura 168:

**Figura 168** - Residências tipo C2



Fonte: a) DESTRO; SALCEDO (2021) e b) Google Street View (2011)

Sua planta é retangular, com o alpendre deslocado para a direita na fachada. Todos os cômodos possuem janelas, enquanto a varanda possui um pé direito menor e está em um nível mais baixo em relação ao restante da casa. Seu telhado é de uma água e a abertura da varanda é reta, formada por uma viga. Além disso, a moradia apresenta elementos ornamentais semelhantes às tipologias C1 e C3, como tijolo aparente nas paredes, quadrifólio na porta de entrada e no oitão, rochas no embasamento e na varanda, e floreiras sob a janela do quarto.

O projeto da tipologia C2 também incorpora o uso de recuos, o alpendre como espaço para climatização interna e área de estar, ventilação permanente e iluminação natural através das aberturas em todas as fachadas, além da presença marcante de vegetação no jardim lateral, na floreira sob a janela e na floreira do alpendre.

Essa tipologia utiliza os mesmos materiais das residências modelos C1 e C3, e possui o mesmo projeto assinado pela mesma autoria. As três casas dessa tipologia estão bem preservadas, mantendo a essência do projeto original, com apenas pequenas alterações, como nova pintura, construção de muros e gradis, e substituição de portas e janelas de madeira por metal. Por fim, as casas da tipologia C3 são idênticas às construídas no bairro Higienópolis, conforme apresentado anteriormente por meio do projeto original (Figura 169).

**Figura 169** - Residências tipo C3

Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)

Das dez casas da vila ferroviária no bairro São Francisco, duas pertencem ao modelo C3, com uma área construída de 75,50m<sup>2</sup> e três dormitórios, conforme mencionado anteriormente. Essas duas residências estão em bom estado de conservação e mantêm grande parte de sua aparência original. No entanto, algumas alterações foram observadas, como a substituição da antiga mureta por gradil e portão, a troca da janela veneziana por janela de metal e a remoção das floreiras.

Com base nos resultados coletados, acredita-se que essas moradias tenham resistido ao tempo devido à sua localização privilegiada em áreas centrais e predominantemente residenciais, à sua utilização original ainda preservada e à flexibilidade de suas plantas, que permitiriam ampliações e novas construções, como edículas e garagens, devido aos recuos existentes em todos os lados.

A maioria dessas residências ferroviárias ainda mantém suas características originais, mas algumas já perderam totalmente sua identidade arquitetônica. Isso ocorre porque não há um mecanismo jurídico para proteger esses bens, como o tombamento, que impediria intervenções que comprometam seu valor histórico. Talvez, por serem moradias relativamente modestas, elas ainda não sejam reconhecidas como patrimônio histórico e arquitetônico dos ferroviários que contribuíram para o desenvolvimento de Catanduva.

No entanto, a Carta de Nizhny Tagil (2003) ressalta a importância de todos os edifícios e estruturas industriais, incluindo as residências operárias, como parte do patrimônio industrial. Essas casas possuem valor histórico, estético e social, representando a história do desenvolvimento ferroviário, a qualidade de sua arquitetura e a identidade das comunidades e dos trabalhadores que ali viveram.

Acredita-se que seja urgente preservar o que resta desse patrimônio, especialmente as casas que ainda mantêm sua aparência original e não foram descaracterizadas. Conforme Salcedo (2019), a identificação do que é considerado um bem cultural deve ser feita por meio de um estudo criterioso, utilizando os instrumentos teóricos de restauração e levando em consideração os valores desses bens. O objetivo não é preservar indiscriminadamente, mas fazer uma seleção consciente e fundamentada:

A Carta de Atenas traz uma contribuição interessante sobre a seleção do patrimônio na cidade: “Nem tudo que é passado tem, por definição, direito à perenidade; convêm escolher com sabedoria o que deve ser respeitado” (CIAM, 1933, p. 52). A cidade não está engessada; nem tudo que foi construído antes tem valor histórico, arquitetônico e cultural. Portanto, uma seleção (entre os edifícios listados para o tombamento) permitirá que as edificações na ambiência do patrimônio possam ser substituídas por outras edificações contemporâneas em harmonia com as existentes. (SALCEDO, 2019, p 17-18)

Um componente fundamental nesse processo, de acordo com a Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), é a elaboração de um inventário abrangente das características físicas e da condição atual das vilas. Esse inventário deve incluir descrições detalhadas, documentos públicos e privados, registros gráficos, informações sobre o estado atual das casas e fontes orais que abarquem tanto a memória individual quanto a coletiva. Após a seleção do que deve ser preservado e a conclusão do inventário, é necessário discutir as diretrizes de salvaguarda dos bens selecionados. Essas diretrizes devem ser embasadas na literatura reconhecida e nas cartas patrimoniais, visando evitar novas perdas e revelar os valores desse importante patrimônio ferroviário.



### 2.2.7. Companhia de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo (1965)

O antigo complexo da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) foi construído em 1965 pela construtora Beter SA, com o propósito original de servir como local de comercialização e abastecimento de produtos agrícolas. A CEAGESP é uma empresa pública federal, criada em maio de 1969 por meio da fusão de duas estatais paulistas, o Centro Estadual de Abastecimento (CEASA) e a Companhia de Armazéns Gerais do Estado de São Paulo (CAGESP). Subordinada ao Ministério da Economia, sua principal função é facilitar a comercialização e distribuição de hortifrutigranjeiros<sup>37</sup>.

O complexo está situado na Vila Motta, um bairro de ocupação mais antiga caracterizado por um uso misto, com predominância de residências de médio padrão e uma infraestrutura consolidada. Os edifícios que compõem esse complexo da repartição pública possuem um acesso restrito, sendo possível entrar apenas por uma via específica (Figura 170). Por conta disso, o local é frequentado principalmente pelos seus funcionários. O complexo é cercado pela ferrovia, por edifícios residenciais, por vegetação e pela COCAM, que está localizada ao lado. Apesar de não estar diretamente integrado ao seu entorno devido ao acesso restrito, todos os prédios estão em uso e bem conservados.

**Figura 170** – Equipamento Público destacado na malha urbana



Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

Atualmente, o complexo é de propriedade da Prefeitura Municipal de Catanduva e desempenha a função de um importante centro de serviços públicos. Abriga a Guarda Civil Municipal, o Arquivo Público Municipal, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cozinha piloto da

<sup>37</sup> Informações disponíveis em: <https://ceagesp.gov.br/a-ceagesp/institucional/> e [https://www.agric.com.br/comercializacao/o\\_que\\_e\\_ceagesp.html](https://www.agric.com.br/comercializacao/o_que_e_ceagesp.html); Acesso em 25 dez. 2022.

prefeitura, a Defesa Civil, o almoxarifado da Secretaria da Saúde, o depósito da merenda escolar da Secretaria da Educação e a frota de ônibus escolares, como mostrado na figura 171.

**Figura 171** – Equipamentos Públicos



Fonte: A Autora (2022)

O local é bastante arborizado, conforme ilustra a figura 172, e abriga um pomar ao lado do galpão, dentro de seu terreno, que é considerado pela população um item de "Interesse Histórico e Cultural" segundo o Mapa Comunitário de Monumentos de Interesse Histórico e Cultural<sup>38</sup>, da Prefeitura Municipal de Catanduva.

**Figura 172** – Entrada do complexo



Fonte: A Autora (2022)

<sup>38</sup> Mapa disponível em:

[http://www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa\\_43\\_patrimonio.pdf](http://www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_43_patrimonio.pdf) acesso em 11/05/2023.

O edifício principal da antiga CEAGESP, originalmente, é um armazém industrial com dois principais volumes, constituindo dois principais pavilhões, com telhado de duas águas cada um, acessos laterais e pilares dispostos no centro e nas paredes laterais de cada um dos pavilhões, conforme ilustram as figuras 173, 174 e 175, das fachadas do edifício. Nota-se que o edifício possui apenas acessos pelas fachadas laterais, sendo que as janelas se localizam apenas pelas fachadas frontal e posterior.

**Figura 173** – Fachada frontal do edifício



Fonte: A Autora (2022)

**Figura 174** – Fachada posterior do edifício

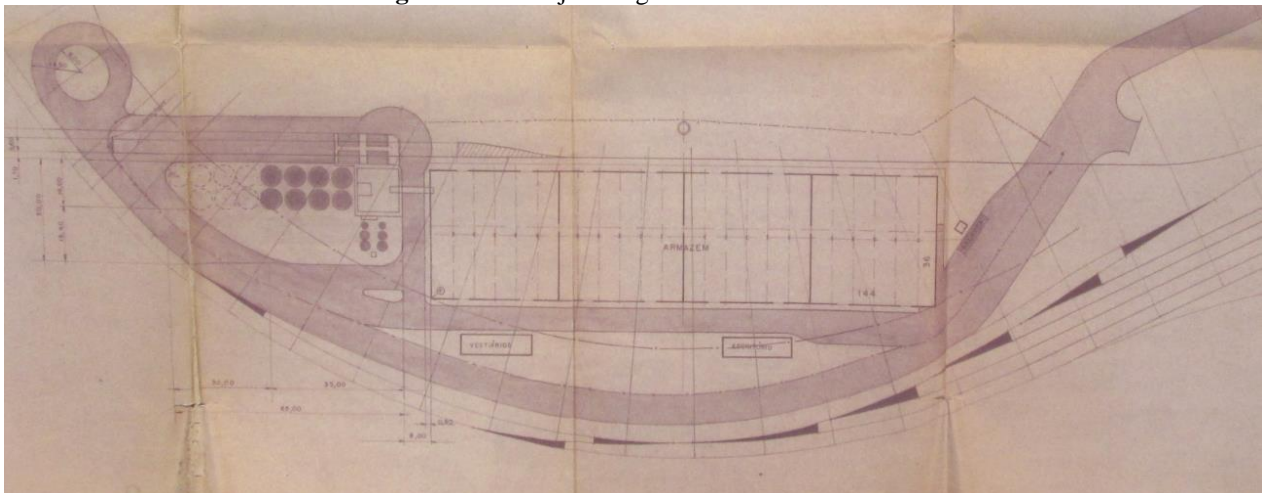


Fonte: A Autora (2022)

**Figura 175** – Fachadas laterais do edifício

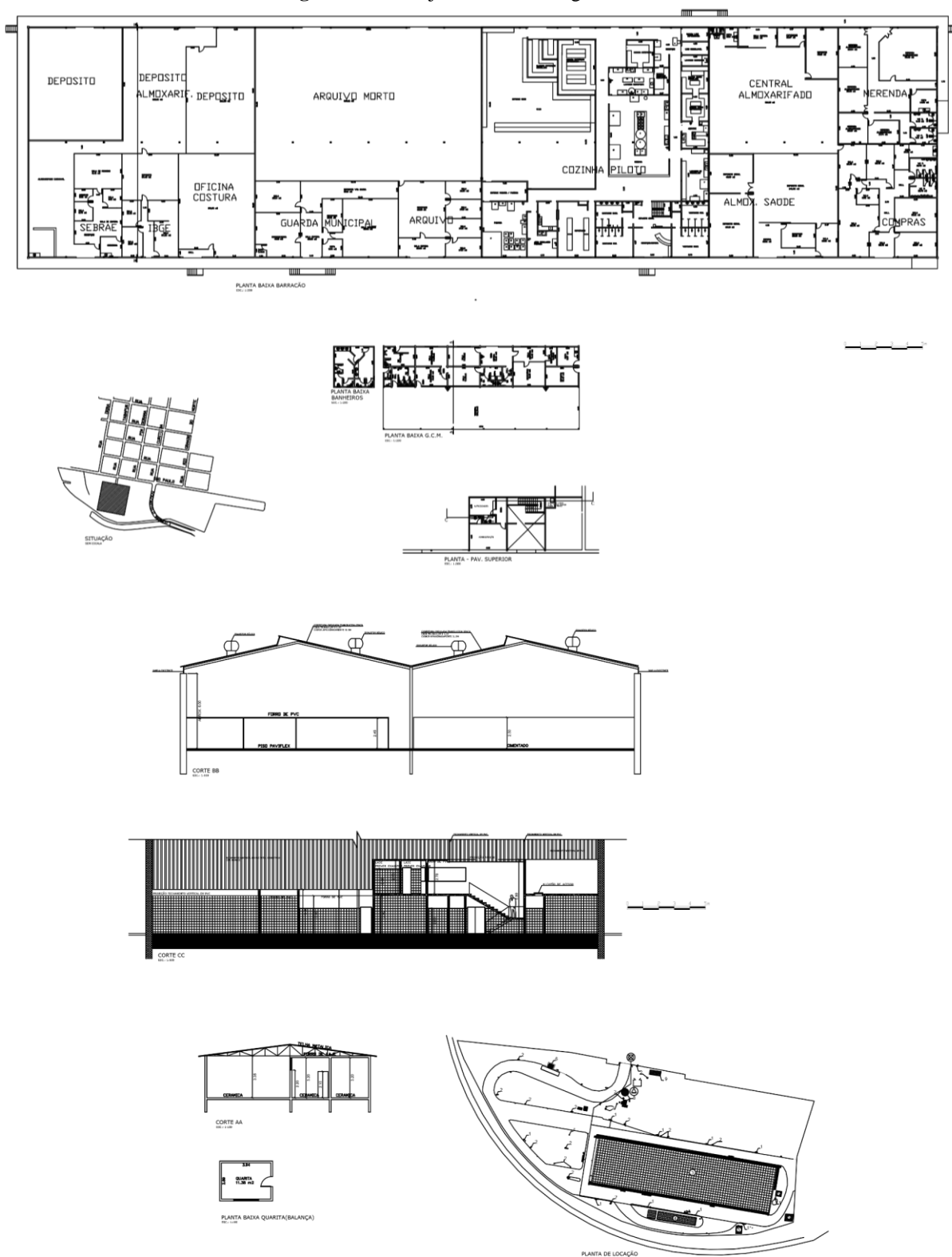
Fonte: A Autora (2022)

Quanto às técnicas construtivas, utilizando o levantamento fotográfico como base, as paredes do galpão principal são de alvenaria, o piso é cimento queimado (original) e cerâmico (apenas as partes reformadas, não originais), a cobertura é de alumínio e PVC, a estrutura do telhado é de treliça metálica, as esquadrias são metálicas, as janelas são de vidro e as portas são metálicas de enrolar (provavelmente apenas as originais), e as novas portas, após as reformas, são feitas com esquadrias metálicas e vedação de vidro. Os projetos originais (Figura 176) e atual (Figura 177) foram coletados, respectivamente, no DNIT e na Secretaria de Planejamento e Informática da Prefeitura Municipal de Catanduva.

**Figura 176** – Projeto original da CEAGESP

Fonte: DNIT (1965)

Figura 177 – Projeto atual da antiga CEAGESP



Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva (2014)

O projeto original da CEAGESP, de 1965, mostra um grande armazém, dois anexos - vestiário e escritório, uma balança e silos para armazenagem de produtos agrícolas. O projeto de 2014, por sua vez, ilustra as divisórias no interior do armazém principal e a construção do

anexo da Guarda Civil Municipal. Os silos e o escritório, por sua vez, não aparecem no projeto, o que sugere que foram demolidos.

Houve várias modificações dentro do galpão para abrigar os compartimentos da repartição pública, como a instalação de paredes de alvenaria, piso cerâmico, azulejos, nova pintura, divisórias e forros de PVC, instalação de portas de vidro com esquadrias metálicas, equipamentos industriais, elétricos e ar condicionado, além da construção de anexos, como o prédio da Guarda Civil Municipal (Figura 178).

**Figura 178** – Prédio da Guarda Civil Municipal



Fonte: A Autora (2022)

A figura 179, por sua vez, ilustra que o Arquivo Público Municipal manteve as características originais, como o piso em cimento queimado e a cobertura metálica, sem a instalação de novos pisos, divisórias e paredes.

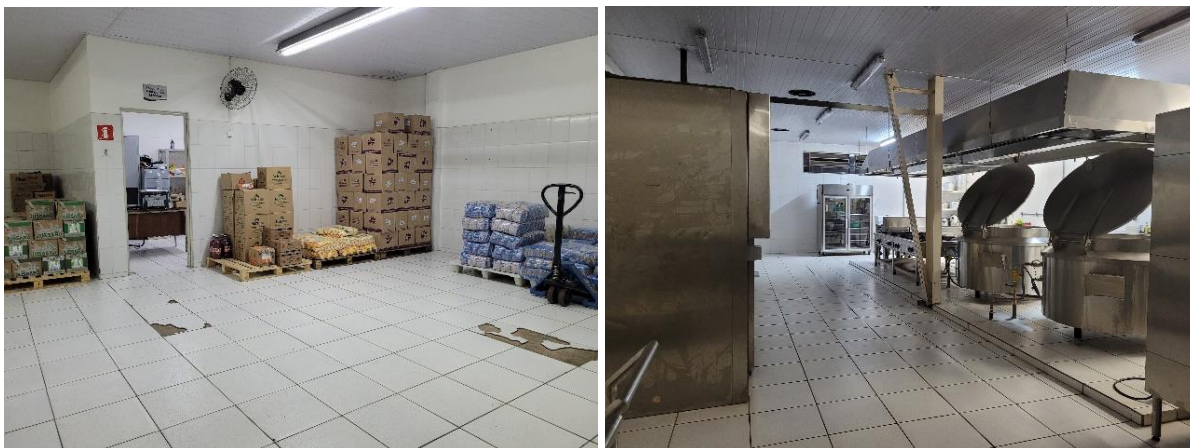
**Figura 179** – Arquivo Público Municipal



Fonte: A Autora (2022)

Já a cozinha piloto, por sua vez, exigiu um maior grau de intervenção para que o edifício atendesse às suas funções. Nesse caso, foram instalados forro de PVC, piso cerâmico, paredes de alvenaria, azulejos cerâmicos e equipamentos elétricos/industriais.

**Figura 180** – Cozinha Piloto



Fonte: A Autora (2022)

Isso ocorre porque o local abriga também câmaras de refrigeração de alimentos e áreas de preparação da merenda escolar, que requerem condições materiais e ambientais específicas, bem como uma temperatura adequada para o preparo dos alimentos.

**Figura 181** – Refeitório e depósito de merenda escolar



Fonte: A Autora (2022)

Na parte posterior do complexo, há um amplo pátio de manobras onde a frota de ônibus escolar da prefeitura é armazenada, como pode ser observado na figura 182.

**Figura 182** – Vista do viaduto Miguel Pachá: Pátio da frota de ônibus escolar



Fonte: A Autora (2022)

Esse pátio está diretamente conectado à COCAM, separado apenas por um alambrado. Além disso, uma parte desse pátio está sob o viaduto Miguel Pachá, que oferece uma vista que engloba a indústria, a linha férrea e a antiga CEAGESP, como ilustrado na figura 183.

**Figura 183** – Vista do viaduto Miguel Pachá: COCAM, ferrovia e o prédio da antiga CEAGESP



Fonte: A Autora (2022)



Apesar das várias reformas necessárias para acomodar as novas funções, o complexo não perdeu sua identidade e encontra-se em bom estado de conservação. Todas as suas partes estão em uso, incluindo seu entorno, conforme mencionado anteriormente. Além disso, os funcionários consideram o local agradável e tranquilo, especialmente devido à presença de áreas arborizadas e espaços de descanso e convivência.

Portanto, o antigo complexo da CEAGESP é um bom exemplo de utilização do patrimônio industrial local, levando em consideração suas características específicas e contexto. É importante ressaltar que o complexo não é um bem tombado, permitindo assim maior flexibilidade em termos de intervenções em comparação com bens protegidos por tombamento.

#### 2.2.8. Instituto Brasileiro do Café (1967)

Antes de adentrar neste tópico, é importante frisar que o trabalho de campo foi realizado em 2018 e em 2022, devido às visíveis mudanças e ao acelerado processo de degradação que o edifício sofreu durante esses quatro anos. Dessa forma, esta pesquisa considera necessário e de suma importância o registro desses dois momentos do conjunto do IBC.

O armazém do extinto Instituto Brasileiro do Café (IBC), também referido em documentos coletados no DNIT como "armazém II do IBC", é um galpão construído em 1967, originalmente destinado ao armazenamento de grãos de café. O IBC está localizado na Vila Motta, em uma área de ocupação recente, pós-década de 1950.

O entorno do IBC caracteriza-se como um grande vazio urbano devido a barreiras físicas, como a ferrovia e o córrego, além de uma área de brejo ambientalmente frágil, com problemas de erosão e alagamentos periódicos causados pelas cheias do Rio São Domingo. É um local que enfrenta o problema da falta de integração urbana, pois existe apenas um único acesso entre bairros pela rua São Paulo, que sofre problemas de tráfego por cruzar com a ferrovia. O entorno é predominantemente composto por residências, e os loteamentos fechados marcam a paisagem local, contrastando entre moradias de baixo e alto padrão. É uma área que não possui uma forte vivência urbana e nem espaços públicos qualificados,

contando apenas com residências, loteamentos fechados, o conjunto do armazém do IBC e o grande vazio urbano, que se apresenta desconectado de seu entorno.

**Figura 184** – IBC destacado na malha urbana

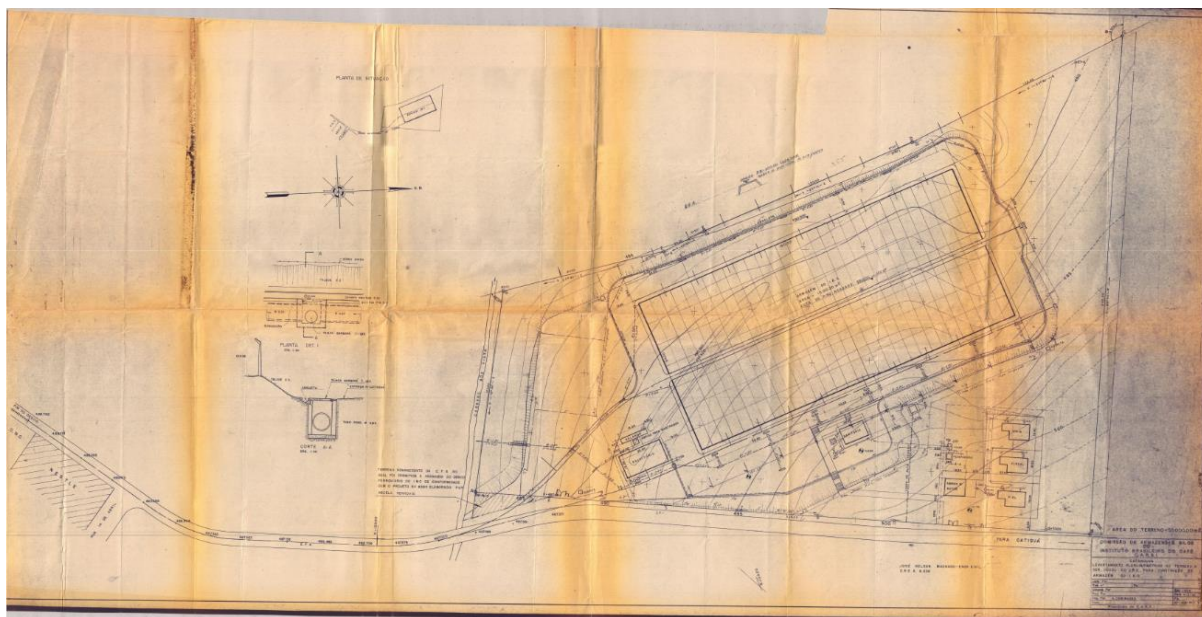


Fonte: A Autora, baseado em imagem do Google Earth (2020)

De acordo com a certidão de matrícula nº 3.061 do 2º Cartório de Registro de Imóveis de Catanduva, o terreno onde está localizado o armazém do IBC pertencia à Fazenda Boa Vista, de propriedade de Bento Geraldo Salles. Segundo o mesmo documento, em 1978, a Prefeitura Municipal de Catanduva adquiriu 55 mil m<sup>2</sup> de terreno do espólio de Bento Geraldo Salles por meio de desapropriação judicial.

No mesmo ano, a prefeitura doou esse terreno para o IBC. Em 2001, por meio da averbação 5, datada de 15 de agosto de 1994, o imóvel foi incorporado ao Patrimônio da União Federal, em conformidade com o artigo 9º da Lei nº 8.029/1990, regulamentado pelo decreto nº 99.240 de 7 de maio de 1990, que extinguiu o IBC. Portanto, a construção do armazém do IBC, em 1967, foi anterior à regularização do terreno, em 1978, onde o imóvel está situado.

De acordo com a planta original do IBC (Figura 185), fornecida pela SPU, o engenheiro José Nelson Machado é atribuído como autor do projeto. Ele é uma figura notável em Catanduva – inclusive uma avenida na cidade leva seu nome.

**Figura 185** – Projeto do IBC

Fonte: Superintendência de Patrimônio da União (1966)

O conjunto é composto por um armazém principal, com uma área aproximada de 16.000 m<sup>2</sup>, além de outras edificações externas ao galpão. Essa informação é confirmada por um documento de 2018, proveniente do Sistema de Gerenciamento dos Imóveis Especiais de Uso da União, fornecido pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU, 2018):

Armazém com 15.120,00 m<sup>2</sup>, outro armazém com 8.919,00 m<sup>2</sup>, com estrutura metálica, cobertura com telhas de alumínio, 3 residências com 151,00 m<sup>2</sup>, cada casa totalizando 453,00m<sup>2</sup> - 1 escritório com 295,66m<sup>2</sup> - 1 escritório com 71,00m<sup>2</sup> - refeitório e vestiário com 114,66m<sup>2</sup>, - 1 cabine de força com 11,52m<sup>2</sup> - cabine de força para compressa com 11,34m<sup>2</sup> - 1 guarita com 3,00m<sup>2</sup> - 3 guaritas de com 3,00m<sup>3</sup> cada, 1 lavador de carro com 41,25m<sup>2</sup> - um abrigo de carro com 84,75m<sup>2</sup>.

As paredes do galpão principal são construídas em alvenaria, o piso é revestido com asfalto, a cobertura é feita de alumínio, e a estrutura do telhado é composta por treliças metálicas. Além disso, a planta do galpão é modular, contando com 20 portas e 8 unidades de pavilhões, conforme ilustrado nas figuras 186, 187 e 188.

**Figura 186** – Fachada lateral do armazém do IBC II



Fonte: DESTRO (2018)

**Figura 187** – Interior do armazém do IBC II



Fonte: DESTRO (2018)

**Figura 188** – Fachada frontal do armazém do IBC II



Fonte: DESTRO (2018)

As três residências do conjunto, conforme ilustrado na Figura 189, estão em boas condições de conservação e apresentam as seguintes características, de acordo com o documento fornecido pela SPU: possuem dimensões de 9,7 x 15,05 metros, fundação direta construída em alvenaria de tijolos, cobertura feita com telhas de barro apoiadas em estrutura de madeira, e os pisos são revestidos com cerâmica e tacos de madeira.

**Figura 189** – Habitações dos antigos funcionários (vigia, fiscal e fiel) do IBC



Fonte: A Autora (2020)

De acordo com o documento mencionado, o refeitório, o escritório (Figuras 190, 191, 192 e 193) o vestiário (Figuras 194 e 195) também possuem fundação direta construída em alvenaria de tijolos, pisos revestidos com cerâmica e tacos de madeira, e cobertura com estrutura de madeira para suportar as telhas de barro.

**Figura 190** – Guarita e escritório



Fonte: A Autora (2018)

**Figura 191** – Escritório

Fonte: A Autora (2018)

Ao contrário das residências, o escritório apresenta-se em péssimo estado de conservação, com vidros quebrados, pisos e azulejos danificados, além de aparelhos sanitários e portas depredados.

**Figura 192** – Interior do escritório

Fonte: A Autora (2018)

**Figura 193** – Interior e entrada do escritório

Fonte: A Autora (2018)

O vestiário, por sua vez, encontra-se menos danificado em comparação ao escritório, mas ainda apresenta alguns aparelhos sanitários danificados. Além disso, a vegetação está tomando conta da edificação.

**Figura 194** – Vestiário



Fonte: A Autora (2018)

**Figura 195** – Interior do vestiário



Fonte: A Autora (2018)

Não há informações específicas sobre as guaritas, porém, com base na fotografia (figura 196), pode-se observar que suas paredes foram construídas em alvenaria de tijolos e apresentam sinais de depreciação.

**Figura 196** – Guaritas



Fonte: A Autora (2018)

Retomando o documento citado anteriormente, a cabine de força para compressa possui fundação direta, paredes de alvenaria e cobertura de alumínio; o lavador e o abrigo de carros possuem fundação direta de alvenaria com telhas de alumínio. Além disso, consta no documento que o conjunto também possuía um reservatório metálico elevado de 18 m de altura, sobre estrutura metálica (com capacidade para 30.000 litros); um reservatório subterrâneo de concreto armado (com capacidade de 40.000 litros); um poço semiartesiano, com bomba de recalque (com capacidade de vazão média de 1500 litros/hora); e uma balança de veículos.

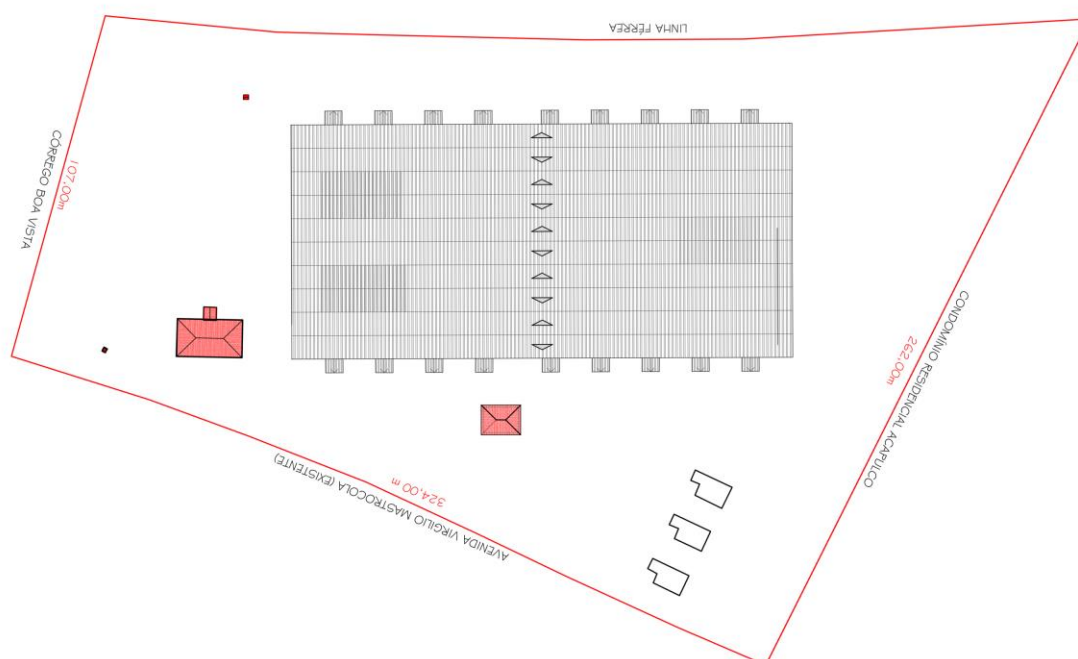
Além de ter operado com a lavoura cafeeira, o conjunto já foi utilizado para atender à atividade canavieira e armazenar açúcar, quando o espaço do IBC foi cedido para a Usina Cerradinho, com um estoque de cerca de 20% de sua capacidade<sup>39</sup>. Após esse período, o IBC entrou em desuso, situação que ocorre até os dias de hoje.

Existe um projeto de reforma do IBC, realizado em 2018 na prefeitura, que previa destinar o conjunto para abrigar as frotas de ônibus escolares da prefeitura, seus automóveis, a Secretaria de Transportes, a Secretaria de Meio Ambiente e a Secretaria de Obras e Serviços. Em decorrência do projeto, um novo levantamento do edifício e seus anexos – exceto das residências – foi realizado pela autora em ocasião do estágio na Prefeitura Municipal de Catanduva, que são apresentados nas figuras 197, 198 e 199:

<sup>39</sup> Informações retiradas de documento fornecido pela SPU: “SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ – Armazém II**. Processo Digitalizado Integralmente (3999059). SEI 05026.000169/2002-65. São Paulo/SP, 2002.”

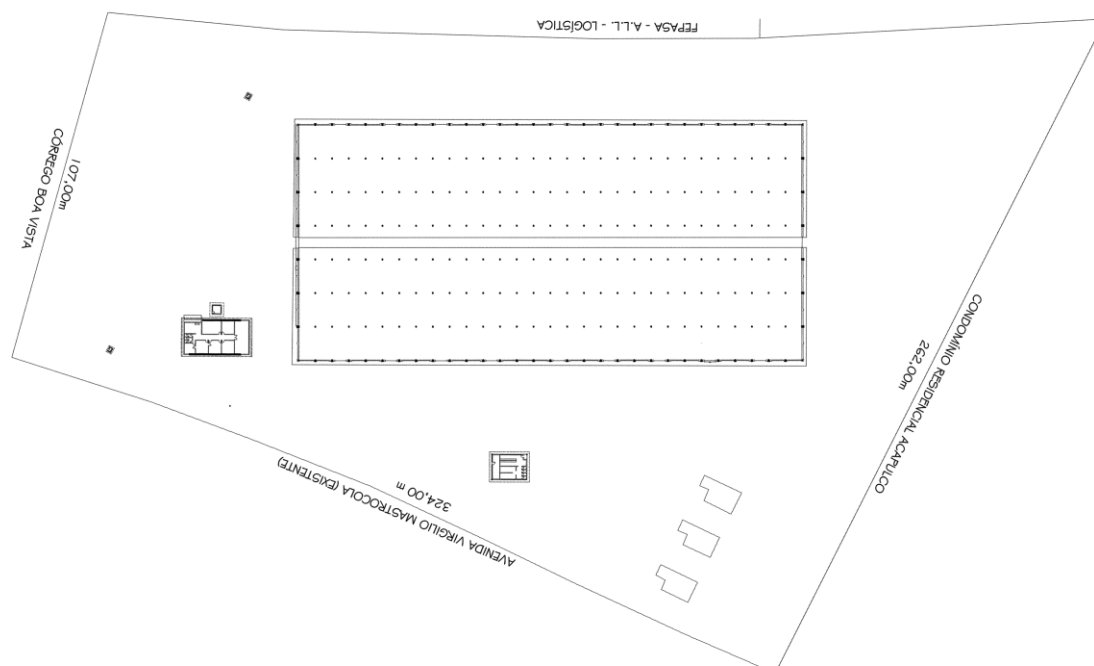


**Figura 197** – Planta de cobertura

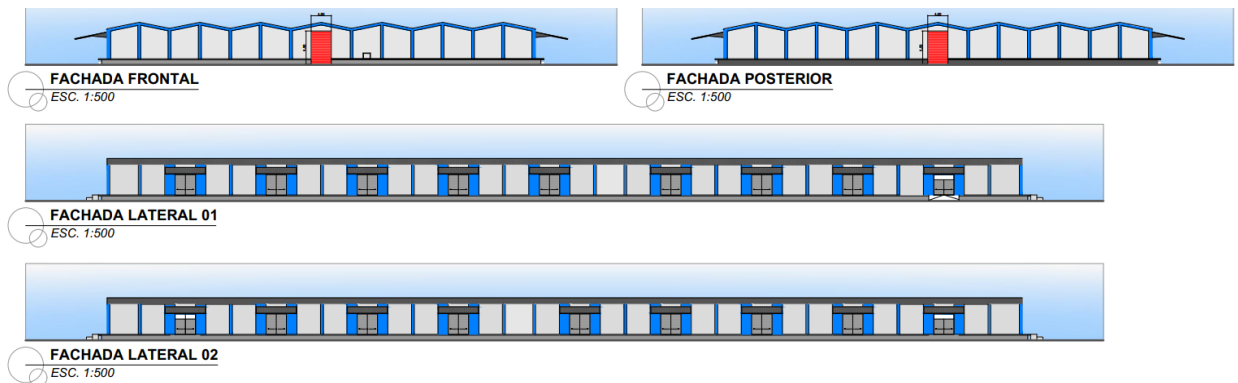


Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva (2018)

**Figura 198** – Planta do conjunto



Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva (2018)

**Figura 199** – Fachadas do armazém principal

Fonte: Prefeitura Municipal de Catanduva (2018)

No entanto, de acordo com relatos de funcionários da Secretaria de Planejamento e Informática da PMC, por questões de orçamento, o projeto não foi executado e acabou sendo arquivado. Desde então, o edifício permanece sem uso e seu estado de conservação vem piorando com o tempo, como pode ser conferido nas figuras 200, 201, 202 e 203.

**Figura 200** – Portas do galpão principal

Fonte: A Autora (2022)

**Figura 201** – Interior do galpão



Fonte: A Autora (2022)

**Figura 202** – Fachada frontal do galpão



Fonte: A Autora (2022)

**Figura 203** – Estruturas metálicas do galpão

Fonte: A Autora (2022)

Quatro anos após a última visita em campo, o IBC apresenta-se totalmente depredado, sem cobertura, sem portas, seu interior está tomado por entulho, vegetação e algumas peças da estrutura metálica estão ausentes.

Esse acelerado processo de degradação do IBC reflete os desafios de gestão da SPU, como já mencionado, visto o grande volume de bens em mãos do governo federal, mas também a má gestão do poder público em prevenir e fiscalizar ações que venham a depredar o seu patrimônio. Enquanto esteve em uso, o IBC estava em boas condições, porém, ao ficar sem utilização, foi rapidamente depredado.

Por isso, faz-se de suma importância uma análise pormenorizada sobre o estado de conservação e de preservação de todos os objetos de análise – em conjunto com a aplicação do questionário – que será analisado no capítulo a seguir.



## **CAPÍTULO 3 – O VALOR DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE URBANA: REMINISCÊNCIAS, MEMÓRIAS E GESTÃO PÚBLICA**

### **3.1 ESTADO DE CONSERVAÇÃO E DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DE CATANDUVA**

Nos capítulos 1 e 2, cada um dos edifícios foi analisado individualmente através de sua história, sua arquitetura, seus agentes, seus usos e sua condição atual. O objetivo deste item é retomar os resultados apresentados anteriormente, sintetizá-los e classificar as edificações de forma conjunta, observando o estado de conservação e de preservação de suas estruturas e as memórias da população para avaliar sua participação na construção da história da cidade e da identidade urbana atualmente.

O estado de preservação indica se o edifício manteve as mesmas características internas e externas em relação à construção original, como fachada, volumetria, cores, cobertura, esquadrias e disposição interna dos cômodos. A classificação para a preservação é: "original" indica que o bem não sofreu modificações externas e nem internas; "modificado" indica que o bem passou por modificações internas, mas externamente manteve a mesma fachada e a volumetria em relação à construção original; ou "descaracterizado"<sup>40</sup> indica que o bem foi totalmente alterado, sendo irreconhecível em relação ao bem original.

Considerado o exposto, nenhum dos objetos de análise foi considerado original, uma vez que todos passaram por modificações em seu exterior, e principalmente no interior. Foram classificados como "modificados" os seguintes conjuntos: IBC, Recicla Catanduva, Armazém do Café, Estação Cultura, CEAGESP, Indústrias Soubhia e a maior parte das residências da vila ferroviária - esses edifícios passaram por alterações ao longo do tempo, mas não foram descaracterizados em relação às construções originais, pois mantiveram a mesma fachada e a volumetria.

Não foram encontradas fotos antigas da CEAGESP e, por isso, a comparação foi feita sobre o projeto original. Da mesma forma, não foi possível levantar fotografias atuais que




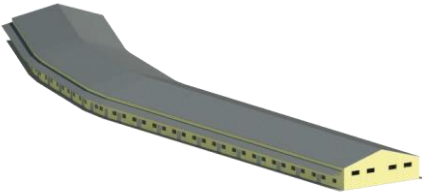


---

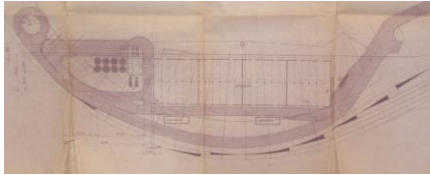







<sup>40</sup> É importante ressaltar que o termo "descaracterizado" se refere a edificações que passaram por alterações significativas, a ponto de adquirirem características substancialmente diferentes em relação à construção original, tornando-se assim irreconhecíveis. Portanto, é essencial entender que nem toda modificação resulta na descaracterização da edificação.

mostrem o Recicla Catanduva em perspectiva aérea, e assim foi utilizada uma maquete 3D do edifício, baseada em levantamento métrico e fotográfico do prédio, realizado pela autora.

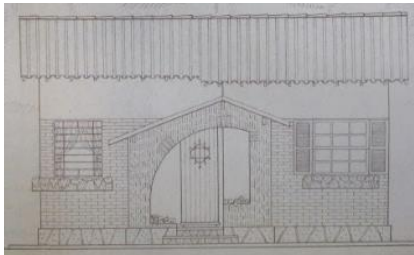


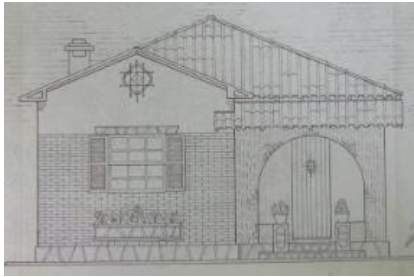

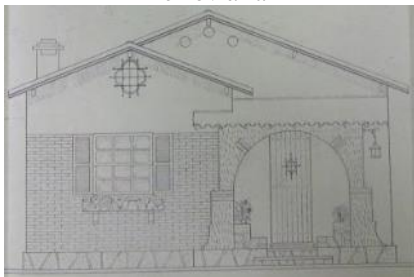

Os únicos casos em que os bens indicam "descaracterizados" foram a COCAM, duas residências da vila ferroviária do São Francisco e três residências ferroviárias próximas à rotunda, cujas feições encontram-se praticamente irreconhecíveis da construção original. Como não foram encontradas fotografias antigas das vilas ferroviárias do São Francisco e do Higienópolis, a comparação foi feita pelo projeto. No caso das vilas ferroviárias próximas à rotunda, não foram encontradas fotografias antigas ou projetos originais, o que justifica tê-las mantido fora da tabela abaixo, que compara o estado de preservação dos imóveis em relação à construção original:

**Tabela 5** – Comparação em relação ao estado de preservação

EDIFICAÇÃO	ORIGINAL	ATUAL
IBC	<p data-bbox="560 992 754 1021"><b>Figura 204 - IBC</b></p>  <p data-bbox="528 1294 786 1323">Fonte: ARAÚJO (1987)</p>	<p data-bbox="986 992 1270 1021"><b>Figura 205 – Extinto IBC</b></p>  <p data-bbox="1002 1294 1254 1323">Fonte: A Autora (2022)</p>
Recicla Catanduva	<p data-bbox="552 1328 767 1357"><b>Figura 206 – DNC</b></p>  <p data-bbox="467 1630 847 1659">Fonte: Museu Padre Albino (1937)</p>	<p data-bbox="914 1328 1342 1357"><b>Figura 207 – 3D do Recicla Catanduva</b></p>  <p data-bbox="999 1608 1257 1637">Fonte: DESTRO (2018)</p>
Armazém do Café	<p data-bbox="483 1664 834 1693"><b>Figura 208 – Anderson Clayton</b></p>  <p data-bbox="467 1966 847 1995">Fonte: Museu Padre Albino [194-?]</p>	<p data-bbox="954 1664 1305 1693"><b>Figura 209 – Armazém do Café</b></p>  <p data-bbox="962 1966 1297 1995">Fonte: dos proprietários (2019)</p>

<p><b>CEAGESP</b></p>	<p><b>Figura 210</b> – Projeto original da CEAGESP</p>  <p>Fonte: DNIT (1965)</p>	<p><b>Figura 211</b> – Repartição pública</p>  <p>Fonte: A Autora (2022)</p>
<p><b>COCAM</b></p>	<p><b>Figura 212</b> – IRFM em 1936</p>  <p>Fonte: VICHNEWSKI (2004)</p>	<p><b>Figura 213</b> – COCAM</p>  <p>Fonte: A Autora (2022)</p>
<p><b>Estação Cultura</b></p>	<p><b>Figura 214</b> – Estação ferroviária</p>  <p>Fonte: MEINLCHMIEDT [196-?]</p>	<p><b>Figura 215</b> – Estação Cultura</p>  <p>Fonte: MARIN JR (2018)</p>
<p><b>Indústrias Soubhia</b></p>	<p><b>Figura 216</b> – Machina Soubhia</p>  <p>Fonte: Museu Padre Albino (1952)</p>	<p><b>Figura 217</b> – Oficina da Madeira</p>  <p>Fonte: A Autora (2022)</p>



<p><b>Vila ferroviária</b></p> <p><b>(Tipologia C1)</b></p>	<p><b>Figura 218</b>– Tipologia C1 da vila ferroviária</p>  <p>Fonte: DNIT (1949)</p>	<p><b>Figura 219</b> – Tipologia C1 da vila ferroviária, preservadas</p>  <p>Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)</p> <p><b>Figura 220</b> – Tipologia C1 da vila ferroviária, descaracterizadas</p>  <p>Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)</p>
<p><b>Vila ferroviária</b></p> <p><b>(Tipologia C2)</b></p>	<p><b>Figura 221</b> –Tipologia C2 da vila ferroviária</p>  <p>Fonte: DNIT (1949)</p>	<p><b>Figura 222</b> – Tipologia C2 da vila ferroviária</p>  <p>Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)</p>
<p><b>Vila ferroviária</b></p> <p><b>(Tipologia C3)</b></p>	<p><b>Figura 223</b> –Tipologia C3 da vila ferroviária</p>  <p>Fonte: DNIT (1949)</p>	<p><b>Figura 224</b> – Tipologia C3 da vila ferroviária</p>  <p>Fonte: DESTRO; SALCEDO (2021)</p>

Fonte: A Autora (2023)

O estado de conservação dos edifícios indica se é necessária conservação ou restauração dos elementos que os compõem. O estado de conservação dos materiais (estrutura, piso, revestimento, cobertura e esquadrias) foi realizado seguindo os mesmos critérios de SALCEDO (2011): "bom", quando o material está conservado, sendo apenas necessária sua manutenção; "regular", quando o item está parcialmente deteriorado, sendo







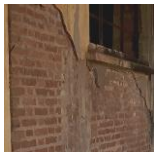






necessária sua restauração, sua recuperação; e "péssimo", quando o material está bastante deteriorado, sendo necessária sua substituição.

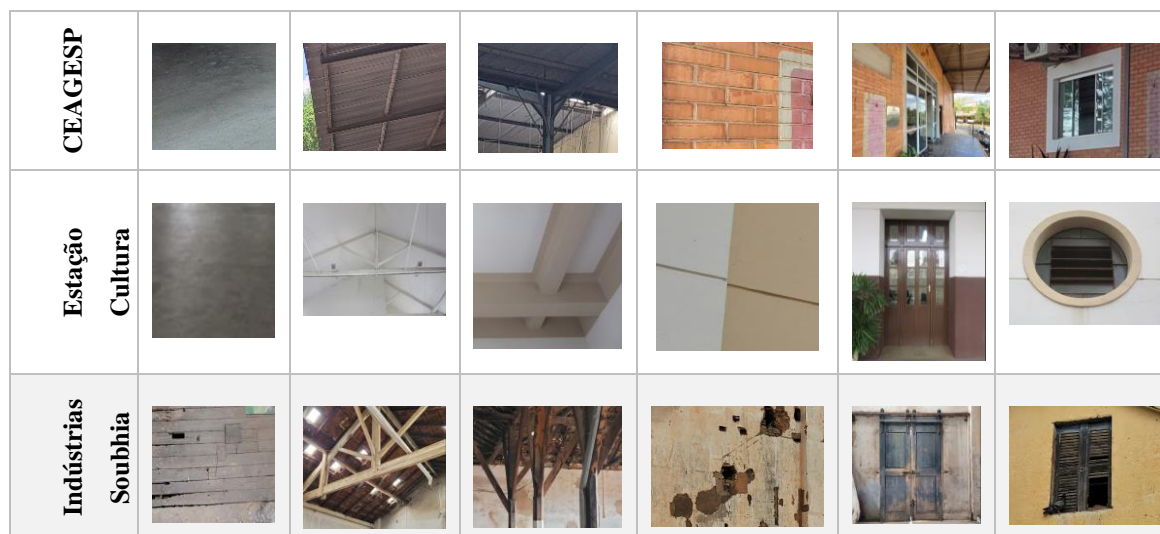
Considerando o exposto, as Indústrias Soubhia (com exceção do escritório da marcenaria), o Recicla Catanduva e o IBC foram classificados com péssimo estado de conservação, uma vez que seus elementos, especialmente portas, janelas, esquadrias, cobertura e revestimentos, necessitam ser completamente refeitos/substituídos. O piso necessita de restauro e a estrutura dos três edifícios não apresenta situação de risco para os usuários, sendo apenas necessária sua revisão e manutenção.

O Armazém do Café encontra-se em estado de conservação regular, com a necessidade de manutenção da estrutura, revitalização de revestimentos e cobertura, e troca de algumas portas e janelas. No caso da Estação Cultura e da antiga CEAGESP, tudo se encontra em bom estado de conservação, sendo necessária apenas a manutenção.

Em relação à COCAM e às vilas ferroviárias, não há dados suficientes para classificar o estado de seus materiais porque o acesso ao interior dos edifícios não foi permitido - devido a esse motivo, elas foram mantidas fora da tabela 6. Porém, acredita-se que ambos estejam em bom estado de conservação devido ao registro fotográfico externo e ao funcionamento dos bens.

**Tabela 6** – Estado de conservação dos materiais

	Piso	Cobertura	Estrutura	Revestimento	Portas	Janelas
<b>IBC</b>						Inexistente no projeto original
<b>Recicla Catanduva</b>						
<b>Armazém do Café</b>						



Fonte: A Autora (2023)

A tabela abaixo representa uma síntese de todos os edifícios objetos de análise dessa pesquisa, onde são apresentados os seus registros históricos (data de construção, identificação estilística e uso original) e também seus registros atuais (uso atual, estado de preservação e estado de conservação).

**Tabela 7 – Síntese das edificações**

Edificações	Registro Histórico			Registro atual		
	Data de construção	Identificação estilística	Uso original	Uso atual	Estado de preservação	Estado de conservação
Indústrias Soubhia	1915	Eclético Ferroviário	Industrial (café, arroz e algodão)	Marcenaria	Modificado	Ruim
Machina Progresso	1918	Sem identificação estilística	Industrial (café)	Demolido	Demolido	Demolido
Rotunda	Década de 1930	Sem identificação estilística	Rotunda	Demolido	Demolido	Demolido
Recicla Catanduva	1934	Sem identificação estilística	Industrial (café)	Reciclagem	Modificado	Ruim
Armazém do Café	1934	Zig zag art decó	Industrial (algodão)	Eventos	Modificado	Regular
COCAM	1937	Eclético	Industrial (algodão)	Industrial (café)	Descaracterizado	Bom
Estação Cultura	1948	Streamline art decó	Estação ferroviária	Cultural	Modificado	Bom
Vilas Ferroviárias	Década de 1950	Bangalô/Missões	Residencial	Residencial	Modificado (11); Descaracterizado (2)	Bom
CEAGESP	1965	Sem identificação	Industrial (grãos/hortif)	Repartição Pública	Modificado	Bom

		estilística	ruti)			
IBC	1967	Sem identificação estilística	Industrial (café)	Sem uso	Modificado	Ruim

Fonte: A Autora (2023)

De acordo com a tabela 7, dos dez edifícios estudados nesta pesquisa, apenas dois mantiveram a função original: a COCAM (uso industrial) e a vila ferroviária (uso residencial). Quanto ao estado de preservação, dois conjuntos foram classificados como "descaracterizados", sete como "modificados" e dois como "demolidos". Por fim, em relação ao estado de conservação, tem-se dois edifícios demolidos, três em estado ruim de conservação, um em estado regular e quatro em bom estado de conservação.

Nota-se que os edifícios mais recentes apresentam melhor estado de conservação (exceto o IBC, que foi depredado), enquanto os mais antigos foram demolidos ou estão em estado ruim/regular. Os edifícios em melhor estado estão em uso, enquanto aqueles sem uso/parcialmente utilizados encontram-se em péssimo estado de conservação. Portanto, é necessário promover o uso desses complexos para manter suas estruturas em boas condições de conservação. No entanto, o uso não garante necessariamente a preservação em relação ao prédio original, uma vez que, sem o tombamento, abrem-se precedentes para intervenções que possam descaracterizar sua arquitetura. Mas não se trata de realizar o tombamento indiscriminadamente em todos os edifícios, é preciso ter critérios para escolher o que e como preservar. Nesse sentido, torna-se necessário investigar e aprofundar as leituras que levantem questões sobre identidade, memória e valor, conforme abordado no próximo tópico.

### **3.2 A CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE NA MEMÓRIA COLETIVA: VALOR E SIGNIFICADO DO PATRIMÔNIO CULTURAL**

Neste tópico, a discussão aborda a construção da identidade na memória coletiva a partir da atribuição de significado e valor histórico, científico e artístico ao patrimônio cultural. Esse arcabouço teórico respalda, no próximo tópico, as respostas coletadas no questionário aplicado à população local.

Conforme Choay (2001), o patrimônio é reconhecido como expressão da cultura de uma comunidade, enraizado no tempo e no espaço, e relacionado à identidade coletiva. Além dos monumentos arquitetônicos, o patrimônio pode ser composto por elementos simbólicos,

como lugares, bairros, cidades, coleções, práticas e valores que são herdados do passado e transmitidos às gerações futuras. A memória transmitida pelos grupos sociais que buscam reafirmar sua identidade só persiste porque está ancorada em um contexto socioespacial, ou seja, está presente nos espaços materiais e mentais das comunidades (CONNERTON, 1993). Portanto, compreende-se que o Patrimônio Cultural vai além das dimensões materiais e tangíveis, abarcando também o imaterial e se aproximando do domínio da construção de valores, aos quais são atribuídos significados pelos próprios indivíduos na sociedade. Além disso, o patrimônio possui uma representatividade enquanto signo e significado:

Valor, escolha, alternativas, diferenças, hierarquização: eis uma série de noções correlatas, que configuram o universo da cultura. A cultura se caracteriza, pois, por ser um domínio em construção e reconstrução permanentes, segundo critérios e normas sensibilizados não pelo acaso e pelo arbítrio, mas pelos significados e pela desejabilidade que eles podem lastrear, induzindo comportamentos - são os valores. Poderíamos desde já falar em valores culturais como sendo o que designa tudo aquilo que for capaz de responder às necessidades humanas pela mediação preponderante dos sentidos, dos significados (MENESES, 2000, p. 29).

Nesse sentido, ao trazer para a discussão o campo do Patrimônio Cultural, deve-se abordar também a questão do valor instituído pelos homens na sociedade, uma vez que compreender seu universo exige entender suas raízes sociais (MENESES, 2000). De acordo com Choay (2001), Alois Riegl foi "(...) o primeiro historiador a interpretar a conservação dos monumentos antigos a partir de uma teoria dos valores" (CHOAY, 2001, p.116-117).

Segundo Choay (2001), foi durante a Revolução Francesa, com a destruição de inúmeros monumentos e símbolos ligados à monarquia absolutista, que surgiu na França a gênese da ideia de monumento histórico, pautado no nacionalismo e na ideia do patrimônio histórico como representação e herança de um povo. Portanto, dentro de uma escala hierárquica, o valor nacional é o mais importante e também o que rege todos os outros valores atribuídos a um patrimônio histórico: o valor cognitivo ou educacional (pautado na criação de uma história e memória nacionais, através da celebração dos trunfos da nação); o valor econômico (ligado à exploração de renda em cima daquele bem, como no turismo); e, por fim, o valor artístico (ligado à contemplação visual e também utilizado como método pedagógico na formação de artistas plásticos).

A qualquer século que pertençam, lembra Kersaint, os monumentos são "testemunhas irrepreensíveis da história". Por isso, eles permitem construir uma multiplicidade de histórias - história política, dos costumes, da arte, das técnicas - ao

mesmo tempo que auxiliam na pesquisa intelectual e na formação das profissões e dos artesanatos. Além disso, eles funcionam como introdução a uma pedagogia geral do civismo: os cidadãos são dotados de uma memória histórica que terá o papel efetivo de memória viva, uma vez que mobilizará o sentimento de orgulho e superioridade nacionais (CHOAY, 2001, p.117).

Meneses (2009) trabalha os diferentes tipos de valores atribuídos a um bem cultural de acordo com suas características: valor cognitivo, afetivo, estético, pragmático e ético. Pode-se agregar a esses valores o histórico. O valor cognitivo toma o bem como um documento capaz de fornecer informações e fruição intelectual. O valor afetivo, ligado à sensação de pertencimento e memória que aquele bem transmite a quem dele usufrui, está relacionado à memória e identidade. O valor estético, também chamado de valor formal, refere-se ao apreço visual da obra arquitetônica, sua relevância arquitetônica. O valor pragmático está associado ao potencial de uso daquele bem, à sua utilidade prática. Já o valor ético diz respeito à capacidade de apropriação desse bem cultural e às interações sociais ligadas a ele. O valor histórico refere-se aos acontecimentos realizados que marcaram os processos industriais e sua relação com a cidade.

Para Ruskin<sup>41</sup> (1892 *apud* CHOAY, 2001), a idade de um edifício seria o valor mais precioso que um bem pode ter, pois mostra as marcas do seu tempo. Portanto, a restauração significaria a mais completa destruição da obra, pois apagaria as marcas que dão valor ao monumento. Segundo o autor, não se pode rememorar sem a arquitetura, o que significa dizer que uma obra atinge a perfeição quando é memorial, ou seja, quando possui valor de reverência. Nesse sentido, a obra deve conter um significado e um valor importante:

O valor de reverência Ruskin atribuiu a memória uma destinação e um valor novos do monumento histórico. "Nós podemos viver sem [a arquitetura], adorar nosso Deus sem ela, mas sem ela não podemos nos lembrar." Essa afirmação do famoso capítulo VI ("The Lamp of Memory"), da obra "The Seven Lamps of Architecture", continua a atribuir à arquitetura uma função e um sentido que estão em contradição com as ideias de Hegel e de Victor Hugo de que "Isto matará aquilo". Sobretudo, ela tem origem em uma outra intencionalidade. Para o autor de "As pedras de Veneza", a arquitetura é o único meio de que dispomos para conservar vivo um laço com um passado ao qual devemos nossa identidade, e que é parte de nosso ser (CHOAY, 2001, p.139).

---

<sup>41</sup> RUSKIN, John. **Seven lamps of architecture**. Charles E. Merrill, 1892.

Como invocar esse passado? De acordo com Halbwachs (1968), a evocação de lembranças está ligada a quadros sociais que as pessoas possuem como pontos de referência para a reconstrução da memória. Dessa forma, o processo de lembrar não se faz isoladamente, mas está ligado a um grupo ou a uma comunidade afetiva onde está enraizada a memória individual. Nesse sentido, a lembrança é uma experiência coletiva, uma vez que nossas impressões e sentidos apoiam-se em nossas lembranças e também na lembrança alheia, como afirmou Halbwachs (1968, p. 34):

Não é suficiente reconstituir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que esta reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível se fizera e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. Somente assim podemos compreender que uma lembrança possa ser ao mesmo tempo reconhecida e reconstruída.

Portanto, a memória coletiva dá-se pela evocação de lembranças que estão ligadas a um grupo e, por sua vez, faz parte de um domínio comum. Da mesma forma, a memória individual também está ligada a um processo coletivo:

Consideremos agora a memória individual. Ela não está inteiramente isolada e fechada. Um homem, para evocar seu próprio passado, tem frequentemente necessidade de fazer apelo às lembranças dos outros. Ele reporta a pontos de referência que existem fora dele, e que são fixados pela sociedade (HALBWACHS, 1968, p. 54).

O lugar que um determinado grupo frequenta também possui um sentido para os membros daquela coletividade. Para Halbwachs (1968, p. 133), "(...) cada detalhe desse lugar em si mesmo tem um sentido que é inteligível apenas para membros do grupo (...)." Nesse sentido, o lugar é dinâmico, e cada mudança nas relações do grupo com o lugar modifica diretamente o ambiente e as relações que aquelas pessoas tinham com aquele local.

Sem dúvida, a diferenciação de uma cidade resulta na origem de uma diversidade de funções e costumes sociais; mas, enquanto o grupo evolui, a cidade, em seu aspecto exterior, muda mais lentamente. Os hábitos locais resistem às forças que tendem a transformá-los, e essa resistência permite perceber melhor até que ponto, em tais grupos, a memória coletiva tem seu ponto de apoio sobre as imagens espaciais. Com efeito, as cidades se transformam no curso da história (HALBWACHS, 1968, p. 136).

Dessa forma, a memória coletiva relaciona-se diretamente à memória afetiva que determinados grupos estabelecem por um determinado local, como se a memória fosse espacializada e materializada nas cidades, nas edificações e nas ruas onde se habitam.

Um outro habitante, para quem esses velhos muros, essas casas decrépitas, essas passagens escuras e essas ruas sem saída, faziam parte de seu pequeno universo, e cujas lembranças se ligam a essas imagens, agora apagadas para sempre, sente que toda uma parte de si mesmo está morta com essas coisas e lamenta que elas não tenham durado, pelo menos tanto tempo quanto lhe restam para viver (HALBWACHS, 1968, p. 137).

Para Le Goff (1990), uma lembrança não se trata apenas de um processo mnemônico ligado à reconstituição de fatos passados, mas principalmente de uma releitura do passado. Por se tratar de uma interpretação do passado, e, portanto, subjetiva, a lembrança estaria muito mais próxima ao universo da linguagem, pois seria resultado de um produto social, ligado à memória:

A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas (LE GOFF, 1990, p. 423).

Para o autor, a memória enquanto linguagem é um instrumento de luta social e está ligado às relações de poder, uma vez que cada grupo pode reivindicar seu direito à memória e à sua identidade.

Do mesmo modo, a memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva (LE GOFF, 1990, p. 426).

Como em um único país podem coexistir classes, grupos, indivíduos e identidades conflitantes, é inviável estabelecer um critério único e imutável para definir o que é autêntico. Por isso, os valores devem considerar as majorias e minorias, não apenas uma cultura dominante. Esses valores podem integrar uma política cultural, vinculada a uma visão nacional, seja ela proveniente de uma maioria democrática ou imposta por um grupo minoritário, constituindo um projeto que abrange aspectos políticos, econômicos e culturais



de forma simultânea, configurando, dessa maneira, uma constante que permeou a história das nações nos séculos XIX e XX (WARNIER, 2000).

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia. Mas a memória coletiva não é somente uma conquista, é também um instrumento de um objeto de poder. São as sociedades cuja memória social é sobretudo oral ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória (LE GOFF, 1990, p. 479).

Tais políticas culturais detêm-se em instrumentos legítimos para a denominação e o reconhecimento de um bem como um objeto patrimonial de proteção, fazendo-se através das normas e regulamentações de cada Estado. Buscando reafirmar sua identidade, o homem insere-se em um processo de produção de um universo simbólico que idealiza um passado e uma história nacional à qual se quer afirmar ou fortalecer, ressaltando determinados aspectos históricos em detrimento de outros.

De acordo com o professor, arquiteto e urbanista Castriota (2009), trata-se de um processo de seleção que caracteriza uma cultura, em uma escolha de elementos que busca construir uma identidade, uma relação de pertencimento a uma coletividade, conforme citou o autor:

As políticas de preservação trabalham sempre com a dialética lembrar-esquecer: para se criar uma memória, privilegiam-se certos aspectos em detrimento de outros, iluminam-se certos aspectos da história, enquanto outros permanecem na obscuridade. Assim, no campo da conservação do patrimônio, os valores vão ser sempre centrais para se decidir o que conservar – que bens materiais representarão a nós e a nosso passado – bem como para determinar como conservar – que tipo de intervenção esses bens devem sofrer para serem transmitidos para as gerações futuras (CASTRIOTA, 2009, p. 93-94).

Ao legado patrimonial são atribuídos uma série de valores, como já discutido, e a autenticidade desses valores encontra-se na veracidade da forma como esse patrimônio é transmitido. De acordo com a Carta de Brasília (1995), o grau de autenticidade de um bem pode ser dimensionado a partir da forma como essa herança é transmitida para a posteridade. Para um bem ser considerado autêntico, os valores transmitidos não podem legitimar apenas certos fatos ou memórias em detrimento de outros. Ou seja, o bem deve transmitir a memória

em todas as suas nuances e diversidades, considerando o legado como um todo e não selecionando o que será lembrado em detrimento do que será esquecido. Em suma, o bem é autêntico quando há correspondência entre o objeto material e seu significado - essa correspondência embasa a preservação da memória e das referências culturais, o que implica a preservação da imaterialidade.

O tema da autenticidade passa então pela da identidade, que é mutável e dinâmica e que pode adaptar, valorizar, desvalorizar e revalorizar os aspectos formais e conteúdos simbólicos de nossos patrimônios (CARTA DE BRASÍLIA, p. 2, 1995).

A discussão e análise sobre a conservação e preservação do patrimônio no século XX abrangeu a noção do conceito de "bem cultural", englobando tecidos urbanos tradicionais que foram reconhecidos como representativos de signos significativos de culturas e civilizações. Nesse sentido, o conceito de bem cultural na cidade adquiriu um sentido mais amplo, indo além dos monumentos históricos isolados, à medida que passaram a ser entendidos como territórios, cujo significado é construído também pelos elementos históricos e culturais relacionados a eles, sendo vistos e compreendidos como uma ideia de conjunto.

Ao trazer essa discussão para os objetos desta pesquisa, a partir do entendimento dos bens culturais como conjuntos, busca-se responder à pergunta: qual é o significado do conjunto de edificações que constituem o complexo ferroviário em Catanduva? O significado desses bens é atribuído pelos indivíduos em sociedade, através da compreensão do valor desse patrimônio cultural, que faz parte da construção da identidade urbana. Portanto, para responder a essa pergunta, é fundamental abordar a visão dos moradores em relação ao patrimônio ferroviário da cidade, o que é discutido no próximo tópico.

### **3.3 PERCEPÇÃO DOS MORADORES EM RELAÇÃO AO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO DA CIDADE**

Esse tópico abrange a percepção dos moradores sobre a preservação do patrimônio industrial e ferroviário, por meio da aplicação de questionários. O objetivo foi analisar os significados e valores presentes na memória coletiva dos moradores de Catanduva em relação ao patrimônio cultural da cidade, incluindo o patrimônio industrial na análise.

Para viabilizar a realização das entrevistas, a pesquisa foi submetida pela autora à Plataforma Brasil para apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Escola de Artes,

Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Os documentos solicitados pela Plataforma Brasil, como o projeto de pesquisa, os instrumentos de coleta de dados e a aplicação do questionário, foram submetidos em 08/11/2022. O parecer de aprovação do projeto foi emitido em 16/01/2023, permitindo o início da aplicação das entrevistas.

A primeira parte do questionário foi dedicada ao perfil dos entrevistados, incluindo idade, sexo e tempo de residência em Catanduva. A segunda parte consistiu em perguntas abertas, com o objetivo de compreender as relações dos moradores com o patrimônio industrial e ferroviário da cidade. As perguntas foram as seguintes:

1. Quais edifícios você considera mais importantes em Catanduva?
2. O que vem à mente quando você ouve o termo "complexo ferroviário"?
3. Você considera importante preservar os edifícios do complexo ferroviário em Catanduva? Por quê? (As imagens dos objetos de análise estavam ao lado desta pergunta)
4. Quais usos você sugere para a preservação dos edifícios mostrados? (As imagens dos objetos de análise estavam ao lado desta pergunta)
5. Você é a favor da retirada dos trilhos de dentro da cidade para fora do perímetro urbano? Por quê?<sup>42</sup>
6. Com a retirada dos trilhos, que usos poderiam ser dados aos espaços remanescentes do antigo leito ferroviário?
7. Quais desses edifícios mostrados na figura você conhece? (As fotografias dos objetos de análise foram apresentadas às pessoas durante a pergunta)<sup>43</sup>

Na primeira etapa da entrevista, realizada online entre os dias 1 e 5 de fevereiro de 2023, responderam ao questionário 60 pessoas, de forma anônima por meio do Google Forms. Dos participantes, 31 eram homens e 29 eram mulheres, com idades entre 24 e 92 anos. Essas pessoas residem ou residiram em Catanduva por um período de 7 a 92 anos.

---

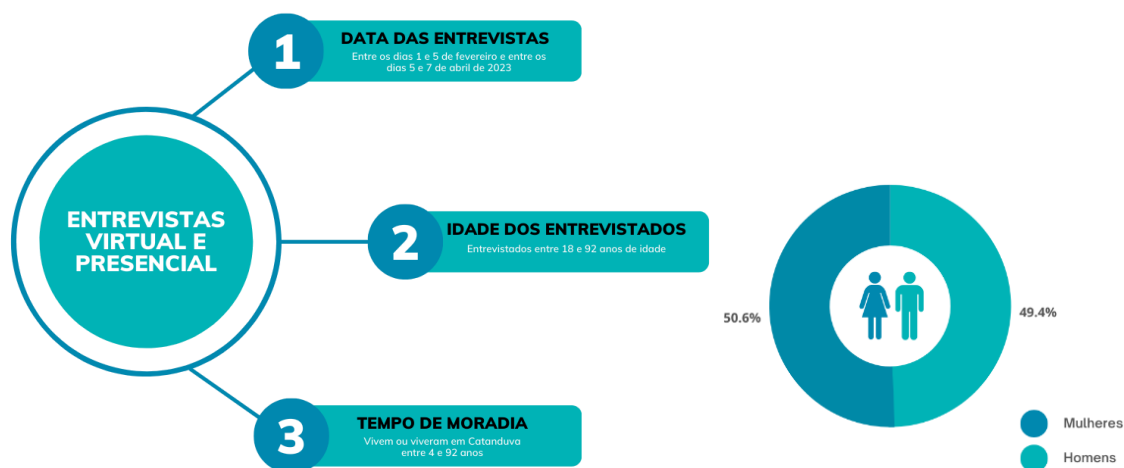
<sup>42</sup> Essa pergunta foi feita porque está previsto que a concessionária Rumo Logística, até 2025, construa o novo contorno ferroviário de Catanduva e que os trilhos sejam removidos de dentro do perímetro urbano. Informações disponíveis em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/2020/05/28/novo-contorno-ferroviario-de-catanduva-sera-feito-ate-2025/> acesso em 06/05/2023.

<sup>43</sup> Essa pergunta foi apenas aplicada às 25 pessoas que responderam o questionário de forma presencial.

A segunda etapa da entrevista ocorreu de forma presencial, entre os dias 5 e 7 de abril de 2023, e contou com a participação de 25 pessoas. A pesquisadora abordou indivíduos no centro da cidade de Catanduva, leu as perguntas e registrou as respostas em um formulário impresso. Dos entrevistados, 14 eram mulheres e 11 eram homens, com idades entre 18 e 77 anos. Essas pessoas são moradoras de Catanduva há, no mínimo, 4 anos e, no máximo, 67 anos.

Portanto, o total de entrevistados foi de 85 pessoas, sendo 43 mulheres e 42 homens, com idades variando entre 18 e 92 anos. Essas pessoas moram ou moraram em Catanduva por um período de 4 a 92 anos, conforme ilustrado na figura abaixo:

**Figura 225** – Resumo geral das entrevistas



Fonte: A Autora (2023)

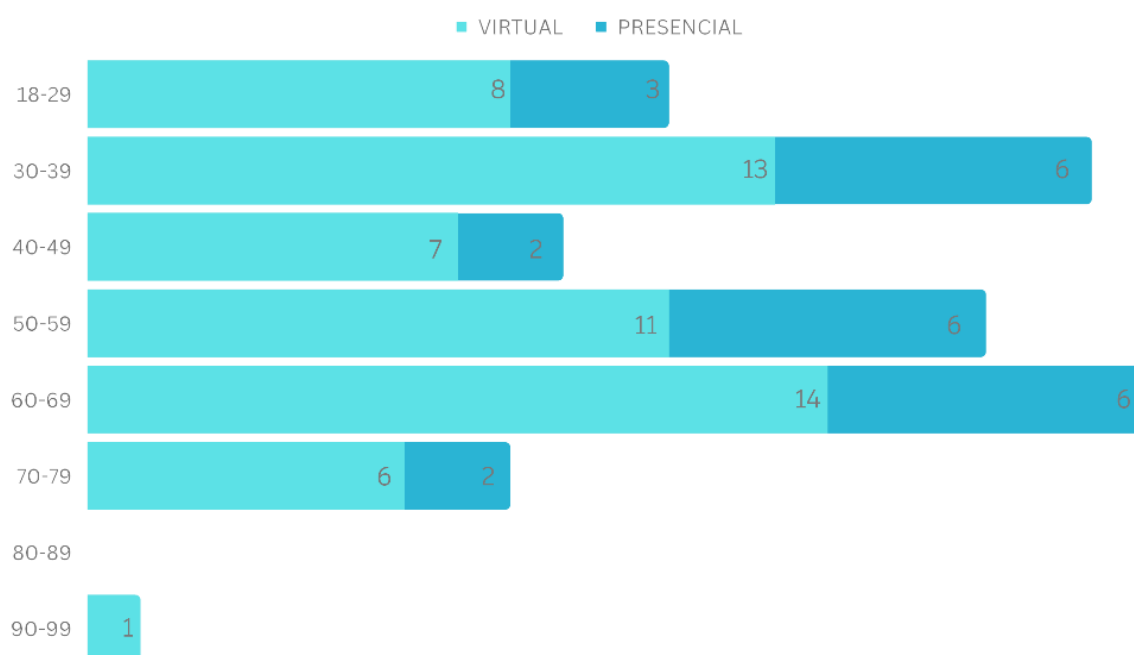
Os entrevistados da fase virtual são, em sua grande maioria, membros da comunidade online "CATANDUVA CONTA SUA HISTÓRIA". Trata-se de uma plataforma do Facebook onde pessoas diariamente fazem postagens de fotografias antigas reverenciando fatos, eventos, pessoas, famílias e edificações que consideram importantes ou de algum valor na cidade. Portanto, trata-se de um público mais engajado ou interessado em questões acerca do patrimônio cultural da cidade. Ademais, o questionário online também foi enviado a conhecidos, amigos, parentes e familiares, todos residentes em Catanduva, que se mostraram interessados em responder às perguntas.

A segunda fase serviu para analisar as respostas de pessoas que não necessariamente estejam engajadas em questões acerca do patrimônio cultural da cidade, ou seja, essa fase foi direcionada ao público em geral. Foram realizadas as mesmas perguntas do questionário online, tendo sido acrescentada apenas a seguinte pergunta: " Quais desses edifícios

mostrados na figura você conhece?" e, assim, foram mostradas as fotografias dos objetos de pesquisa - com exceção da rotunda - para analisar o nível de reconhecimento - ou desconhecimento - dos bens estudados pela população.

Observa-se, pelo gráfico abaixo, que a maioria dos entrevistados (23,52%) pertence à faixa etária dos 60 anos de idade, com 14 participantes na fase online e 6 na fase presencial, totalizando 20 pessoas. A participação dos adultos na faixa etária dos 30 anos de idade também foi expressiva, com 13 entrevistados na fase virtual e 6 na fase presencial, totalizando 19 pessoas - 22,35% do total. Por fim, o total de adultos entre 18 e 59 anos de idade corresponde a 56 pessoas - 65,88% dos entrevistados, de ambas as fases. A participação total dos idosos, por sua vez, foi de 29 pessoas, o que corresponde a 34,11% do total. Os números absolutos de pessoas entrevistadas, separados por fase presencial e virtual, e por faixa etária, estão expressos no gráfico abaixo:

**Gráfico 1** – Faixa etária dos entrevistados – fase online e presencial

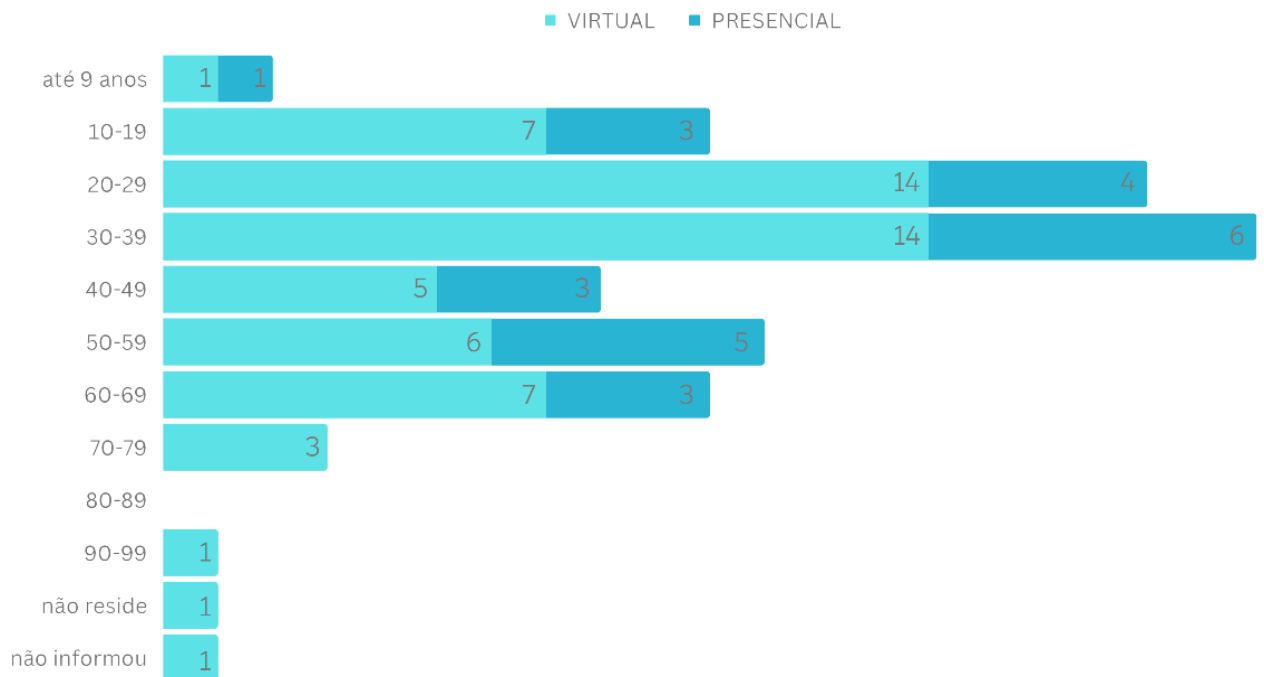


Fonte: A Autora (2023)

Quanto ao tempo de moradia em Catanduva, a maioria dos entrevistados (44,70%) informou que reside ou residiu na cidade por um período de 20 a 39 anos. Apenas uma pessoa afirmou nunca ter morado em Catanduva, e uma pessoa não respondeu à pergunta. O tempo de residência é um fator muito importante a ser considerado, pois demonstra que a população possui um vínculo prolongado e experiência vivida na cidade. O gráfico abaixo mostra a distribuição da quantidade de pessoas de acordo com o tempo de residência em Catanduva,

separando os resultados entre as entrevistas virtuais e presenciais:

**Gráfico 2** – Tempo de moradia em Catanduva – fase online e presencial

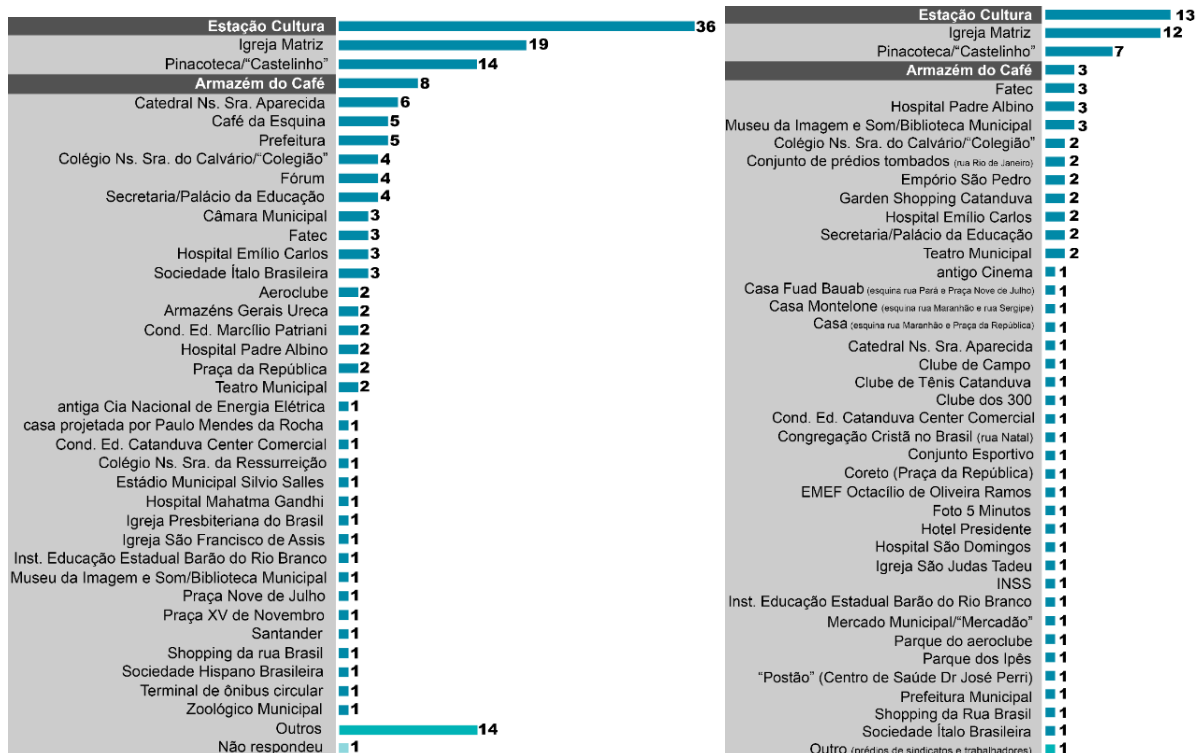


Fonte: A Autora (2023)

Na primeira pergunta, "Quais edifícios você considera mais importantes em Catanduva?", em ambas as entrevistas, foram mencionadas mais de uma obra nas respostas, uma vez que a pergunta não foi restrita a apenas um edifício. Dessa forma, foram citados diferentes tipos de construções, como casas, edifícios comerciais e residenciais, hotéis, instituições bancárias, igrejas, estádios, clubes, prédios institucionais, parques, praças, áreas de lazer e esportes, terminais de transporte urbano, hospitais, escolas, museus, bibliotecas e armazéns.

Ao analisar a frequência com que cada edifício foi mencionado nas respostas, verificou-se que os quatro edifícios mais citados em ambas as entrevistas foram, respectivamente, a Estação Cultura (20%), a Igreja Matriz de São Domingos (12,6%), a Pinacoteca Municipal/ "Castelinho" (8,5%) e o Armazém do Café (4,5%). Conforme mostram os gráficos 3 e 4, na entrevista virtual, de um total de 60 pessoas entrevistadas, 36 mencionaram a Estação Cultural, 19 mencionaram a Igreja Matriz, 14 mencionaram a Pinacoteca e 8 mencionaram o Armazém do Café. Já na entrevista presencial, de um total de 25 entrevistados, 13 mencionaram a Estação Cultura, 12 mencionaram a Igreja Matriz, 7 mencionaram a Pinacoteca e 3 mencionaram o Armazém do Café.

Gráficos 3 e 4 – Edifícios mais importantes – virtual e presencial



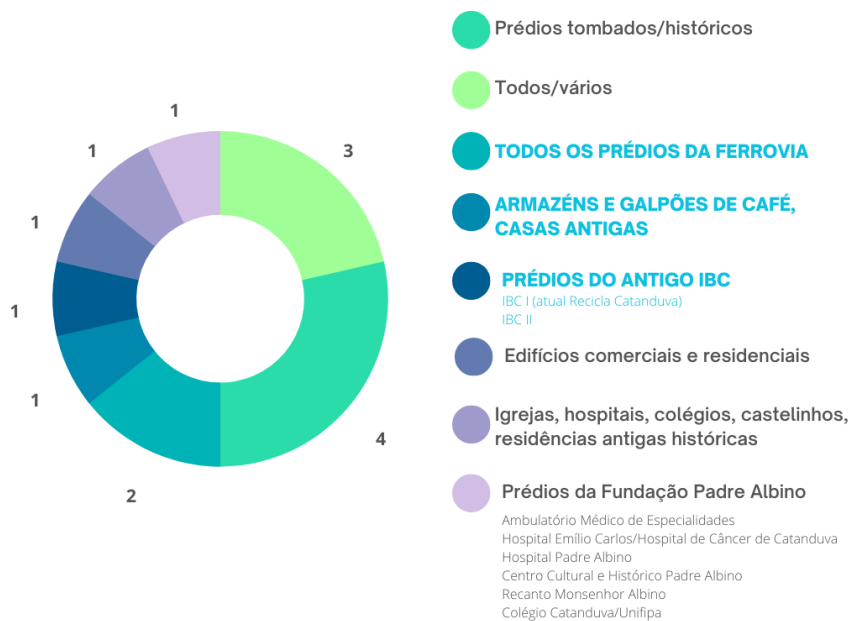
Fonte: A Autora (2023)

Outros edifícios também foram mencionados em ambas as fases das entrevistas, como o Colégio Nossa Senhora do Calvário/"Colegião" (2,4%), a Fatec (2,4%), a Prefeitura Municipal (2,4%), a Secretaria da Educação (2,4%), o Hospital Padre Albino (2%), o Hospital Emílio Carlos (2%), o Museu da Imagem e Som/Biblioteca Municipal (1,6%), a Sociedade Ítalo Brasileira (1,6%), o Teatro Municipal (1,6%), o Aeroclube (1,2%), o Instituto de Educação Estadual Barão do Rio Branco (0,8%) e o shopping da rua Brasil (0,8%).

Cabe ressaltar que na entrevista virtual foram mencionados outros exemplos de edifícios industriais, como os Armazéns Gerais Ureca (0,8%). Deve-se frisar que na entrevista virtual houve 14 respostas genéricas (5,7%), ou seja, que não mencionaram nenhum edifício específico, sendo classificadas como "outros", conforme ilustrado no gráfico 5.

É preciso observar que os edifícios industriais do patrimônio ferroviário foram mencionados quatro vezes (1,6%) como "todos os prédios da ferrovia" (0,8%), "armazéns e galpões de café" (0,4%) e "prédios do antigo IBC" (0,4%) - isso se refere ao IBC II, ao IBC I/Recicla Catanduva ou a ambos ao mesmo tempo - destacados em azul no gráfico 5.

**Gráfico 5 – Outros, entrevista virtual**



Fonte: A Autora (2023)

Na segunda pergunta, "O que vem à mente quando você ouve o termo "complexo ferroviário"?", devido à grande variedade de respostas, considerou-se necessário agrupá-las de acordo com seu conteúdo. É importante ressaltar que algumas respostas mencionam diversos tópicos e, portanto, estão presentes em mais de um grupo simultaneamente. Assim, o conteúdo analisado foi dividido em cinco grupos: Maquinário, Edificações, Memória Afetiva, Desenvolvimento e Trabalhadores, conforme ilustrado na imagem abaixo:



Fonte: A Autora (2023)



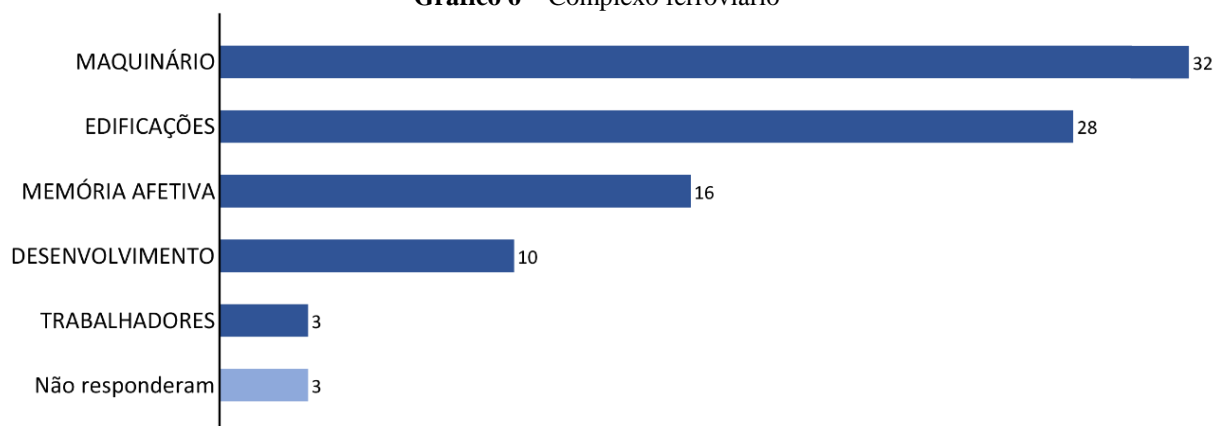
O grupo Maquinário foi mencionado em 34,78% das respostas, com os termos mais citados sendo: trem, maria-fumaça, ferrovia, trilhos, transporte, trem de passageiros, equipamentos, cancelas, sinalização, metrô, CPTM, rede e malha ferroviária. Portanto, a maioria das pessoas associa o termo complexo ferroviário ao maquinário utilizado nas ferrovias.

O segundo grupo mais presente nas respostas foi o das Edificações, mencionado em 30,43% das respostas, com termos como estação, Estação Cultura, todos os prédios da ferrovia, obras no entorno da ferrovia, passarela e rodoviária. Isso indica que muitas pessoas incluem os edifícios relacionados à ferrovia como parte de um complexo ferroviário, não se limitando apenas aos trilhos.

No grupo Memória Afetiva, presente em 17,39% das respostas, foram mencionados termos como "saúde", "saudosismo" e relatos de infância, como lembranças de viagens de trem, casa do avô, pais que trabalharam na FEPASA, funcionários e a esperança de que o trem de passageiros retorne. Isso demonstra que o complexo ferroviário evoca lembranças afetivas e nostálgicas nas pessoas.

Em 10,86% das respostas, o complexo ferroviário foi associado ao desenvolvimento econômico, mencionando o transporte de carga, bens e mercadorias, comércio, progresso, cafeicultura e subutilização dos recursos. Por fim, o grupo dos Trabalhadores foi mencionado em 3,26% das respostas, citando os funcionários da ferrovia, a vila ferroviária, a Associação Profissional dos Ferroviários da EFA e a expressão "luta de um povo", possivelmente referindo-se aos protestos de 1919 dos ferroviários, que resultaram no incêndio da primeira estação.

**Gráfico 6 – Complexo ferroviário**



Fonte: A Autora (2023)

Na terceira pergunta, que questionava se os entrevistados consideravam importante preservar os edifícios do complexo ferroviário em Catanduva e por quê, foram exibidas fotografias dos objetos de análise da pesquisa. Das 85 pessoas entrevistadas, uma não respondeu, uma respondeu que é a favor de preservar "apenas alguns", 11 são a favor de preservar, mas não explicaram o motivo, e 72 pessoas são a favor e também explicaram por que consideram importante preservar. As respostas foram agrupadas em cinco categorias: História, Cultura, Utilidade, Arquitetura e Memória Afetiva, conforme ilustrado na imagem abaixo:



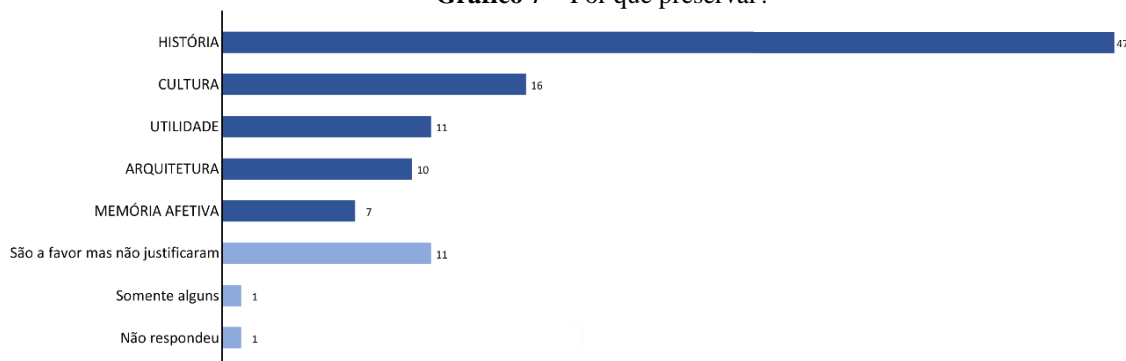
Fonte: A Autora (2023)

Em 45,19% das respostas, as pessoas justificam a importância de preservar os edifícios do complexo ferroviário porque eles fazem parte da história de Catanduva, que deve ser transmitida às futuras gerações. Cerca de 15,38% acreditam que a preservação se deve ao fato desses edifícios serem monumentos e patrimônio cultural da cidade. Em torno de 10,57% considera importante preservar essas construções devido ao seu potencial de utilização, capaz de gerar empregos, locais de lazer, estimular a economia, o desenvolvimento social e o turismo, evitando assim o abandono.

Aproximadamente 9,61% destacam a arquitetura dessas construções como motivo para sua preservação, ressaltando sua antiguidade, beleza e a forma de construção que era diferente

na época, além de ajudarem a identificar Catanduva na paisagem. Por fim, 6,73% das pessoas mencionaram questões de memória afetiva como justificativa para a preservação, pois esses edifícios remetem às lembranças dos velhos tempos e das viagens de trem.

**Gráfico 7 – Por que preservar?**



Fonte: A Autora (2023)

A quarta pergunta – "Quais usos você sugere para a preservação dos edifícios mostrados?" – das 85 pessoas entrevistadas, 71 deram sugestões de uso, enquanto 14 não souberam opinar ou não sugeriram nenhum tipo de uso. Os usos mais recomendados, em ordem decrescente, são os seguintes: Cultural, Educacional, Serviços/Iniciativa Privada, Assistência Social, Esporte e Lazer, Saúde e Institucional, conforme mostrado na figura abaixo:

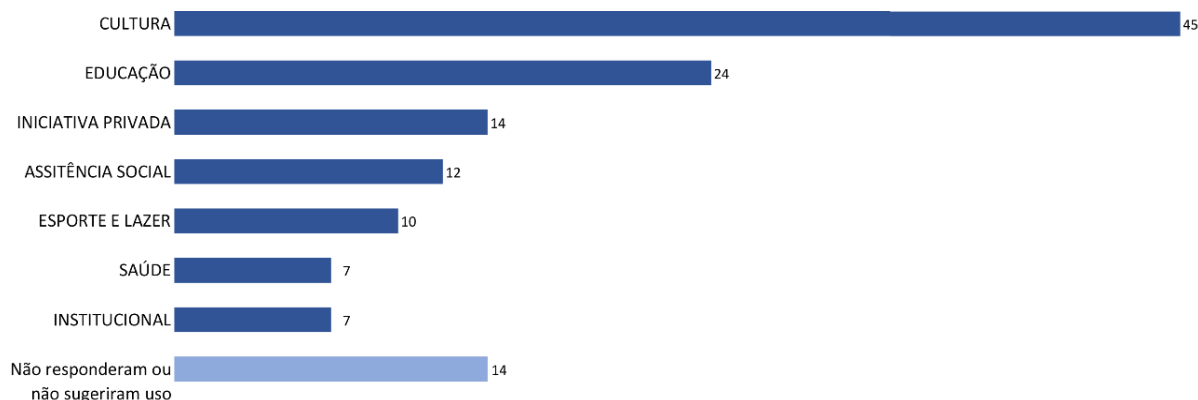
**Figura 228 – Usos sugeridos para os edifícios**



Fonte: A Autora (2023)

Os usos culturais sugeridos, presentes em 33,83% das respostas, foram museus, locais de visitação, exposições artísticas, salas de cinema, cursos musicais e teatrais. Os usos educacionais, em 18,04% das respostas, incluem cursos, escolas profissionalizantes, escolas de gastronomia e centros de inovação. Os usos voltados para serviços da iniciativa privada, presentes em 10,52% das respostas, sugerem espaços multifuncionais compartilhados (co-working), locais para incubadoras de microempresas, centros de inovação, indústrias ou armazéns para grãos, locais para eventos como happy-hour, festas, restaurantes, bares, cafeterias e atividades turísticas e hoteleiras. Em 9% das respostas, foram sugeridos usos sociais, como serviços ou centros de atendimento à população, creches para idosos, moradias para desabrigados e orfanatos. Em 7,5% das respostas, os usos sugeridos são voltados para locais de esporte e lazer, como parques, praças, locais de encontro e complexos esportivos. Por fim, em 5,26% das respostas, foram sugeridos usos institucionais (sedes de secretarias municipais, órgãos do governo e armazéns da prefeitura) e, com a mesma porcentagem, usos voltados para a saúde (centros de emergência de saúde pública).

**Gráfico 8** – Usos sugeridos para os edifícios



Fonte: A Autora (2023)

A quinta pergunta, "Você é a favor da retirada dos trilhos de dentro da cidade para fora do perímetro urbano? Por quê?", revela a polarização em relação à controvérsia do desvio ferroviário.

Dos 85 entrevistados, 39 (45,88%) são a favor do desvio ferroviário, sendo o principal argumento a questão do trânsito. Nesse caso, a retirada do trem é vista como uma medida que melhoraria a mobilidade urbana e proporcionaria um fluxo de tráfego mais eficiente. Algumas pessoas também sugeriam a construção de avenidas no antigo leito férreo. Outro argumento é que o trem causa transtornos, como barulho, atrasos e acidentes, incluindo descarrilamentos, e sua retirada traria maior segurança e possibilitaria um desenvolvimento urbano mais integrado

entre ferrovia e cidade, com a integração da ferrovia ao desenho urbano. Assim, a retirada possibilitaria uma modernização da malha ferroviária, permitindo a volta do trem de passageiros, enquanto o transporte de carga seria desviado para fora do espaço urbano.

**Tabela 8** – Retirada dos trilhos

<b>SIM</b> 39/85 = 45,88%	<b>NÃO</b> 38/85 = 44,70%	<b>NÃO SOUBERAM RESPONDER</b> 8/85 = 9,41%
<b>MOBILIDADE URBANO, FLUXO DE VEÍCULOS, TRÂNSITO E SEGURANÇA</b>	<b>PARTE DA HISTÓRIA DA CIDADE</b>	<b>TANTO FAZ</b>
AVENIDAS	SAUDOSISMO, GOSTA DO APITO E DE VER O TREM PASSAR	DEPENDE DO CUSTO
EVITAR ATRASOS DE COMPROMISSOS E ACIDENTES	PRESERVAR A PAISAGEM E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO	CONCILIAÇÃO ENTRE OS DOIS LADOS
INCÔMODO DO APITO DO TREM	TREM NATALINO	CRUZAMENTOS COM A LIHA FÉRREA SÃO TRANSTORNO
MODERNIZAÇÃO, CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO URBANO	NÃO ATRAPALHA	VALORIZAR A FERROVIA E INCORPORAR NA URBANIZAÇÃO
MODERNIZAR MALHA FERROVIÁRIA PARA VOLTAR TREM DE PASSAGEIROS	VOLTAR COM TREM DE PASSAGEIROS, TURÍSTICO OU VLT	RETIRAR TREM DE CARGA E VOLTAR COM TREM DE PASSAGEIROS

Fonte: A Autora (2023)

Trinta e oito pessoas (44,70%) mostraram-se contra a retirada da ferrovia da cidade, fundamentando seus argumentos no saudosismo e na memória afetiva do trem como parte da história de Catanduva. Além disso, uma parte das pessoas vê a retirada como uma possível ameaça aos edifícios da linha férrea. Destacou-se a necessidade de preservar a paisagem de Catanduva e seu patrimônio ferroviário como elementos da identidade urbana. Outro argumento é que a retirada do trem acabaria com o Trem Natalino, que consiste em locomotivas iluminadas com luzes de Natal, que passam pela cidade uma vez por ano, sendo atualmente uma atração para a cidade. Por fim, algumas pessoas que são a favor da retirada do trem, mas contra a retirada dos trilhos, argumentam que a linha férrea deve permanecer para possibilitar sua reutilização e ressignificação, como a volta de trens de passageiros ou a construção de trens turísticos ou de VLT.

Por fim, uma minoria de 8 pessoas (9,41%) não soube responder ou teve uma opinião intermediária. Houve um posicionamento de conciliação entre os dois lados, reconhecendo que a linha férrea, da forma como está atualmente, pode ser um problema para o trânsito e a segurança, mas também ressaltando a necessidade de valorizar a ferrovia e incorporá-la ao

desenho urbano. Dessa forma, um argumento foi a favor da retirada do trem de carga para fora do perímetro urbano, mantendo a possibilidade de reutilização dos trilhos para o transporte de passageiros.

Pode-se destacar um ponto em comum presente nos três posicionamentos das respostas: a volta do trem de passageiros ou a reutilização do leito férreo como transporte ferroviário para pessoas.

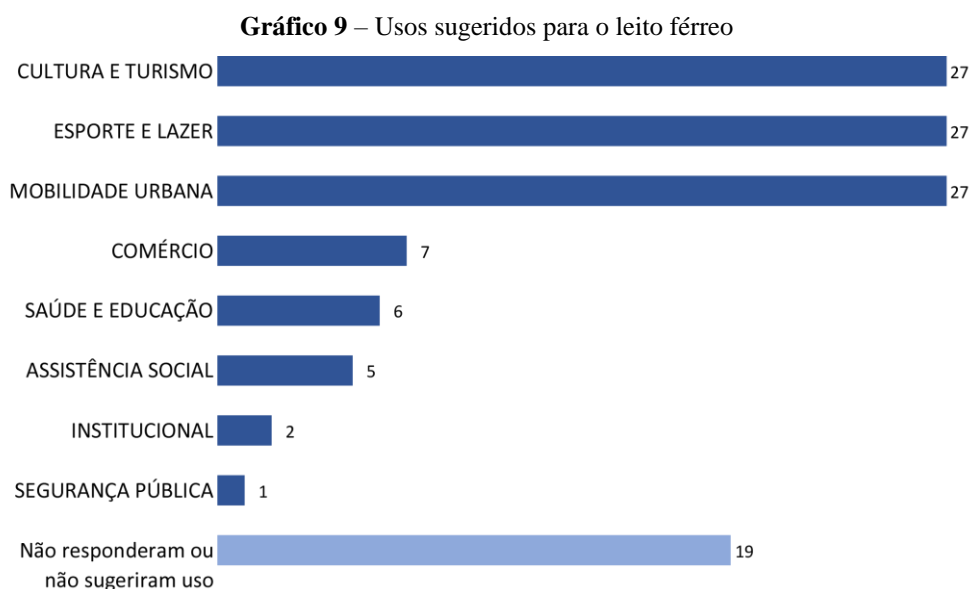
Na sexta pergunta, "Com a retirada dos trilhos, que usos poderiam ser dados aos espaços remanescentes do antigo leito ferroviário?", dos 85 entrevistados, 19 (15,7%) não responderam, não souberam ou não sugeriram nenhum uso. Os usos mais sugeridos foram Cultura e Turismo, Esporte e Lazer, e Mobilidade Urbana, sendo que cada uma dessas três categorias esteve presente em 22,31% do total das respostas. Em seguida, o Comércio foi uma atividade sugerida em 5,78% das respostas, Saúde e Educação em 4,95%, Assistência Social em 4,13%, Institucional em 1,65%, e por fim, Segurança Pública em 0,8%.

**Figura 229** – Usos sugeridos para o leito férreo



Fonte: A Autora (2023)

A opção de uso cultural continua predominando entre as respostas. No entanto, a mesma porcentagem de pessoas também sugeriu o uso recreativo, com esporte e lazer, bem como o uso voltado para mobilidade urbana, incluindo a criação de ruas ou avenidas e o transporte ferroviário para passageiros.



Fonte: A Autora (2023)

A sétima pergunta – "Quais desses edifícios mostrados na figura você conhece?" – feita apenas com as 25 pessoas da fase presencial, conforme mencionado, mostrou que o edifício mais conhecido é a Estação Cultura (100%), seguido do Armazém do Café (96%), da COCAM (92%) e da antiga CEAGESP (72%). Já, os edifícios menos conhecidos são, em ordem crescente, o Recicla Catanduva (16%), o IBC (20%), a Machina Progresso (32%), a vila ferroviária (36%) e as Indústrias Soubhia (56%).



Fonte: A Autora (2023)

Percebe-se que os edifícios menos conhecidos, com exceção da vila ferroviária, são também aqueles em pior estado de conservação, como o Recicla Catanduva, o IBC, as Indústrias Soubhia e a Machina Progresso (demolida). Enquanto que os mais famosos estão em melhor estado de conservação e dois deles ficaram em destaque como os edifícios mais importantes em Catanduva - Estação Cultura e Armazém do Café. Nesse caso, a utilização estaria diretamente relacionada ao valor do edifício, pois quando abandonado ou em desuso, o prédio não é valorizado.

As entrevistadas mostraram que esses edifícios possuem importância para os moradores de Catanduva de diferentes formas, seja histórica, cultural, arquitetônica, funcional, socioeconômica ou afetiva. Ao analisar as respostas, observou-se que a população associa o complexo ferroviário não apenas à linha férrea ou ao trem, mas também aos edifícios adjacentes e aos aspectos imateriais ligados às lembranças pessoais. Portanto, o valor desse patrimônio ultrapassa o plano material.

Nesse sentido, considerando todo o levantamento histórico dos edifícios, presente nos capítulos 1 e 2, e complementando a análise com o resultado das entrevistas, esta pesquisa acredita que o patrimônio ferroviário de Catanduva possui significado arquitetônico, afetivo, utilitário e histórico.

Arquitetônico porque existe um apreço visual em relação às edificações consideradas "mais antigas" pelos moradores, conforme mostram as entrevistas. Além disso, o estilo arquitetônico e as técnicas construtivas também contribuem para seu valor.

O conjunto possui valor afetivo, pois desperta lembranças e memórias relacionadas às viagens de trem, aos trabalhadores da ferrovia e aos parentes que um dia trabalharam na FEPASA, como mostram as entrevistas. É importante ressaltar que, no campo da memória afetiva, também é valorizada a memória do trabalhador, não apenas no aspecto técnico e de produção, mas também como sujeito e agente das lutas de classes (SCIFONI, 2013).

O valor utilitário expresso pela população demonstra o potencial de utilização e aproveitamento desse patrimônio. No entanto, parte dessas construções não tem sido devidamente aproveitada e está sendo subutilizada. As entrevistas também revelam o incômodo com a situação de abandono de algumas dessas edificações e da ferrovia, que parece ir além do trânsito, estando também relacionado à desconexão do trem e da ferrovia com a malha urbana e a cidade. Muitas vezes, nas entrevistas, menciona-se o desejo de utilizar o leito férreo como transporte para passageiros e a esperança de trazê-lo de volta. O



aproveitamento do complexo ferroviário poderia trazer benefícios socioeconômicos e culturais para a população, melhorando a qualidade de vida e enfrentando questões ambientais por meio do uso adequado das estruturas existentes em áreas urbanas consolidadas e com infraestrutura.

Por fim, o valor histórico é evidenciado pelo levantamento documental e de campo realizado sobre cada um desses edifícios, como apresentado nos capítulos 1 e 2. Antes desta pesquisa, não havia nenhum outro trabalho regional ou acadêmico que abordasse a história e a arquitetura dessas edificações. Portanto, este estudo é inédito na historiografia de Catanduva, pois vai além do conhecimento da população e dos proprietários desses imóveis, construindo uma narrativa sobre o patrimônio ferroviário de Catanduva e trazendo para a cidade a história desses complexos industriais. Ao abordar diversos aspectos da história dessas edificações, como arquitetura, agentes envolvidos, funções, mudanças ao longo do tempo e estado atual de conservação e preservação, esses edifícios contam a história da cidade em suas diversas nuances.

As funções de cada complexo revelam as atividades econômicas de maior vulto em cada período, como a predominância da atividade cafeeira entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, o surto do algodão após a década de 1930 e a ascensão da cana-de-açúcar após a década de 1950.

A arquitetura dessas edificações ilustra as transformações pelas quais Catanduva passou gradualmente, a ter uma feição mais moderna em sua paisagem, sobretudo com a chegada de edifícios e palacetes em estilos arquitetônicos ecléticos, art déco e com paisagismo francês nas praças e parques.

Os agentes revelam a importância dos imigrantes na formação da população urbana, assim como o impacto significativo da política imigratória que ocorreu no início do século XX em Catanduva. Ao mesmo tempo, destacam o valor e a necessidade de trazer à discussão do patrimônio industrial a memória operária dos trabalhadores (SCIFONI, 2013), que participaram ativamente da construção desses complexos, de seu funcionamento e da luta por seus direitos trabalhistas, por meio da organização de associações profissionais e greves, como ocorreu em 1919, conforme mencionado no tópico 1.2.

Por fim, a situação atual desse patrimônio reflete não apenas o histórico abandono das ferrovias, mas também a fragilidade da política de gestão patrimonial na cidade, especialmente no que diz respeito ao patrimônio ferroviário. Baseado em pesquisa

bibliográfica, documental e em entrevistas com membros do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva (COMDEPHACT), o próximo tópico aborda a gestão do patrimônio cultural da cidade.

### **3.4 GESTÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE CATANDUVA**

Nesse tópico, são discutidas a regulamentação do Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva (COMDEPHACT), a política de proteção ao patrimônio cultural no Plano Diretor Urbano de Catanduva e as entrevistas com os gestores do patrimônio cultural da cidade, que são funcionários da Secretaria de Cultura e membros do COMDEPHACT.

Pouco se sabe sobre o COMDEPHACT, além do que está estabelecido na legislação municipal, expressa no Plano Diretor Urbano<sup>44</sup> (PDU) e na lei de criação do conselho, Lei nº 3.560, de 17 de agosto de 1999, regulamentada pelo Decreto nº 5374/2009. De acordo com o Art. 2º da lei, as atribuições do COMDEPHACT são as seguintes:

- 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;
- III - Incentivar todo trabalho que vise tais objetivos.

(CATANDUVA (SP), 1999, p.1)

O COMDEPHACT é um órgão de criação recente, com pouco mais de 20 anos de atuação. De acordo com a ata da primeira reunião do conselho (15/06/2000), consultada na Secretaria de Cultura, o COMDEPHACT foi criado em 1999 pela Coordenadora Municipal de Cultura, Ana Lúcia Hernandez Di Giorgi, durante a segunda gestão do prefeito Félix Sahão Júnior, do Partido dos Trabalhadores (PT). Com o objetivo de cumprir suas atribuições, cabe ao COMDEPHACT:

---

<sup>44</sup> Trata-se da Lei Complementar nº 355, de 26 de dezembro de 2006, que institui o Plano Diretor Participativo, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei de Parcelamento do Solo do Município de Catanduva e dá outras providências. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento/plano-diretor/> acesso em 06/05/2023.

- I - Opinar sobre medidas da Administração Municipal que envolvam questões atinentes aos seus objetivos;
- 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;
- X - Solicitar a cooperação de Órgãos da Administração Municipal, parceria com Órgãos Públicos Estaduais e Federais, fundações, entidades e empresas privadas.

(CATANDUVA (SP), 1999, p.1-2)

O Plano Diretor Urbano também aborda sobre o patrimônio cultural no Art. 3º, parágrafo XII da lei, dos princípios fundamentais, que estabelece a "(...) proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico" (CATANDUVA (SP), 2006, p. 3).

Além disso, o PDU apresenta no Art. 36º a Política de Proteção do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico, com o seguinte objetivo:

(...) visa preservar e valorizar o patrimônio cultural de Catanduva, protegendo suas expressões material e imaterial, tomadas individual ou em conjunto, desde que portadoras de referência à identidade, à ação, ou à memória dos diferentes grupos da sociedade.

§ 1º Patrimônio material são todas as expressões e transformações de cunho histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico paisagístico, urbanístico, científico e tecnológico, incluindo as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico- culturais.

§ 2º Patrimônio imaterial são todos os conhecimentos e modos de criar, fazer e viver identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, tais como as festas, danças, o entretenimento, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas, lúdicas, religiosas, entre outras práticas da vida social.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.12)

No Art. 37º, o PDU detalha os princípios e objetivos presentes na Política de Proteção do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico:

I - Construção da cidadania cultural;

I - Inclusão cultural da população de baixa renda

III - Compatibilização do desenvolvimento econômico e social com a preservação da identidade cultural;

IV - Estímulo à preservação da diversidade cultural existente no Município;

V - Estímulo ao uso, conservação e restauro do patrimônio histórico, cultural e paisagístico;

VI - Compatibilização de usos e atividades com a proteção do patrimônio histórico, cultural e paisagístico;

VII - Adoção de medidas de fiscalização ostensiva para controle das edificações de interesse de preservação.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.12)

As ações estratégicas da Política de Proteção do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico, presentes no Art. 38º, têm como objetivo:

I - Elaborar inventário do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico e das Manifestações Culturais e Saberes Populares;

II - Elaborar o Plano de Proteção do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico;

III - Elaborar o Plano de Incentivos às Manifestações Culturais e Saberes Populares;

IV - Estabelecer critérios para o uso do entorno dos imóveis que fazem parte do patrimônio histórico, cultural e paisagístico.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.12)

São instrumentos da Política de Proteção do Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico, presentes no Art. 39º, os seguintes:

I - Inventário dos imóveis de interesse histórico e cultural;

II - Tombamento;

III - Áreas especiais de interesse do patrimônio histórico;

IV - Áreas especiais de melhoria da paisagem;

V – Direito de preempção;

VII – Transferência do direito de construir;

VIII – Operações urbanas consorciadas

IX - Contribuição de melhoria;

V - Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Turístico de Catanduva – COMDEPHACT.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.12)

O PDU também estabelece as Áreas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico - AIPAH, definidas como "(...) imóveis e seu entorno que, por suas características, possuem relevante interesse histórico para o município e necessitam de intervenção pública para recuperação e preservação de suas características" (CATANDUVA, 2006, p. 25).

De acordo com o Art. 107 da lei, são atribuições das AIPAH:

I - Valorizar e proteger o patrimônio histórico, cultural e natural;

II- Incentivar o uso dessas áreas com atividades de turismo, lazer, cultural 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.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.25)

Segundo o Art. 110, são instrumentos das AIPAH:

I - Direito de preempção;

II - Direito de superfície;

III - Tombamento e outras formas de proteção, acompanhadas dos respectivos incentivos por parte do Município.

(CATANDUVA (SP), 2006, p.25)

Pode-se notar que, apesar de não existir, de acordo com os membros do COMDEPHACT, um plano de proteção ao patrimônio cultural, tanto no PDU quanto na lei de criação do COMDEPHACT, estão expressas nas leis as diretrizes, os objetivos e os instrumentos de proteção ao patrimônio material e imaterial.

A pesquisadora Letícia Ferreira Ranolfi (2022), que em seu estudo sobre o COMDEPHACT mostrou que, até certo ponto, houve avanços em relação à política de proteção do patrimônio em Catanduva. De acordo com a autora, esse empenho foi trazido com a criação do conselho, do Plano Diretor Urbano e seus instrumentos, a criação das Áreas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico (AIPAH) e o registro, em mapas, dos monumentos históricos de Catanduva, elaborados em 2006 e 2018 (RANOLFI, 2022, p.102).

Por outro lado, a autora ressaltou que a política de patrimônio cultural de Catanduva ainda está sendo vista de forma isolada, e não como um conjunto inserido no planejamento urbano (RANOLFI, 2022, p. 103). Outra crítica levantada por Ranolfi (2022, p. 103) é em relação à utilização destinada a esses bens, que ainda fica muito restrita a usos institucionais e culturais. As entrevistas apresentadas no tópico anterior, subitem 3.3, mostram que as pessoas, ao apontarem na maioria das vezes o uso cultural para os edifícios do complexo ferroviário,

talvez sejam condicionadas a ver um edifício histórico apenas como museu ou secretaria, não considerando outras possíveis funções que possam ser exploradas.

Por fim, ela chama a atenção para os possíveis desdobramentos do desvio ferroviário e o risco para o patrimônio onde está inserido:

(...) 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 (RANOLFI, 2022, p. 103)

A existência de um órgão de preservação do patrimônio é importante para a proteção desses bens, e suas diretrizes, objetivos, atribuições e instrumentos estão expressos na lei de criação do COMDEPHACT e no PDU. No entanto, ao analisar as observações de Ranolfi (2022) e o estado de abandono de parte dos imóveis adjacentes à linha férrea, parece não haver uma discussão, entre os membros do conselho, sobre o que é considerado patrimônio ferroviário. O único bem tombado dos objetos de análise desta dissertação é a Estação Cultura, o que indica que as ações de proteção e tombamento dos imóveis de valor arquitetônico/histórico são pontuais e não abrangem os bens culturais de forma conjunta.

Para complementar as informações relacionadas à política patrimonial de Catanduva, foram realizadas entrevistas com 3 funcionários da Secretaria de Cultura, que também são membros do COMDEPHACT. A primeira entrevista foi feita por telefone, e as duas seguintes foram realizadas pessoalmente. As respostas dos participantes foram anotadas pela pesquisadora e transcritas neste texto na forma de discurso indireto. As perguntas feitas foram as seguintes:

1. Quais têm sido as ações mais importantes do COMDEPHACT?
2. Para o COMDEPHACT, o que define o patrimônio ferroviário?
3. Existe algum interesse em tomba algum bem ferroviário além da já tombada Estação Cultura?
4. Como funciona a política de gestão do patrimônio em Catanduva e quais são as críticas em relação a ela?

A primeira entrevista foi realizada no dia 03/04/2023, por telefone, com Letícia Monteiro, 41 anos de idade, produtora cultural, bacharel em Direito e membro do COMDEPHACT desde 2017. Segundo Letícia, as ações mais importantes do conselho têm sido a elaboração de pareceres para autorização de obras de manutenção ou intervenção em edifícios tombados, bem como a pesquisa em imóveis com interesse em tombamento.

Em relação ao patrimônio histórico ferroviário, Letícia afirmou que não há consenso ou discussão sobre esse conceito entre os membros do COMDEPHACT, sendo considerado parte do patrimônio ferroviário de Catanduva apenas o edifício da antiga estação ferroviária (Estação Cultura), de acordo com os membros. Letícia mencionou que o poder público realiza constantes manutenções no edifício e se preocupa em não o descaracterizar.

Algumas críticas em relação à política de gestão do patrimônio histórico em Catanduva, de acordo com Letícia, são a falta de conscientização sobre patrimônio histórico, a falta de educação patrimonial, a inexistência de um programa de manutenção com diretrizes de intervenções para edifícios históricos e a ausência de incentivos fiscais e políticas para proprietários de imóveis tombados. A entrevistada mencionou que é muito difícil tombarem um imóvel particular, pois o poder público não oferece nenhum tipo de apoio, uma vez que não há uma política pública de incentivo à preservação do patrimônio.

Em alguns casos, o tombamento pode ter motivação política e não de interesse histórico, como foi o caso do Viaduto Santo Alfredo, que envolveu vereadores filiados a organizações sindicais do comércio, uma vez que, com a demolição do viaduto, os comerciantes seriam os mais prejudicados. Conclui-se, portanto, que além de motivação política, houve motivação econômica.

O segundo entrevistado, no dia 06/04/2023, foi Leandro César Pinto, funcionário público de 51 anos de idade, formado em Ciências da Computação, tecnólogo em Administração e membro do COMDEPHACT desde 2021. Segundo Leandro, o conselho não tem sido muito atuante, sendo acionado apenas quando se trata de intervenções em prédios tombados. Sua principal crítica foi a falta de interesse tanto do poder público quanto da sociedade civil. De acordo com Leandro, a política de gestão do patrimônio está sendo discutida para ser incluída no Plano Municipal de Cultura, que definirá as ações relacionadas à cultura local para os próximos 10 anos.



A terceira entrevista, também realizada no dia 06/04/2023, foi conduzida com outro funcionário da Secretaria de Cultura e membro do COMDEPHACT, que preferiu não se identificar. O entrevistado afirmou que o conselho não tem sido muito atuante, uma vez que a forma de tombamento não é baseada em interesse histórico, mas sim político. Segundo o entrevistado, não há política de gestão do patrimônio nem incentivos para os proprietários de prédios tombados. Essa falta de incentivos, de acordo com o funcionário, impede muitos dessas edificações de passarem por manutenção, resultando em sua degradação ao longo do tempo. O conselho é rigoroso em relação às diretrizes de intervenção em prédios tombados, mas, ao mesmo tempo, não oferece incentivos aos proprietários. O entrevistado acredita que o conselho deveria contar com mais técnicos especializados em arquitetura e patrimônio cultural.

Após analisar as entrevistas, constatou-se que Catanduva carece de uma política ou plano de ação efetivo para a proteção do seu patrimônio cultural. Diante dessa situação, recomenda-se a implementação das seguintes medidas:

1. Elaboração de um plano de ação abrangente para a salvaguarda do patrimônio cultural;
2. Realização de inventários dos bens tombados e com interesse em tombamento, a fim de catalogar e documentar cada um deles;
3. Implementação de programas de educação patrimonial nos diferentes níveis de ensino, abrangendo desde a educação infantil até o ensino médio, técnico, superior e para a população em geral;
4. Destinação de subsídios para a conservação e restauração dos bens tombados, a fim de assegurar a sua preservação a longo prazo;
5. Promoção de ações de conservação, preservação e restauração dos imóveis tombados, levando em consideração suas características históricas e arquitetônicas;
6. Capacitação do corpo técnico dentro do COMDEPHACT, a fim de garantir uma gestão eficiente;
7. Estabelecimento de fiscalização dos bens tombados, bem como a aplicação de multas e sanções em caso de infração;
8. Restauração e reabilitação dos bens tombados, buscando sua utilização com usos compatíveis com sua estrutura física original;
9. Criação de regulamentações específicas para os bens tombados e sua ambiência, com inserção no Plano Diretor da cidade.

10. Gestão integrada acerca da política de proteção ao patrimônio cultural, abrangendo a coordenação de outros entes da administração pública, a exemplo das Secretarias<sup>45</sup> de Cultura, Turismo, Esportes e Lazer, Saúde, Educação, Meio Ambiente e Agricultura, Mobilidade e Trânsito, Planejamento, Habitação, Assistência Social, Desenvolvimento Econômico, Finanças, e assim por diante.

As recomendações apresentadas por esta pesquisa visam oferecer uma singela contribuição à discussão sobre diretrizes para salvaguarda do patrimônio cultural em Catanduva. No entanto, é importante ressaltar que a construção dessas diretrizes deve ser um processo coletivo e participativo, envolvendo órgãos de proteção ao patrimônio, instituições educacionais, poder público e sociedade civil. Especial atenção deve ser dada aos moradores desses locais, para garantir sua participação e a implementação de políticas públicas habitacionais que promovam a permanência dessas pessoas.

Por fim, é crucial direcionar um olhar mais atento ao patrimônio cultural de Catanduva, reconhecendo a necessidade de elaborar políticas públicas para a proteção de seus bens. Essas ações são fundamentais para assegurar a preservação e valorização do patrimônio cultural da cidade, proporcionando um legado histórico e cultural significativo para as atuais e futuras gerações.

---

<sup>45</sup> As Secretarias citadas fazem parte da estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Catanduva e estão disponíveis no site: <http://www.catanduva.sp.gov.br/servicos-ao-servidor/>. Acesso em: 22/10/2023.

ARMAZEM DO CAFE  
FONE-017-8322-5185



## CONCLUSÃO

Ao escolher o patrimônio industrial e ferroviário de Catanduva como tema da minha pesquisa, busquei aprofundar o conhecimento sobre esses edifícios, indo além das minhas experiências pessoais e vivências com os objetos de análise. Dessa forma, procurei ampliar o entendimento sobre esses bens e explorar seus diversos aspectos históricos, incluindo a arquitetura, a evolução da cidade, a economia, os agentes e os trabalhadores envolvidos. Ao dar ênfase à pesquisa das construções, meu objetivo foi trazer uma abordagem inédita à historiografia de Catanduva, explorando faces que ainda não haviam sido investigadas anteriormente. No entanto, isso também apontou para a necessidade de aprofundar outras questões em futuras pesquisas, como por exemplo, aspectos imateriais e/ou a memória do trabalhador sujeito das lutas de classes (SCIFONI, 2013).

Com o objetivo principal de investigar a influência da Estrada de Ferro Araraquara na formação da identidade da paisagem urbana de Catanduva, a pesquisa se baseou na reconstrução histórica das edificações e nas entrevistas realizadas com moradores e gestores do patrimônio. A combinação das pesquisas documentais, bibliográficas, de campo e das entrevistas revelou que o legado da EFA em Catanduva transcende as construções industriais, impactando a paisagem e a estrutura urbana, elementos que permanecem vivos na memória coletiva.

A ferrovia atravessa a cidade, dividindo o território em duas partes e atuando como uma barreira geográfica. Apesar da divisão física, ela cria um senso de identidade e pertencimento para os moradores, mas também apresenta desafios de conectividade e desenvolvimento urbano. É como se a ferrovia estivesse lá e, ao mesmo tempo, não estivesse plenamente inserida na cidade. A presença dos trilhos no dia a dia dos moradores, com os trens passando várias vezes ao longo do dia, interrompendo o trânsito e produzindo um ruído alto com suas buzinas, pode ser incômoda para os motoristas, mas também desperta sentimentos de nostalgia, lembranças, carinho e identidade para muitos habitantes de Catanduva.

Nesse contexto, a EFA carrega um significado duplo em Catanduva: evoca a nostalgia dos tempos áureos da ferrovia e, ao mesmo tempo, reflete o abandono atual. Contíguos aos trilhos, encontram-se edifícios industriais antigos, muitas vezes negligenciados ou abandonados, mas que são marcantes e, na maioria dos casos, não passam despercebidos. Há

bons exemplos de uso do patrimônio industrial local, como a antiga CEAGESP, a Estação Cultura e as vilas ferroviárias, onde essas edificações resistem ao tempo e se adaptam a novos usos. Essas estruturas, muitas vezes com arquitetura característica e grandes dimensões, se tornaram marcos e pontos de referência na cidade, destacando-se na paisagem urbana.

A análise do estado de preservação e conservação do patrimônio industrial de Catanduva, feita por meio de pesquisas de campo e entrevistas, proporcionou *insights* valiosos sobre os objetos de análise e sua política de gestão. As entrevistas com munícipes revelaram o valor e o significado desse patrimônio para a memória coletiva, destacando sua importância histórica, econômica, arquitetônica, utilitária e afetiva para os moradores. No entanto, também ressaltaram a insatisfação em relação à subutilização e à desconexão da linha férrea e dessas edificações em relação à cidade. As entrevistas com os gestores municipais, por sua vez, revelaram a fragilidade das políticas de gestão do patrimônio, a necessidade de especialistas nessa área dentro do COMDEPHACT e a falta de consciência em relação ao patrimônio ferroviário.

Para alcançar os objetivos propostos, a pesquisa se baseou em uma ampla gama de fontes, bem como a mobilização com autoridades municipais - um contato viabilizado pelo estágio na prefeitura de Catanduva – que possibilitou a consulta a arquivos. Além da descrição física desses bens, a pesquisa também abrangeu aspectos imateriais, como identidade, memórias, vínculos, tradições e relatos das experiências vividas, como evidenciado repetidamente nas entrevistas.

O inventário também é uma importante ferramenta de estudo, uma vez que foi necessário utilizar diversas fontes para alimentar a base de dados desses bens, incluindo pesquisa em arquivos públicos e particulares, coleta de campo e levantamento fotográfico e/ou métrico, investigação histórica e arqueológica, estudo da materialidade e da paisagem, coleta de plantas de edifícios, registro da história oral, e assim por diante.

Por fim, as reflexões suscitadas por esta pesquisa buscam oferecer uma contribuição para fundamentar a importância de direcionar a atenção ao patrimônio industrial e ferroviário de Catanduva e a necessidade de desenvolver um plano de gestão abrangendo os elementos do patrimônio da industrialização. Contudo, a principal contribuição destacada por este estudo reside em resgatar o patrimônio ferroviário de Catanduva e incorporá-lo à história da cidade, uma vez que anteriormente não havia investigações que abordassem a história dessas

edificações, que permaneciam envoltas em imprecisões. Desse modo, a análise documental desses imóveis, aliada ao trabalho de campo, desempenhou um papel fundamental na construção da narrativa em torno desses bens.

Um dos pontos abordados foi a história das Indústrias Soubhia, sua data de instalação e a relação dos agentes envolvidos com a imigração árabe. A pesquisa destacou a importância do algodão, que desempenhou um papel significativo na economia do complexo, bem como o café. Além disso, foram explorados detalhes sobre a arquitetura, construção e funcionamento desse complexo industrial, até então desconhecidos.

Outro elemento estudado foi a *Machina Progresso*, sua história e a relação do agente com a imigração espanhola. A pesquisa documentou o registro e funcionamento desse edifício, trazendo informações sobre sua importância histórica para a economia cafeeira, bem como algumas intervenções que o complexo passou ao longo do tempo – com destaque para seus icônicos arcos.

A estação ferroviária também foi objeto de estudo, com destaque para a documentação das suas diversas intervenções. A pesquisa descobriu os técnicos responsáveis pelos projetos e até foi modelada uma maquete 3D do prédio. Além disso, foi feita uma análise arquitetônica e a história do funcionamento desse complexo ferroviário foi explorada em detalhes.

Outros aspectos que emergiram com a pesquisa foram a história da rotunda, desde seu surgimento até sua demolição, com registros fotográficos raros indicando detalhes construtivos da edificação e sua implantação no terreno do antigo pátio de manobras. Quanto ao Recicla Catanduva, foi feito levantamento métrico para a elaboração da planta do complexo, revelando um imóvel antes "invisível" e sua relação com as políticas de incentivo ao café implementadas pelo DNC.

No contexto da pesquisa, descobriu-se que o cultivo do algodão teve um impacto transformador na paisagem urbana de Catanduva, com a introdução de vários cotonifícios, como o Armazém do Café e a COCAM. O Armazém do Café, em particular, revelou-se um exemplar famoso do estilo *zigzag moderne*, sendo reproduzido em diversas cidades do interior de São Paulo. A pesquisa também evidenciou a história dos proprietários e dos usos desse bem imóvel.

A pesquisa ainda lançou luz sobre a história do IBC, proporcionando visibilidade a

esse bem e às casas modernistas do complexo. Além disso, foram exploradas as plantas e projetos da vila ferroviária, sua arquitetura, história, destinação e os agentes, técnicos e construtores envolvidos. A contextualização dessas edificações foi feita de acordo com a história econômica da cidade, enfatizando o papel do café, o surto do algodão e a transformação da paisagem urbana com a chegada da cana-de-açúcar após a década de 1950.

Portanto, as investigações históricas das construções, apresentadas nos capítulos 1 e 2, juntamente com as entrevistas realizadas com moradores e a análise das condições atuais desses imóveis, expostas no capítulo 3, contribuíram para alcançar o objetivo geral desta pesquisa: identificar o legado da Estrada de Ferro Araraquara na formação do patrimônio industrial de Catanduva. Além disso, esses estudos também colaboraram para atribuir valor e significado a esse patrimônio, bem como para refletir sobre a política de gestão desses bens na cidade.

A expectativa é que este trabalho contribua para o reconhecimento do complexo ferroviário de Catanduva como parte integrante do seu patrimônio cultural. À medida que suas histórias se tornem de conhecimento público, espera-se que, como desdobramento, sejam propostas medidas de proteção para essas propriedades. Evocando expressão do designer gráfico Aloísio Magalhães (1997, p. 190), "Só se protege o que se ama, só se ama o que se conhece", ou seja, para preservar, é necessário, primeiramente, conhecer. A preservação requer familiaridade e compreensão prévia.





## REFERÊNCIAS

### **BIBLIOGRAFIA:**

ALMEIDA, M. F.; PIZZAIA, A. P. P.; OLIVEIRA, J. D. **Viaduto Santo Alfredo e Passarela Francisco Nogueira, Catanduva/SP**. [S.l.:s.n.], 2018.

ARMIATO, M. *et al.* **ACE Catanduva: 80 anos**. Catanduva: Ato Comunicação, 2011.

BARDESE, C. I. **Arquitetura industrial**. Patrimônio edificado, preservação e requalificação: o caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela. 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BERNARDELLI, M. L. F. H. **Pequenas cidades na região de Catanduva-SP: papéis urbanos, reprodução social e produção de moradias**. 2004. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2004.

BLAJ, I. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681/1721). **Resgate: revista interdisciplinar de cultura**, Campinas, v.6, n.1, p. 143–150, 2006. DOI: 10.20396/resgate.v6i7.8645537.

BLAJ, I. **A Trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721)**. São Paulo: Humanitas. FFLCH/USP, 1995.

BOLINELLI, S. L. P. **Boletim “Só 10”**. Edição nº 55. Catanduva, 2010.

BRAY, S. C. As Políticas do instituto do açúcar e do álcool e do programa nacional álcool e suas influências na área açucareira-alcooleira de Catanduva. **Geografia**, v.10, n.20, p. 99-123, 1985.

CARTA DE BRASÍLIA. **Documento regional do Cone Sul sobre autenticidade**. 1995. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>. Acesso em: 22 julho 2023.

CARTA DE BURRA. **Conselho Internacional de Monumentos e Sítios**. ICOMOS. Publicado no Caderno de Documentos. Austrália, 1980. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Burra%201980.pdf>. Acesso em: 22 julho 2023.

CASTRIOTA, L. B. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CASTRO, M. I. M. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. 1993. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, SP: [s.n.], 1993.

CHOAY, F. **A Alegoria do Patrimônio**. Tradução: Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade, Editora UNESP. 2001

CONNERTON, P. **Como as sociedades recordam**. Oeiras: Celta, 1993.

CORATO, A. C. S.; PORTO, D. R. **Pesquisa histórica e análise das estruturas arquitetônicas e urbanísticas dos bairros Centro, Higienópolis e São Francisco**. Catanduva: Prefeitura Municipal de Catanduva, 2007.

CORREIA, T. B. Art déco e indústria: Brasil, décadas de 1930 e 1940. **Anais do Museu Paulista: história e cultura material**, v. 16, n. 2, p. 47-104, 2008.

CORREIA, T. B. Ornato e despojamento no mundo fabril. **Anais do Museu Paulista: história e cultura material**, v. 19, n. 1, p. 11-80, 2011.

CARTA DE VENEZA. **Carta Internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios**. In: II Congresso Internacional de arquitetos e técnicos dos monumentos históricos. ICOMOS. Veneza. 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 22 julho 2023.

DESTRO, M. G. Estação cultura: uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva-SP. In: BORTOLUCCI, M. A. P. C. S.; REZENDE, N. C.; OLIVEIRA, J. D. (Org.). **Depoimentos e trajetórias: grupo de pesquisa patrimônio, cidades e territórios**. São Carlos: USP; IAU, 2021.

DESTRO, M. G. **Patrimônio e conflitos ao longo do leito férreo de Catanduva**. 2018. Monografia (Trabalho de Graduação Integrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

DESTRO, M. G.; SALCEDO, R. F. B. O Patrimônio industrial da estrada de ferro Araraquara: o caso das vilas ferroviárias de Catanduva-SP. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO ONLINE DE GESTÃO URBANA, 5., 2021, Tupã. **Anais [...]**. [S.l.:s.n.], 2021. p. 245-259

FALCOSKI, L. A. N.; FALCOSKI, J. T. A. Inventário e destinação de bens patrimoniais culturais da rede ferroviária no estado de São Paulo: conceitos e sistemas de informações cadastrais. In: **CONGRESSO PARA O PLANEAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL**, 4., 2010, Faro. **Anais [...]**. Faro: Pluris, 2010. p. 1-13. Disponível em: <http://bit.ly/2R1OLZV>. Acesso em: 6 fev. 2016.

FAUSTO, B. **Fazer a América: a imigração em massa para a América Latina**. São Paulo: Edusp, 1999.

FERNANDES, D. **História da imigração no Brasil: as famílias**. Brasília: Serviço Nacional de Divulgação Cultural Brasileiro, 2007.

FINGER, A. E. Uma Vila inglesa e uma vila belga: os casos de Paranapiacaba. São Paulo, e da Vila Belga, no Rio Grande do Sul. In: **COLÓQUIO LATINO AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL**, 6, 2012, São Paulo. **Caderno de Resumos [...]**. Brasília: IPHAN, 2012.

FRANCISQUETI, G. V. **Parque da Paineira: requalificação urbana em área Central Catanduva, SP**. 2015. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) - Faculdade de

Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2015.

GALVÃO, H. (Org.). **Catanduva: 100 anos de história e arte**. Curitiba: CRV, 2018.

GHIRARDELLO, N. **A Formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: Ed. UNESP, 2010.

HALBWACHS, M. **A Memória Coletiva**. Tradução: Laurent Léon Schaffter. Paris, França. Presses Universitaires de France. 1968.

ICOMOS. **Cartas Patrimoniais. Princípios de Dublin**. 17ª Assembleia Geral de Icomos, 28 de novembro de 2011. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%CC%81pios-de-Dublin.pdf>. Acesso em: 22 julho 2023.

INOUE, L. M. **As Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961)** The railway worker villages of the Paulista Company (1868-1961). In: INTERNATIONAL CONGRESS OF INDUSTRIAL HERITAGE, 2., 2014, Porto.

JANJULIO, M. S. Bangalô-subúrbio: a circulação intercontinental de uma nova cultura da habitação no início do século XX. **Oculum Ensaio**, n. 13, p. 46-58, 2011.

JARDIM, E.; FLÔRES, R. Arquitetura ferroviária a vila ferroviária de São Carlos: coloninha FEPASA. In: **FÓRUM MESTRE E CONSELHEIROS: municipalização do patrimônio e educação**, 3., 2011, Belo Horizonte.

KÜHL, B. M. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **arq.urb**, [S. l.], n. 3, p. 23–30, 2010. Disponível em: <https://www.revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>. Acesso em: 22 julho 2023

KÜHL, B. M. Considerações sobre a relação antigo-novo nas intervenções em ambientes e edificações de interesse para a preservação. In: KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê, 2008. p. 151-175.

KÜHL, B. M. O Legado da expansão ferroviária no interior de São Paulo e questões de preservação. In: CORREIA, T. B.; BORTOLUCCI, M. A. P. C. S. (Org.). **Lugares de produção: arquitetura, paisagens e patrimônio**. São Paulo: Annablume, 2013. p. 21-42.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana – as cidades do interior paulista**. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

LE GOFF, J. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão et al. Campinas (SP) Editora da UNICAMP, Coleção Repertórios, 1990.

LEITE, S. I. S. **Os Italianos no poder, cidadãos catanduvenses de virtude e fortuna: 1918-1964**. 2007. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Araraquara, 2007.

LOSNAK, C. J. Territorialidades do oeste de São Paulo: transformações e interpretações. **História**, São Paulo, v. 36, 2017. DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-436920170000000013>.

MAGALHÃES, A. **E Triunfo? A questão dos bens culturais no Brasil.** 2.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Fundação Roberto Marinho, 1997.

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

MENEGHELLO, C. **Patrimônio industrial como tema de pesquisa.** In: Anais do I Seminário Internacional História do Tempo Presente. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2022. ISSN 2237-4078

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

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, Polis, 1984.

MORAIS, M. **As vilas ferroviárias paulistas: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários.** 2203. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

PANTALEÃO, O. A Cidade de Catanduva. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA, 9., 1940, Florianópolis. **Anais [...].** Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1944. v. 3, p. 599-609.

QUAGLIA, V. C. **A História de Catanduva de A a Z.** Cidades Brasileiras. 1974.

QUAGLIA, V. C. **Catanduva: ontem e hoje.** São José do Rio Preto: Rio-Pretense, 2003.

RANOLFI, L. F. **O patrimônio ferroviário na cidade de Catanduva/SP: os desafios para a sua preservação.** Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2022.

REIS FILHO, N. G. **Quadro da arquitetura no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1978.

RIBEIRO, E. B. **Estrada de ferro Araraquara: da Morada do Sol à Boca do Sertão-os espaços invisíveis.** 2020. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

RUFINONI, M. R. **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural.** 2009. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo: 1870-1940.** 1. ed. São Paulo: Hucitec/INL, 1981. v. 1. 199p.

SANTIN, A. **Requalificação da antiga estação ferroviária de Catanduva.** 2017. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) - Centro Universitário Estácio Ribeirão Preto, Ribeirão Preto, 2017.

SANTOS, K. D. G. D. O. **Bangalôs em Bauru**: uma nova forma de morar para o século XX. 2016. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Bauru, 2016.

SANTOS, R. A. **A Rotunda no município de Lins**: para além da materialidade, memórias e significados. 2009. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, 2009. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/88723>. Acesso em: 22 julho 2023.

SALCEDO, R. F. B. Evolução do pensamento preservacionista através das cartas patrimoniais internacionais. In: MAGAGNIN, R. C.; CONSTANTINO, N. T.; BENINI, S. M. (Org.). **Cidade, história e patrimônio**. Tupã: ANAP, 2019. p. 15-40.

SALCEDO, R. F. B.. **Metodologia do projeto de restauração**: Igreja Nossa Senhora das Dores, Instituto Lauro de Souza Lima (Bauru)., p. 155 - 170, 2011.

SCIFONI, Simone. Lugares de memória operária na metrópole paulista. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 17, n. 1, p. 98-110, 2013.

SILVA, A. L.; TOSI, P. G. S. Considerações sobre entrelaçamento de circuitos e produções na órbita do complexo cafeeiro: o caso da Companhia Estrada de Ferro Araraquara (1896 a 1909). **Heera** - revista de história econômica & economia regional aplicada, v. 10, n. 16, p. 55-71, 2014.

SILVA, J. P. **Espanhóis no interior de São Paulo**: múltiplas possibilidades de incorporação. 2020. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/13162>. Acesso em: 22 julho 2023.

TICCIH – **The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Carta de Nizhny Tagil Sobre Patrimônio Industrial**. In: TICCIH XII International Congress. Moscow, Russia. 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em 22 julho 2023.

VICENTINO, C., DORIGO, G. **História geral e do Brasil**. São Paulo: Scipione, 2010. v.1.

VICTOR, M. A. M. et al. **Cem anos de devastação**: revisitada 30 anos depois. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2005. 68p.

VICHNEWSKI, H. T. *et al.* **As Indústrias Matarazzo no interior paulista**: arquitetura fabril e patrimônio Industrial (1920-1960). 2004. Dissertação (Mestrado) –Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

WARNIER, J. P. **A mundialização da Cultura**. Tradução: Viviane Ribeiro. Bauru, SP: EDUSC, p. 184, 2000.

### **DOCUMENTOS:**

CATANDUVA (SP). Secretaria de Cultura. **Ata da primeira reunião do COMDEPHACT**. 15/06/2001.

CATANDUVA (SP). Secretaria de Cultura. **Ata nº 09 – Sessão Plenária Ordinária.** 26/04/2001.

CATANDUVA (SP). 2º Cartório de Registro de Imóveis. Matrícula nº 24.858; folha 01; livro nº 2. Registro em: 03/12/1997.

CATANDUVA (SP). 2º Cartório de Registro de Imóveis. Matrícula nº 1.340; folha 01; livro nº 2. Registro em: 23/08/1978; 15/08/1994.

CATANDUVA (SP). 2º Cartório de Registro de Imóveis. Matrícula nº 3.0161; folha 01; livro nº 2. Registro em: 29/06/1934; 29/07/1935; 19/02/1941; 19/01/1966; 27/09/1973; 24/03/1977; 24/02/1978; 01/03/1978; 16/03/1978; 08/05/1979; 07/08/1981; 27/10/1981; 16/08/1993

**CPEF – COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO. Pedido para construção do armazém de carga.** Referência: E.C.2/68/67. São Paulo/SP, 1968

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Diretoria de Viação. DOSP – Diário Oficial de São Paulo - Expediente do dia 14 de agosto de 1909. São Paulo/SP, 1909.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1901.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1902.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1903.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1904.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1905.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1906.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1907.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1908.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Relatório para ser apresentado à assembleia geral dos acionistas.** São Paulo: Typ. A vapor Espindola, Siqueira & Comp., 1909.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Diretoria. **Construção de duas casas para agente e ajudante em Catanduva.** Nº 431, Pasta nº 429-8. São Paulo/SP, 1946

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Viação (SP). **O Sr. Adalberto Netto oferece um terreno em Catanduva para ser trocado.** Nº 524, Pasta nº 670-13, Prot. nº 30, Fls. 66. São Paulo/SP, 1929

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Diretoria. **Construção de 27 casas residenciais para empregados em Catanduva.** Nº 978. Pasta nº 30-2, Prot. Nº 92, Fls. 23. São Paulo/SP, 1948

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Linha. **Reforma da estação de Catanduva.** Nº 3832, Pasta 84, Prot. 15, Fls. 79. São Paulo/SP, 1933.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Departamento da Linha. **Reforma e ampliação da estação de Catanduva anuladas.** Protocolo nº 130.797. São Paulo/SP, 1965.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. **Venda ou permuta a referida faixa de terreno localizada em Catanduva, na Av. São Domingos, com área de 13.467,00 m<sup>2</sup>.** Prot. nº 403, Fls.16 - São Paulo/SP, 1948

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Linhas. **Construção das casas que estavam sendo levadas a efeito pela firma "COMARA" em Catanduva.** Prot. nº 170, Fls. 38. São Paulo/SP, 1954.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Linhas. **Construção de um desvio para a CEAGESP em Catanduva.** Autos 11.135 da Diretoria. Pasta nº 157. São Paulo/SP, 1965.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Linhas. **Ampliação de depósito da locomoção em Catanduva.** Nº 92.614, Pasta 81, Prot. nº 126, Fls. 77. São Paulo/SP, 1949.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Diretoria. **Desapropriação de um terreno pertencente ao Sr. João da Cruz, em Catanduva para ampliação da rotunda. Área do terreno 2.800 m<sup>2</sup>.** Nº 656. Pasta nº 262-30, Prot. Nº 70, Fls. 82. São Paulo/SP, 1942.

EFA – ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA. Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (SP). Diretoria. **Permuta de um terreno com a COCAM, em Catanduva.** Pasta nº 650-3, Prot. Nº 103. São Paulo/SP, 1956.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. **Compromisso particular de venda e compra**. Contrato nº 040.311-3. São Paulo-SP. 1993.

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. **Demolição do barracão situado junto ao girador no pátio da estação de Catanduva**. 0600/SIP:5947/91/17.30/03.10.91. Livro 40, Fls. 144. São Paulo/SP. 1991.

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

SÃO PAULO (SP). Primeiro Tabelionato de Notas da Capital. **Escritura de Venda e Compra**. 1º Traslado; Livro nº 2337; fls. 101. São Paulo/SP. [s.d.]

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente. **INVENTÁRIO FLORESTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO**: Mapeamento da Cobertura Vegetal Nativa. 2020. Disponível em: <https://smastr16.blob.core.windows.net/home/2020/07/apresentacao-lancamento-inventario-florestal-2020.pdf>. Acesso em 22 julho 2023.

SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ – Armazém II**. Processo Digitalizado Integralmente (3999059). SEI 05026.000169/2002-65. São Paulo/SP, 2002.

SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento. **INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ – Incorporação do Armazém I**. Processo IBC Catanduva (3381821). SEI 108.80.043491/91-06. Código 23 933.0. São Paulo/SP, 1991.

SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo. **TERMO DE ENTREGA**. Processo 10.008.026982/94-36. São Paulo/SP, 1985.

SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial da União (SPIUnet). **Armazém I do IBC**. Identificação do imóvel - Rip: 6323 00018.500-1. 2018.

SPU – SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Sistema de Gerenciamento dos Imóveis de Uso Especial da União (SPIUnet). **Armazém II do IBC**. Identificação do imóvel - Rip: 6323 00019.500-7. 2018.

### **LEGISLAÇÕES:**

CATANDUVA (SP). **Lei Complementar nº 355, de 26 de dezembro de 2006**. Institui o Plano Diretor Participativo, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei de Parcelamento do Solo do Município de Catanduva e dá outras providências. 2006. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/planejamento/plano-diretor/>. Acesso em: 06 maio 2023.

CATANDUVA (SP). **Lei nº 3.560, de 17 de agosto de 1999 (regulamentada pelo Decreto nº 5374/2009)**. Cria o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Cultura e Turístico de Catanduva - COMDEPHACT e dá outras providências. 1999.



Disponível 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>. Acesso em: 22 julho 2023.

CATANDUVA (SP). Câmara Municipal de Catanduva. **Lei nº 126 de 14 de Dezembro de 1950**. Dispõe sobre concessão de terreno e construção de estação rodoviária. Catanduva-SP, 1950.

CATANDUVA (SP). Câmara Municipal de Catanduva. **Lei nº 5.963 de 25 de Outubro de 2018**. Declara de valor histórico e cultural para o município e determina o tombamento do Viaduto Santo Alfredo localizado na rua Sete de Setembro, que passa sobre os trilhos ferroviários entre a rua Rio de Janeiro e a rua São Paulo e dá outras providências. Catanduva-SP, 2018.

CATANDUVA (SP). Câmara Municipal de Catanduva. **Ato da Mesa nº 002/19, de 25 de Janeiro de 2019**. Suspende liminarmente os efeitos da Lei nº 5.963 de 25 de Outubro de 2018, que: “Declara de valor histórico e cultural para o município e determina o tombamento do Viaduto Santo Alfredo localizado na rua Sete de Setembro, que passa sobre os trilhos ferroviários entre a rua Rio de Janeiro e a rua São Paulo e dá outras providências”. Catanduva-SP, 2018.

CATANDUVA (SP). Câmara Municipal de Catanduva. **Ato da Mesa nº 016/19, de 12 de Setembro de 2019**. Decisão de mérito mantendo a legalidade da Lei Complementar nº 5.963 de 25 de Outubro de 2018, que: “Declara de valor histórico e cultural para o município e determina o tombamento do Viaduto Santo Alfredo localizado na rua Sete de Setembro, que passa sobre os trilhos ferroviários entre a rua Rio de Janeiro e a rua São Paulo e dá outras providências”. Catanduva-SP, 2018.

CATANDUVA (SP). Prefeitura Municipal de Catanduva. **Lei nº 1.052 de 2 de Julho de 1969**. Autoriza doação de terreno ao Instituto Brasileiro do Café. Catanduva-SP, 1969.

CATANDUVA (SP). Prefeitura do Município de Catanduva. **Lei nº 2.015 de 28 de Março de 1964**. Autoriza o poder executivo a isentar das devidas taxas na forma da legislação tributária, imóveis pertencentes à FEPASA – Ferrovia Paulista SA. Catanduva-SP, 1964.

CATANDUVA (SP). Secretaria de Administração. **Lei nº 5.506 de 18 de Dezembro de 2013**. Denomina logradouro público “Estação Cultura – Maria de Lourdes Ribeiro Porto Ruette – DECA” e dá outras providências. Catanduva-SP, 2013.

CATANDUVA (SP). Mapa Comunitário de Monumentos de Interesse Histórico e Cultural. Disponível em: [http://www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa\\_43\\_patrimonio.pdf](http://www.catanduva.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_43_patrimonio.pdf). Acesso em 11 maio 2023.

## **REPORTAGENS:**

1919: O INCÊNDIO. **Jornal “O Regional”**, Catanduva (SP), 21 março 2006.

ARMAZÉM DO CAFÉ. **Jornal “Atual”**, Catanduva (SP), 23 julho 2003.

A BALAUSTRADA DA RUA SÃO PAULO TERÁ SUA CONSTRUÇÃO INICIADA NO DIA 16 DO CORRENTE. **Jornal “A Cidade”**, Catanduva (SP), 10 outubro 1945.

CATANDUVA VAE POSSUIR UM GRANDE COTONIFÍCIO. **Jornal “A Cidade”**, Catanduva (SP), 1934.

NOVO CONTORNO FERROVIÁRIO DE CATANDUVA SERÁ FEITO ATÉ 2025. **Catanduva**, 28 maio 2020. Disponível em: <https://www.catanduva.sp.gov.br/2020/05/novo-contorno-ferroviario-de-catanduva-sera-feito-ate-2025/>. Acesso em: 22 julho 2023.

### **CONSULTAS EM WEBSITES:**

CATANDUVA CIDADE FEITIÇO. **Centro espanhol**. 2011. Disponível em: [http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/exibemateria.php?noticia\\_id=248](http://www.catanduvacidadefeitico.com.br/exibemateria.php?noticia_id=248). Acesso em: 16 maio 2022.

CATANDUVA CIDADE FEITIÇO. **O nome (Catanduva) já existia em 1909/1910/1911**. 2015. Disponível em: [Catanduva Cidade Feitiço \(catanduvacidadefeitico.com.br\)](http://www.catanduvacidadefeitico.com.br). Acesso em 22 julho 2023.

CEAGESP. **Institucional**, [s.d]. Disponível em: [- CEAGESP -](#). Acesso em: 25 dezembro 2022.

CONJUNTURA CATANDUVA. **Catanduva: Um Olhar para o Futuro**. Aspectos Históricos e Contemporâneos. 5ª edição. 2011. Disponível em: <https://www.catanduva.sp.gov.br/services/conjuntura/>. Acesso em 22 julho 2023.

DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ (BRASIL). Diretório Brasil de Arquivos, [s.d]. Disponível em: [Departamento Nacional do Café \(Brasil\) - Dibrarq \(arquivonacional.gov.br\)](http://www.arquivonacional.gov.br). Acesso em: 22 julho 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Catanduva: População no último censo**. Cidades IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/catanduva/panorama>. Acesso em: 22 julho 2023.

MUSEU VIRTUAL DE RANCHARIA. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/642322862830489>. Acesso em: 8 maio 2020.

O QUE É A CEAGESP? **Informação Sobre o Mundo Agrícola**. Disponível em: [O que é CEAGESP? | Agric.com.br](http://www.agric.com.br). Acesso em: 25 dezembro 2022.

POUBEL, M. **Conselho Nacional do Café**. Infoescola, [s.d.]. Disponível em: [https://www.infoescola.com/historia/conselho-nacional-do-cafe/](http://www.infoescola.com/historia/conselho-nacional-do-cafe/). Acesso em 22 julho 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CATANDUVA. **Estrutura administrativa**. Disponível em: <http://www.catanduva.sp.gov.br/servicos-ao-servidor/>. Acesso em 22 outubro 2023

**FONTES ORAIS:**

ANÔNIMO. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2023.

BASSANETTI, Nelson. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2021.

MEINLSCHMIEDT, Darcy. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2021.

MORAES, Doris Lima. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2020.

MONTEIRO, Letícia. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2023.

PACHÁ, Flávia. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2019.

PINTO, Leandro César. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2023.

SOUBHIA, Denise. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2022.

SOUSA, Sérgio Benito. Entrevista concedida à autora da dissertação. Catanduva, 2020.

**ARQUIVOS CONSULTADOS:****1º Oficial de Registro de Imóveis, Títulos Documentos e Civil das Pessoas Jurídicas de Catanduva:**

Endereço: Sergipe, 903 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3531-7474

**2º Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Catanduva:**

Endereço: Rua Alagoas, 823 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3522-0622

**Arquivo Público do Estado de São Paulo**

Endereço: R. Voluntários da Pátria, 596 - Santana, São Paulo - SP, 02010-000

Telefone: (11) 2868-4451

**Arquivo Público Municipal:**

Endereço: Rua São Paulo, 777 – Higienópolis – Catanduva/SP

Telefone: (17)3531-5300

**Biblioteca da Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo (EESC-USP)**

Endereço: Avenida Trabalhador são-carlense, 400 - Parque Arnold Schimidt. CEP 13566-590 - São Carlos – SP

Telefone: (16) 3373-9287

**Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (FAU-USP)**

Endereço: Universidade de São Paulo - R. do Lago, 876 - Butantã, São Paulo - SP, 05508-080

Telefone: (11) 3091-5083/ 4533/ 5038

Telefone: (11) 2648-1668/ 1669

**Biblioteca da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária, Universidade de São Paulo (FEA-USP)**

Endereço: Av. Prof. Luciano Gualberto, 908 - Butantã, São Paulo - SP, 05508-010

Telefone: (11) 3091-5960

**Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (IAU-USP)**

Endereço: Avenida Trabalhador são-carlense, 400 - Parque Arnold Schimidt. CEP 13566-590 - São Carlos – SP

Telefone: (16) 3373-9282

**Biblioteca Pública Municipal Embaixador Macedo Soares:**

Endereço: Avenida São Domingos 880 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3525-0911

**Câmara Municipal:**

Endereço: Praça Conde Francisco Matarazzo, S/N – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3524-9600

**Centro de Memória Votorantim**

Endereço: Av. Manuel Bandeira, 360 - Spark 4, 7º andar - Vila Leopoldina, São Paulo - SP, 05317-020

Telefone: (11) 3704-3507

**Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT):**

Endereço: Rua Ciro Soares de Almeida, 180 – Vila Maria – São Paulo/SP

Telefone: (11)3240-7900

**Instituto de Geociências da Universidade de São Paulo (IGC-USP)**

Endereço: R. do Lago, 562 - Butantã, São Paulo - SP, 05508-080

Telefone: (11) 3091-4290

**Museu Padre Albino:**

Endereço: Rua Belém, 647 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3522-4321

**Prefeitura Municipal de Catanduva:**

Endereço: Praça Conde Francisco Matarazzo, 01 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3531-9100

**Secretaria de Cultura de Catanduva:**

Endereço: Rua Rio de Janeiro, 137 – Centro – Catanduva/SP

Telefone: (17)3531-5100

**Superintendência do Patrimônio da União em São Paulo (SPU/SP)**

Endereço: Av. Prestes Maia, nº 733, 17º andar - Luz - São Paulo/SP - CEP: 01.031-001

Telefones: (11) 2113-2977 e (11) 2113-2978



## APÊNDICES

As fichas de inventário dos edifícios estudados foram elaboradas com base no modelo fornecido por Salcedo (2019), intitulado “Modelo de Inventário do Patrimônio Ferroviário para Tombamento e Intervenção”.

### APÊNDICE 1 – INVENTÁRIO DA INDÚSTRIA SOUBHIA (1915)

1. IDENTIFICAÇÃO				
Denominação oficial / denominação popular / outras denominações: Indústrias Soubhia/Machina Soubhia				
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
Usuário/Posse/Concessão atual		Proprietário: Denise Soubhia Usuário: “Oficina da Madeira – Móveis Planejados”		
Endereço		Rua XV de Novembro, 160 – Bairro São Francisco, Catanduva-SP		
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL				
3.1 Estação	X	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
3.5 Administrativo		3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL		6. USO ATUAL
1915 (Galpão 1) Década de 1970 (Galpão 2)		Beneficiamento de café		Marcenaria (em partes); Desocupado em partes
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS				
Família Soubhia (1915 – atual)				
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO				
O bem não é tombado.				
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO				
				

Figura 1. Implantação da Indústria Soubhia. Fonte: Google Earth, 2022.

## 10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS



Figura 2. Fachada frontal da Indústria Soubhia. Fonte: da autora, 2022.

## 2. CARACTERIZAÇÃO (Galpões I e II)

## 11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)

11.1 Cobertura		11.2 Paredes		11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas	
X	Cerâmica	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
	Concreto armado		Concreto armado		Concreto armado
	Madeira		Madeira	X	Madeira
	Metálica		Metálico(a)		Metálico(a)
	Vidro		Pedra/rocha		Vidro
X	Outro: Fibrocimento		Outro:		Outro: Cimento
11.4 Piso		11.5 Componente estrutural		11.6 Fundação	
	Cerâmico(a)	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
X	Concreto		Concreto armado		Concreto armado
	Pedra/ rocha		Pedra/ rocha		Pedra/ rocha
X	Metálico(a)		Metálico(a)		Metálico(a)
X	Madeira	X	Madeira		Madeira
	Outro:		Outro:	X	Não identificado
12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM					
	Original	X	Modificado		Totalmente alterado
13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM					
	Original	X	Modificado		Totalmente alterado
14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM (Galpão 1, Galpão 2)					
14.1 Estrutura		14.2 Pisos		14.3 Portas	
X	Bom (galpão 2)	X	Bom (galpão 2)		Bom
X	Regular (galpão 1)		Regular	X	Regular (galpão 2)
	Péssimo	X	Péssimo (galpão 1)	X	Péssimo (galpão 1)
14.4 Janelas		14.5 Forros		14.6 Revestimentos	
	Bom		Bom		Bom (galpão 2)
	Regular		Regular		Regular
X	Péssimo (galpão 1)		Péssimo	X	Péssimo (galpão 1)
14.7 Cobertura		14.8 Outros especificar		14.9 Outros especificar	
X	Bom (galpão 2)		Bom		Bom
	Regular		Regular		Regular
X	Péssimo (galpão 2)		Péssimo		Péssimo
15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?		16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?		17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM	
X	Sim	Não	X	Sim	Não
			X	Histórico	
17.1 Tipo?		16.1 Tipo de uso?		X	Urbanístico

	Objeto utilitário	Apenas no galpão 1 (marcenaria). Não há interesse na utilização do galpão 2.		<input checked="" type="checkbox"/>	Arquitetônico
	Material rodante			<input checked="" type="checkbox"/>	Arqueológico
<input checked="" type="checkbox"/>	Documental				Cultural
	Artes visuais				Outro especificar
	Outro:	<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>		<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>	
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>		----			Integral
				<input checked="" type="checkbox"/>	Fachadas
				<input checked="" type="checkbox"/>	Volumetria
<input checked="" type="checkbox"/>	Sim		Não	<b>21. INFRAESTRUTURA</b>	
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>		Oficina da Madeira: (17)3045-8325		<input checked="" type="checkbox"/>	Água
	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Rede elétrica
				<input checked="" type="checkbox"/>	Esgoto
				<input checked="" type="checkbox"/>	Telefonia
<b>3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA</b>					
<b>22. EDIFÍCIO ATUAL</b>					
<b>22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE</b>			<b>22.2 PLANTA</b>		
<b>22.3 FACHADAS – GALPÃO I</b>					
<p>Fachada frontal</p>		<p>Fachada lateral esquerda</p>		<p>Fachada lateral direita</p>	
<p>Fachada posterior</p>					
<b>22.4 FACHADAS – GALPÃO II</b>					
<p>Fachada frontal</p>			<p>Fachada posterior</p>		
<p>Fachada lateral direita</p>		<p>Fachada lateral esquerda</p>		<p>Fachada lateral direita</p>	
<p>Fachada lateral esquerda</p>		<p>Fachada lateral direita</p>			
<b>23. FOTOGRAFIAS ATUAIS</b>					





**Figura 3.** Antiga Machina Soubhia. Fonte: da autora, 2022.

#### 24. ARQUITETURA

<b>24.1 Autor do projeto:</b> ---	<b>24.2 Construtores:</b> ---	<b>24.3: Identificação estilística:</b> Galpão 1: eclético ferroviário (CORATO; PORTO, 2017) Galpão 2: sem identificação estilística
-----------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**24.4 História da edificação:** As Indústrias Soubhia são um conjunto de armazéns, construídos em 1915, cujos proprietários eram famílias migrantes de origem libanesa que iniciaram as atividades de beneficiamento de café, algodão e arroz no estabelecimento. Atualmente o complexo encontra-se parcialmente ocupado por uma marcenaria.

**24.5 Breve descrição arquitetônica:** A antiga Industria Soubhia é composta por dois principais galpões (I e II) e seus anexos. A implantação dos galpões no lote apresenta-se para o lado da ferrovia, enquanto o lado oposto é composto de um grande corredor lateral, usado para o trânsito interno de veículos. O galpão I segue uma linguagem arquitetônica que remete ao ecletismo ferroviário (CORATO; PORTO, 2007). O prédio denota, ao mesmo tempo, uma simplicidade estrutural e projetual. Os ornatos limitam-se aos arremates emoldurados das janelas, as aberturas em formato de arco abatido, as pilastras na fachada e às cimalthas que emolduram o oitão do prédio. Trata-se de uma construção térrea, simétrica, com telhado de duas águas, planta livre e fachada modular. Há também um simples anexo na fachada lateral direita, provavelmente construído a posteriori. O galpão II possui uma linguagem mais simples e sóbria que o primeiro galpão. Totalmente sem ornatos, trata-se de uma construção térrea, simétrica, com planta livre e modular, e telhado de duas águas.

**24.6 Técnicas construtivas:** O galpão I é composto por paredes de alvenaria, esquadrias de metal, janelas de vidro, portas de madeira, piso cimentado, assoalho de madeira, telhas de zinco, a tesoura de madeira e piso externo de paralelepípedo. O anexo na fachada lateral direita possui paredes de alvenaria, piso cimentado, cobertura de telhado cerâmico apoiado sobre tesouras de madeira e as portas de madeira. Quanto ao galpão II, o piso é cimentado, a cobertura é com telha de zinco sustentada por estrutura metálica, as esquadrias são de ferro, as portas de correr são metálicas, as paredes são de alvenaria e a estrutura (pilares e vigas) são de concreto armado.

#### 25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Fotografias antigas e atuais, reportagens de jornais e sites, desenhos técnicos (planta, corte e fachada) e matrícula de imóvel.

#### 26. LEVANTAMENTOS ARQUITETÔNICOS EXISTENTES

26.1 Planta	26.2. Escala	26.3 Localização e base disponível	26.4 Data
Levantamento documental	1:100	Arquiteto Amanda Santin	2017

#### 27. OUTROS LEVANTAMENTOS BASE DE DADOS

27.1 Tipo (fotografia, desenho)	27.2. Quantidade	27.3 Autoria, localização e base disponível	27.4 Data
Fotografias tiradas em campo	320	Marina Guimarães Destro	2022
Fotografias tiradas da internet	8	Google Street View e outros sites	Várias datas

#### 28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS


Fotografias particulares (dos proprietários), fotografias do Google Street View, fotografias tiradas em campo, acervo do Museu Padre Albino (reportagens de jornais), websites de historiadores e memorialistas locais (Nelson Bassanetti) e desenhos técnicos da arquiteta Amanda Santin (planta, corte e fachada).

CORATO, A. C. S.; PORTO, D. R. **Pesquisa histórica e análise das estruturas arquitetônicas e urbanísticas dos bairros Centro, Higienópolis e São Francisco.** Publicação da Prefeitura Municipal de Catanduva, set. 2007.

SANTIN, A. **Requalificação da antiga estação ferroviária de Catanduva.** 2017. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) - Centro Universitário Estácio Ribeirão Preto, Ribeirão Preto, 2017.

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

## APÊNDICE 2 – INVENTÁRIO DO RECICLA CATANDUVA (1934)

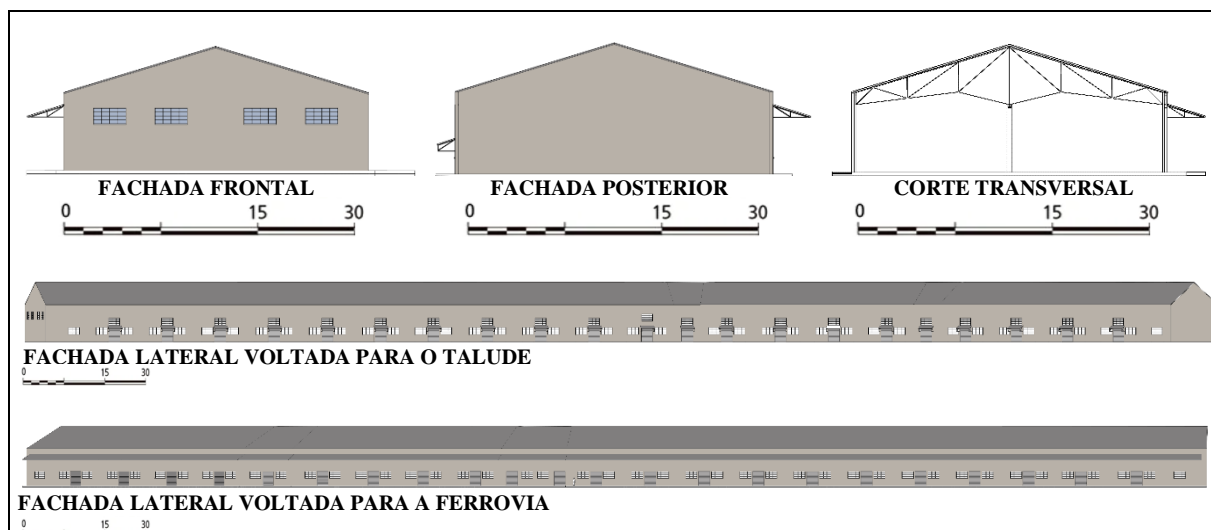
1. IDENTIFICAÇÃO				
<b>Denominação oficial / denominação popular / outras denominações:</b> Recicla Catanduva/Luxo do Lixo				
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
<b>Usuário/Posse/Concessão Atual</b>		Proprietário: União (Governo Federal) Usuário: Cooperativa Recicla Catanduva		
<b>Endereço</b>		Rua São Paulo, 888 – Vila Motta, Catanduva-SP		
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
<b>Nome da Empresa</b>		Departamento Nacional do Café (DNC)		
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL				
3.1 Estação	X	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
3.5 Administrativo		3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL		6. USO ATUAL
1934		Industrial (armazém)		Reciclagem de resíduos sólidos
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terreno: Coronel José Pedro da Motta</li> <li>2. 1933-1990: Departamento Nacional do Café (o DNC foi criado por Getúlio Vargas em 1933 e foi extinto por Eurico Gaspar Dutra em 1946, vindo a ser substituído pelo IBC – criado em 1952)</li> <li>3. 1997: Incorporado ao Patrimônio da União</li> </ol>				
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO				
O bem não é tombado.				
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO				
				
<b>Figura 1.</b> Implantação do Recicla Catanduva. Fonte: Google Maps, editado pela autora, 2018.				
10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS				



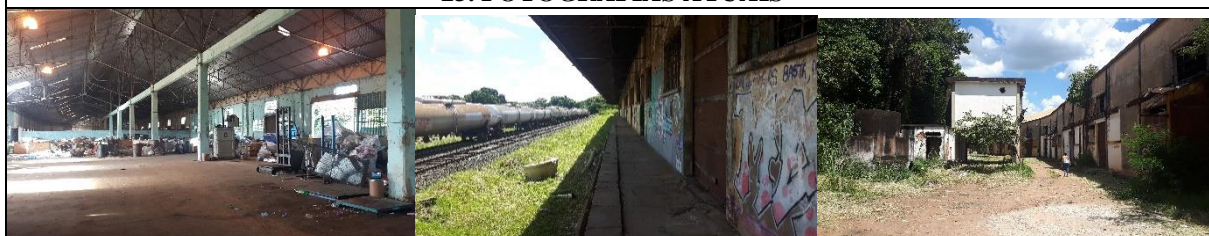
**Figura 2.**Fachada frontal do Recicla Catanduva. Fonte: da autora, 2018.

<b>2. CARACTERIZAÇÃO</b>					
<b>11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)</b>					
<b>11.1 Cobertura</b>		<b>11.2 Paredes</b>		<b>11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas</b>	
<input type="checkbox"/>	Cerâmica	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input checked="" type="checkbox"/>	Metálica	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Vidro	<input type="checkbox"/>	Pedra/rocha	<input checked="" type="checkbox"/>	Vidro
<input type="checkbox"/>	Outro: Fibrocimento e laje	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro: Cimento
<b>11.4 Piso</b>		<b>11.5 Componente estrutural</b>		<b>11.6 Fundação</b>	
<input type="checkbox"/>	Cerâmico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input checked="" type="checkbox"/>	Concreto	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha
<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input checked="" type="checkbox"/>	Outro: Estacas
<b>12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM</b>					
<input type="checkbox"/>	<b>Original</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Modificado</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Totalmente alterado</b>
<b>13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM</b>					
<input type="checkbox"/>	<b>Original</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Modificado</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Totalmente alterado</b>
<b>14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM</b>					
<b>14.1 Estrutura</b>		<b>14.2 Pisos</b>		<b>14.3 Portas</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input checked="" type="checkbox"/>	Péssimo
<b>14.4 Janelas</b>		<b>14.5 Forros</b>		<b>14.6 Revestimentos</b>	
<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input checked="" type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input checked="" type="checkbox"/>	Péssimo
<b>14.7 Cobertura</b>		<b>14.8 Outros especificar</b>		<b>14.9 Outros especificar</b>	
<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input checked="" type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo
<b>15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?</b>		<b>16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Histórico
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>17.1 Tipo?</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>16.1 Tipo de uso?</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	Urbanístico

	Objeto utilitário		Reciclagem de resíduos sólidos	X	Arquitetônico
	Material rodante				Arqueológico
X	Documental				Cultural
	Artes visuais				Outro especificar
	Outro:		<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>	<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>	
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>			Cooperativa Recicla Catanduva		Integral
				X	Fachadas
					Volumetria
X	Sim		Não	<b>21. INFRAESTRUTURA</b>	
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>			<b>16.3 Contato local (nome/telefone)</b>	X	Água
			(17) 3857-4040	X	Esgoto
X	Sim		Não	X	Rede elétrica
				X	Telefonia
<b>3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA</b>					
<b>22. EDIFÍCIO ATUAL</b>					
<b>22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE</b>			<b>22.2 PLANTA</b>		
<b>22.3 FACHADAS E CORTES</b>					



### 23. FOTOGRAFIAS ATUAIS



**Figura 3.** Recicla Catanduva: vista interna, fachada lateral voltada para a ferrovia e fachada lateral voltada para o talude, respectivamente. Fonte: da autora, 2018.

### 24. ARQUITETURA

<b>24.1. Autor do Projeto:</b> ---	<b>24.2. Construtores:</b> ---	<b>24.3. Identificação estilística:</b> armazém industrial sem identificação estilística.
------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

**24.4 História da edificação:** O armazém da “Cooperativa Recicla Catanduva” foi, originalmente, construído em 1934 e pertencia ao Departamento Nacional do Café (DNC), autarquia que veio a substituir o Conselho Nacional do Café (CNC). Posteriormente, em 1946, o DNC foi extinto por Eurico Gaspar Dutra e foi substituído pelo IBC, criado em 1952. Em 1997, o barracão foi incorporado à Superintendência do Patrimônio da União, em virtude da extinção do IBC – de acordo com documentos da coletados nos arquivos da SPU.

**24.5 Breve descrição arquitetônica:** Trata-se de um armazém industrial de grandes dimensões (quase 9 mil m<sup>2</sup>), de forma curva, acessos laterais, pilares centralizados e treliças metálicas esbeltas. Destaca-se seu porte e horizontalidade, com pouco mais de 200 metros de comprimento.

**24.6 Técnicas construtivas:** O galpão foi construído com paredes de alvenaria de tijolos, piso asfáltico, telhas de zinco e treliças metálicas.

### 25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Fotografias antigas, processos do imóvel (DNIT e SPU), matrícula do imóvel (cartório).

### 26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES

26.1 Planta	26.2. Escala	26.3 Localização e base disponível	26.4 Data
Levantamento documental	1:500	Marina Guimarães Destro	2018

### 27. OUTROS LEVANTAMENTOS/BASE DE DADOS

27.1 Tipo (fotografia, desenho)	27.2. Quantidade	27.3 Autoria, localização e base disponível	27.4 Data
Fotografias tiradas em campo	149	Marina Guimarães Destro	2018
Plantas técnicas do imóvel	1	Marina Guimarães Destro	1965

### 28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

Fotografias tiradas em campo, acervo do DNIT (processos), desenhos técnicos (plantas e cortes), acervo da Prefeitura Municipal de Catanduva e do Cartório de Registro de Imóveis de Catanduva.

DESTRO, M. G. **Patrimônio e conflitos ao longo do leito férreo de Catanduva**. 2018. Monografia (Trabalho de Graduação Integrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

### APÊNDICE 3 – INVENTÁRIO DO ARMAZÉM DO CAFÉ (1934)

1. IDENTIFICAÇÃO				
Denominação oficial / denominação popular / outras denominações: Armazém do Café				
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
Usuário/Posse/Concessão atual		Anadir de Carvalho Pachá		
Endereço		Rua São Paulo 996 – Vila Motta, Catanduva-SP		
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL				
3.1 Estação	X	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
3.5 Administrativo		3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL		6. USO ATUAL
1934		Industrial (Cotonifício)		Serviços (Local para Eventos)
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terreno: Coronel José Pedro da Motta</li> <li>2. SA Fábrica Votorantim (1934-1941);</li> <li>3. Anderson Clayton &amp; Cia Ltda (1941-1966);</li> <li>4. Fuad Bauab (1966-1973);</li> <li>5. Comissária Exportadora Ariano Ltda (1973-1977);</li> <li>6. Cafeeira Higienópolis (1977-1978);</li> <li>7. Wahib Pachá (1978-1996);</li> <li>8. Anadir Pachá (1996-actual).</li> </ol>				
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO				
O bem não é tombado.				
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO				
<p>Figura 1. Implantação do Armazém do Café. Fonte: Google Earth, 2022.</p>				
10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS				



**Figura 2.**Fachada do Armazém do Café. Fonte: dos proprietários, 2019.

## 2. CARACTERIZAÇÃO

### 11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)

11.1 Cobertura		11.2 Paredes		11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas	
X	Cerâmica	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
	Concreto armado		Concreto armado		Concreto armado
	Madeira		Madeira		Madeira
	Metálica		Metálico(a)	X	Metálico(a)
	Vidro		Pedra/rocha	X	Vidro
	Outro: Fibrocimento e laje		Outro:		Outro: Cimento
11.4 Piso		11.5 Componente estrutural		11.6 Fundação	
	Cerâmico(a)	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
X	Concreto		Concreto armado		Concreto armado
	Pedra/ rocha		Pedra/ rocha		Pedra/ rocha
	Metálico(a)		Metálico(a)		Metálico(a)
	Madeira	X	Madeira		Madeira
	Outro:		Outro:		Outro:

### 12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM

	<b>Original</b>	X	<b>Modificado</b>		<b>Totalmente alterado</b>
--	-----------------	---	-------------------	--	----------------------------

### 13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM

	<b>Original</b>	X	<b>Modificado</b>		<b>Totalmente alterado</b>
--	-----------------	---	-------------------	--	----------------------------

### 14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM

14.1 Estrutura		14.2 Pisos		14.3 Portas	
X	Bom		Bom		Bom
	Regular	X	Regular	X	Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
14.4 Janelas		14.5 Forros		14.6 Revestimentos	
	Bom		Bom		Bom
	Regular		Regular	X	Regular
X	Péssimo		Péssimo		Péssimo
14.7 Cobertura		14.8 Outros especificar		14.9 Outros especificar	
X	Bom		Bom		Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo

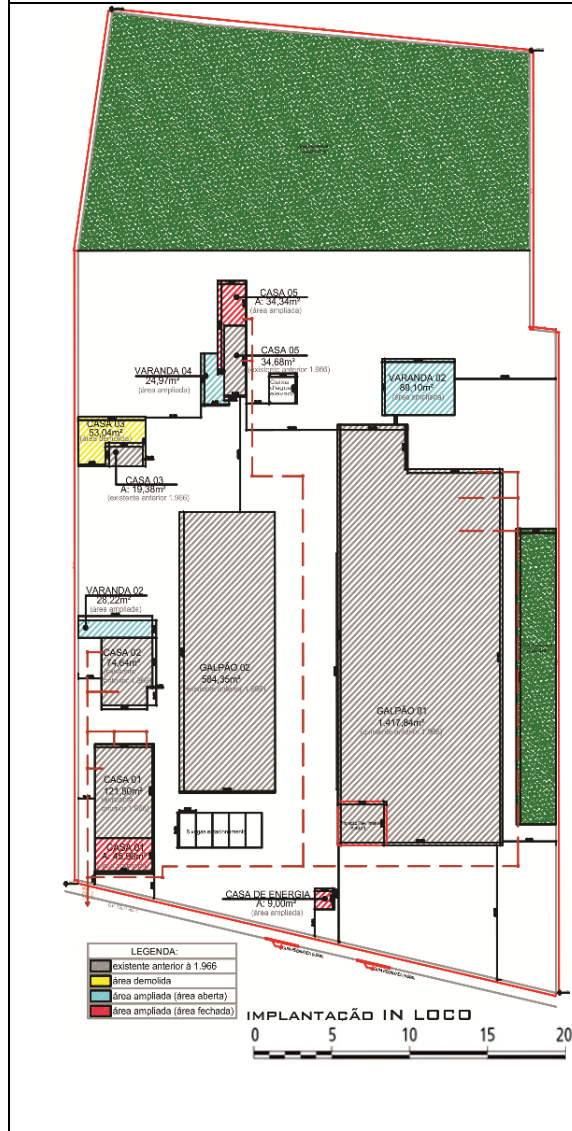
<b>15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?</b>		<b>16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>			
X	Sim		Não	X	Histórico		
<b>17.1 Tipo?</b>		<b>16.1 Tipo de uso?</b>		X	Urbanístico		
X	Objeto utilitário	Prestação de serviços (local para festas, eventos, casamentos, feiras, aniversário, etc)		X	Arquitetônico		
	Material rodante			X	Arqueológico		
X	Documental				Cultural		
	Artes visuais				Outro especificar		
	Outro:	<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>		<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>			
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>		Os proprietários do imóvel.		X	Integral		
X	Sim		Não		Fachadas		
					Volumetria		
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>		<b>16.3 Contato local (nome/telefone)</b>		<b>21. INFRAESTRUTURA</b>			
	Sim	X	Não	X	Água	X	Esgoto
				X	Rede elétrica	X	Telefonia
		(17) 3522-5063					

**3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA**


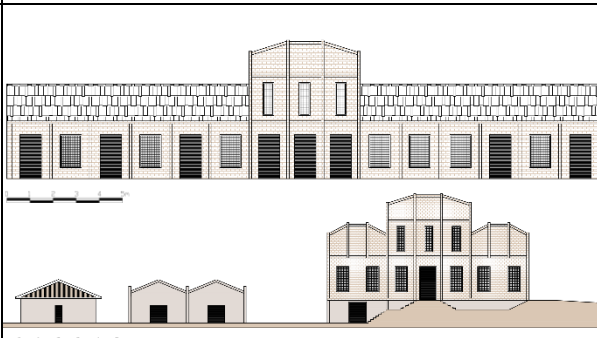
**22. EDIFÍCIO ATUAL**

**22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE**

**22.2 PLANTA**





22.3 CORTES	22.4 FACHADAS
	

### 23. FOTOGRAFIAS ATUAIS



Figura 3. Armazém do Café. Fonte: da autora, 2019.

### 24. ARQUITETURA

24.1 Autor do Projeto: ---	24.2 Construtores: José Carlin e dr. Antonio Perez (Fonte: Jornal "A Cidade", 1933, Museu Padre Albino)	24.3 Identificação estilística: Zig zag art decó
----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

**24.4 História da edificação:** O edifício foi construído em 1934 e funcionou originalmente como um cotonifício da SA Fábrica Votorantim. Foi comprado em 1941 pela Anderson Clayton & Cia Ltda, atuando com a atividade algodoeira até 1966, quando é vendido a Fuad Bauab. A partir daí, o estabelecimento volta-se para o beneficiamento de café. Seguindo com a mesma atividade, o local é comprado pela Comissária Exportadora Ariano Ltda em 1973, posteriormente pela Cafeeira Higienópolis em 1977 e, por fim, é vendido a Wahib Pachá em 1978. Após o falecimento de Pachá, em 1996, o local encerra as atividades e fica inativo até 2000, quando é reinaugurado como "Armazém do Café", passando a atuar como local para eventos, festas, shows, casamentos, aniversários, feiras, até nos dias de hoje.

**24.5 Breve descrição arquitetônica:** Em estilo Art Decó Zig Zag, o armazém principal é caracterizado pelas paredes em tijolo aparente, pela simetria de suas fachadas, com acessos centralizados, ritmo e regularidade marcados pelas janelas retangulares, frontão escalonado, utilização de ornatos geométricos, modelados com os próprios tijolos, formando frisos, pilstras nas fachadas e molduras no frontão, nas fachadas, nas portas e nas janelas.

#### 24.6 Técnicas construtivas:

Armazém principal feito com paredes em alvenaria de tijolo aparente, assente com argamassa mista de cimento, cal e areia; paredes internas revestidas de cal e areia, sobre aplicação de chapisco de areia grossa e cimento; cobertura de telhas cerâmicas sem forro; tesouras de madeira; piso de concreto desempenado; portas metálicas tipo de enrolar com batentes metálicos; esquadrias de metal; janelas de vidro liso e incolor.

### 25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Fotografias antigas e atuais, reportagens de jornais e sites, desenhos técnicos (planta, corte e fachada), memorial descritivo e matrícula de imóvel.

### 26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES

26.1 Planta	26.2. Escala	26.3 Localização e base disponível	26.4 Data
Levantamento documental	1:200	Arquiteto Carlos Ribeiro	2019

### 27. OUTROS LEVANTAMENTOS/BASE DE DADOS

27.1 Tipo (fotografia, desenho)	27.2. Quantidade	27.3 Autoria, localização e base disponível	27.4 Data
Fotografias tiradas em campo	115	Marina Guimarães Destro	2019
Fotografias tiradas da internet	5	Google Street View e outros sites	2019
Fotografias particulares	15	Dos proprietários do imóvel	2019

Fotografias de arquivos	3	Museu Padre Albino	Várias datas
<b>28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS</b>			
Fotografias particulares (dos proprietários), fotografias do Google Street View, fotografias tiradas em campo, acervo do Museu Padre Albino (reportagens de jornais), websites de historiadores e memorialistas locais (Nelson Bassanetti), desenhos técnicos (planta, corte e fachada) e memorial descritivo do arquiteto Carlos Ribeiro.			

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

## APÊNDICE 4 – INVENTÁRIO DA ESTAÇÃO CULTURA (1948)

1. IDENTIFICAÇÃO				
<b>Denominação oficial / denominação popular / outras denominações:</b> Estação Cultura – Maria de Lourdes Ribeiro Porto Ruetta - Deca				
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
<b>Usuário/Posse/Concessão atual</b>		Prefeitura Municipal de Catanduva (Secretaria de Cultura)		
<b>Endereço</b>		Rua Rio de Janeiro, 137 – Centro, Catanduva-SP		
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL				
X	3.1 Estação	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
	3.5 Administrativo	3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL		6. USO ATUAL
1948		Estação Ferroviária		Cultural e Prestação de Serviços
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estrada de Ferro Araraquara</li> <li>2. Governo do Estado de São Paulo</li> <li>3. Prefeitura Municipal de Catanduva (atual)</li> </ol>				
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO				
O bem foi tombado no ano de 2001, em âmbito Municipal, pelo COMDEPHACT.				
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO				
				
<b>Figura 1.</b> Implantação da Estação Cultura. Fonte: Google Earth, 2022.				
10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS				



**Figura 2.** Estação Cultural. Fonte: Antonio Marin Jr, 2018.

## 2. CARACTERIZAÇÃO

### 11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)

11.1 Cobertura		11.2 Paredes		11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas	
X	Cerâmica	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
	Concreto armado	X	Concreto armado		Concreto armado
	Madeira		Madeira	X	Madeira
	Metálica		Metálico(a)	X	Metálico(a)
	Vidro	X	Pedra/rocha	X	Vidro
X	Outro: Fibrocimento		Outro:		Outro: Cimento
11.4 Piso		11.5 Componente estrutural		11.6 Fundação	
X	Cerâmico(a)	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
X	Concreto	X	Concreto armado		Concreto armado
X	Pedra/ rocha		Pedra/ rocha		Pedra/ rocha
	Metálico(a)		Metálico(a)		Metálico(a)
X	Madeira	X	Madeira		Madeira
	Outro:		Outro:		Outro:
12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM					
	Original	X	Modificado		Totalmente alterado
13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM					
	Original	X	Modificado		Totalmente alterado
14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM					
14.1 Estrutura		14.2 Pisos		14.3 Portas	
X	Bom	X	Bom	X	Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
14.4 Janelas		14.5 Forros		14.6 Revestimentos	
X	Bom	X	Bom	X	Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo

<b>14.7 Cobertura</b>		<b>14.8 Outros especificar</b>		<b>14.9 Outros especificar</b>	
X	Bom		Bom		Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
<b>15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?</b>		<b>16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>	
X	Sim		Não	X	Histórico
<b>17.1 Tipo?</b>		<b>16.1 Tipo de uso?</b>		X	Urbanístico
X	Objeto utilitário	Cultural e prestação de serviços		X	Arquitetônico
X	Material rodante			X	Arqueológico
X	Documental			X	Cultural
	Artes visuais				Outro especificar
	Outro:	<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>		<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>	
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>		Prefeitura Municipal de Catanduva (Secretaria de Cultura)		X	Integral
	Sim	X	Não		Fachadas
					Volumetria
		<b>16.3 Contato local (nome/telefone)</b>		<b>21. INFRAESTRUTURA</b>	
		(17) 3531-5100		X	Água
				X	Esgoto
X	Sim		Não	X	Rede elétrica
				X	Telefonia

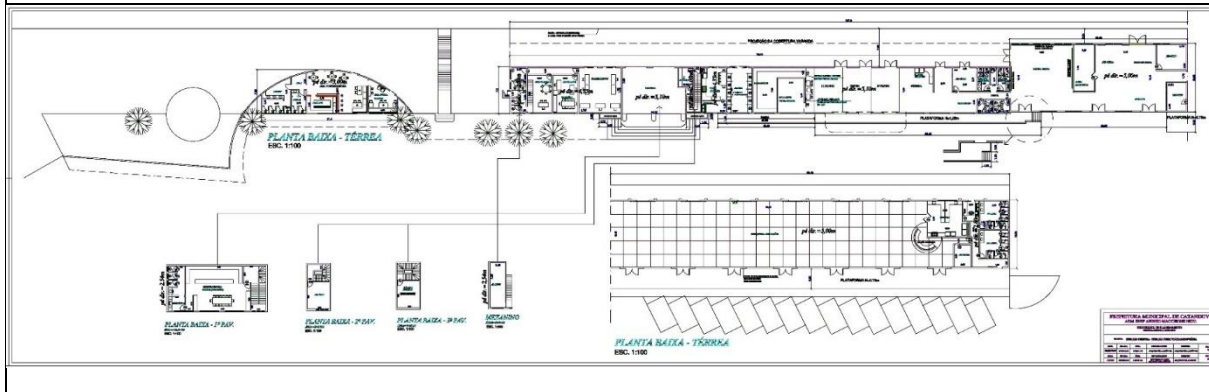
### 3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA

#### 22. EDIFÍCIO ATUAL

##### 22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE OU ÁREA



##### 22.2 PLANTA

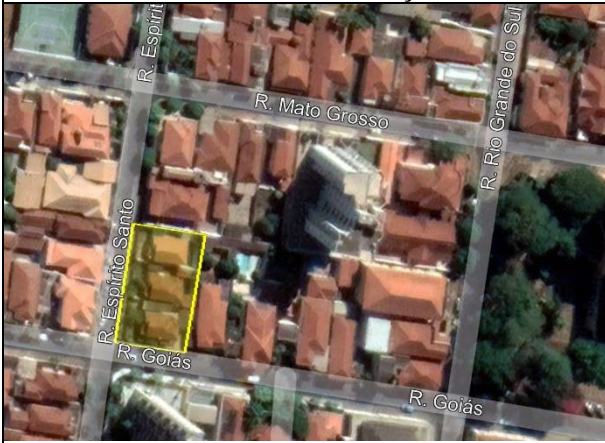






22.3 FACHADAS		
24. ARQUITETURA		
24.1 Autor do Projeto: ---	24.2 Construtores: Departamento de Obras da EFA	24.4 Identificação estilística: Art decó/tendência modernizante (streamline moderne)
24.5 História da edificação: Trata-se do terceiro prédio da estação ferroviária de Catanduva, construído em 1948, no mesmo local da primeira estação.		
24.6 Breve descrição da edificação: Com estilo art déco streamline, o edifício possui inspiração náutica, com suas janelas redondas que lembram escotilhas, e suas marquises com cantos arredondados, marcando com hierarquia a entrada principal para o saguão através da marquise, do pórtico e da escadaria, e o acesso lateral à Oficina de Artes e Cultura pela plataforma externa, marcando a entrada com três portas metálicas de enrolar e uma marquise menor. O prédio possui três andares escalonados, sendo o terceiro volume uma torre com relógio não centralizada, típica de estações ferroviárias em estilo art decó, pestanas ao redor das janelas e faixa destacada do plano da fachada na altura do peitoril que acentua o efeito de horizontalidade, juntamente com aberturas verticalizadas na torre.		
24.7 Técnicas construtivas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Área envoltória: Muro de alvenaria com revestimento de chapiscado que imita alvenaria de pedra; murestas de cimento armado (balaustres) e placas de cimento armado; muro de arrimo feito de granito.</li> <li>• Plataformas, passeios e vias de acesso: plataforma de embarque e desembarque em cimento queimado; passeio em ladrilho de cimento, mosaico português e cimento desempenado; vias de acesso em paralelepípedo e pedrisco miúdo.</li> <li>• Cobertura: telhas de barro sustentadas por tesoura de madeira, chapa ondulada de fibrocimento sustentada mão francesa de concreto armado e lajes de cobertura nos anexos.</li> <li>• Paredes e divisórias: paredes em alvenaria, divisórias em madeira (balcões), granilite (sanitários) e azulejo (balcão)</li> <li>• Revestimentos: argamassa, azulejo, ladrilho cerâmico (piso do saguão), pastilhas (paredes do saguão), granito (peitoril) e argamassa raspada (parede externa).</li> <li>• Pisos e rodapés: tacos de madeira, cerâmico (ladrilho e cacos) e cimento.</li> <li>• Forros: laje, estuque, placas de concreto, madeira e alçapões.</li> <li>• Portas e gradis: gradis e portões de ferro, grades de enrolar, porteiras de madeira, portas de madeira e portas metálicas de enrolar</li> <li>• Janelas: esquadrias de madeira e caixilhos e cimento e ferro, vedadas por vidro liso transparente.</li> <li>• Escadas: ferro, granilite, alvenaria e cimento, concreto com lajotas cerâmicas e concreto revestido com cimento liso.</li> </ul>		
25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA		
Fotografias antigas e atuais, reportagens de jornais e sites, plantas gráficas e ata de tombamento da estação, atas da câmara, decretos-leis e relatórios da EFA.		

<b>26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES</b>			
<b>26.1 Planta</b>	<b>26.2. Escala</b>	<b>26.3 Localização e base disponível</b>	<b>26.4 Data</b>
Levantamento documental	1:100	Prefeitura Municipal de Catanduva	2017
<b>27. OUTROS LEVANTAMENTOSBASE DE DADOS</b>			
<b>27.1 Tipo</b> (fotografia, desenho)	<b>27.2. Quantidade</b>	<b>27.3 Autoria, localização e base disponível</b>	<b>27.4 Data</b>
Fotografias tiradas em campo	284	Marina Guimarães Destro	2020
Fotografias tiradas da internet	12	Google Street View	2019
Fotografias particulares	116	Vários autores	Várias datas
Fotografias de arquivos	123	Museu Padre Albino	Várias datas
<b>28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS</b>			
Fotografias particulares (Darcy Meinschmiedt, Antonio Marin Jr, Flavio Limone, dentre outros), acervo do Museu Padre Albino, da Câmara Municipal de Catanduva, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Secretaria da Cultura, da Secretaria de Planejamento e Informática, websites de historiadores e memorialistas locais (Nelson Bassanetti), e fotografias do Google Street View.			
DESTRO, M. G. Estação cultura: uma análise transversal do patrimônio ferroviário de Catanduva-SP. <i>In</i> : BORTOLUCCI, M. A. P. C. S.; REZENDE, N. C.; OLIVEIRA, J. D. (Org.). <b>Depoimentos e trajetórias</b> : grupo de pesquisa patrimônio, cidades e territórios. São Carlos: USP; IAU, 2021.			

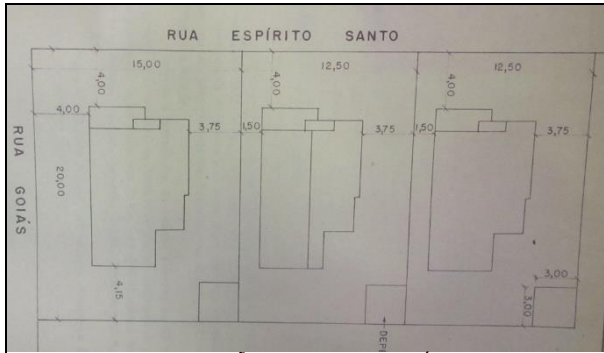
Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

## APÊNDICE 5 – INVENTÁRIO DAS VILAS FERROVIÁRIAS DOS BAIRROS HIGIENÓPOLIS E SÃO FRANCISCO (década de 1950)

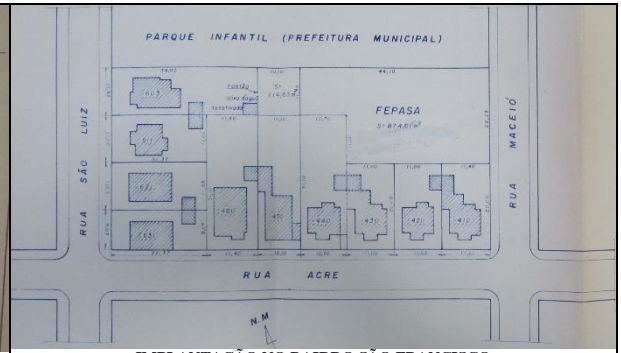
1. IDENTIFICAÇÃO			
Denominação oficial / denominação popular / outras denominações: Vilas ferroviárias/Casas dos ferroviários			
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM			
Usuário/Posso/Concessão Atual		Diversos proprietários (usucapião e alienação)	
Endereço		Rua Acre, 410; 420; 430; 440; 450; 460 – São Francisco, Catanduva-SP Rua São Luís, 603; 611; 621; 631 – São Francisco, Catanduva-SP Rua Espírito Santo 108; 120; 132 – Higienópolis, Catanduva-SP	
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL			
3.1 Estação		3.2 Armazenamento	
3.3 Manutenção		3.4 Outro (especificar):	
3.5 Administrativo	X	3.6 Residencial	
3.7 Superestrutura			
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL	
Década de 1950		Habituação	
6. USO ATUAL			
Habituação			
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS			
1. EFA 2. Diversos proprietários			
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO			
O bem não é tombado.			
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO			
			
<b>Figura 1.</b> Localização das vilas ferroviárias do bairro Higienópolis. Fonte: Google Earth, 2022.		<b>Figura 2.</b> Localização das vilas ferroviárias do bairro São Francisco. Fonte: Google Earth, 2022.	
10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS			
			
<b>Figura 3.</b> Fachada tipologia C1. Fonte: da autora, 2020.		<b>Figura 4.</b> Fachada tipologia C2. Fonte: da autora, 2020.	
			
<b>Figura 5.</b> Fachada tipologia C3. Fonte: da autora, 2020.			
2. CARACTERIZAÇÃO			
11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)			
11.1 Cobertura		11.2 Paredes	
11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas			
X	Cerâmica	X	Alvenaria portante
	Concreto armado		Concreto armado
	Madeira	X	Madeira
	Metálica	X	Metálico(a)



	Vidro		Pedra/rocha		Vidro
	Outro:		Outro:		Outro:
<b>11.4 Piso</b>		<b>11.5 Componente estrutural</b>		<b>11.6 Fundação</b>	
X	Cerâmico(a)	X	Alvenaria portante		Alvenaria portante
	Concreto		Concreto armado		Concreto armado
	Pedra/ rocha		Pedra/ rocha	x	Pedra/ rocha
	Metálico(a)		Metálico(a)		Metálico(a)
X	Madeira		Madeira		Madeira
	Outro:		Outro:		Outro:
<b>12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM</b>					
	<b>Original</b>	X	<b>Modificado</b>		<b>Totalmente alterado</b>
<b>13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM</b>					
NÃO SE SABE, POIS NÃO HOUE PESQUISA DENTRO DAS RESIDÊNCIAS					
<b>14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM</b>					
<b>14.1 Estrutura</b>		<b>14.2 Pisos (Não se sabe)</b>		<b>14.3 Portas</b>	
X	Bom		Bom	X	Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
<b>14.4 Janelas</b>		<b>14.5 Forros (não se sabe)</b>		<b>14.6 Revestimentos</b>	
X	Bom		Bom	X	Bom
	Regular		Regular	X	Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
<b>14.7 Cobertura</b>		<b>14.8 Outros especificar</b>		<b>14.9 Outros especificar</b>	
X	Bom		Bom		Bom
	Regular		Regular		Regular
	Péssimo		Péssimo		Péssimo
<b>15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?</b>		<b>16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>	
X	Sim		Não	X	Sim
					Não
					Histórico
<b>17.1 Tipo?</b>		<b>16.1 Tipo de uso?</b>		X	Urbanístico
X	Objeto utilitário	Habitacional		X	Arquitetônico
	Material rodante				Arqueológico
X	Documental				Cultural
	Artes visuais				Outro especificar
	Outro:	<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>		<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>	
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>		Os próprios moradores		X	Integral
					Fachadas
					Volumetria
X	Sim		Não	<b>21. INFRAESTRUTURA</b>	
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>				X	Água
	Sim	X	Não	X	Esgoto
				X	Rede elétrica
				X	Telefonia
<b>3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA</b>					
<b>22. EDIFÍCIO ORIGINAL E ATUAL</b>					
<b>22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE OU ÁREA</b>					

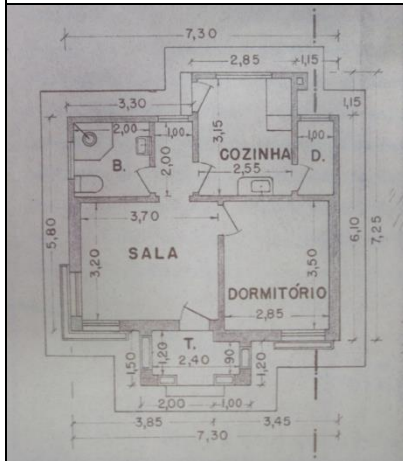


IMPLANTAÇÃO NO BAIRRO HIGIENÓPOLIS

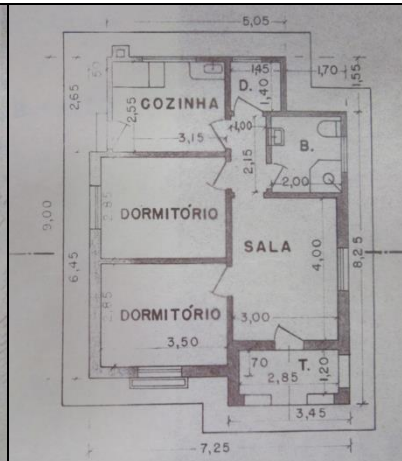


IMPLANTAÇÃO NO BAIRRO SÃO FRANCISCO

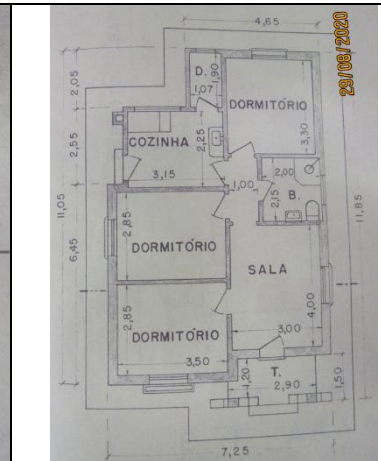
**22.2 PLANTAS**



PLANTA TIPOLOGIA C1

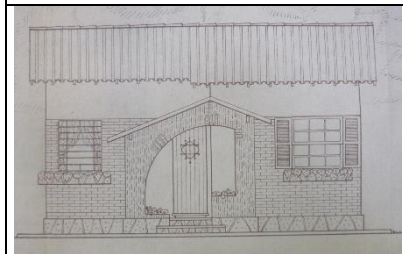


PLANTA TIPOLOGIA C2

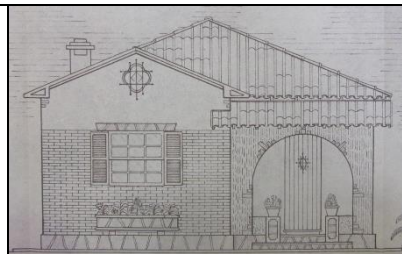


PLANTA TIPOLOGIA C3

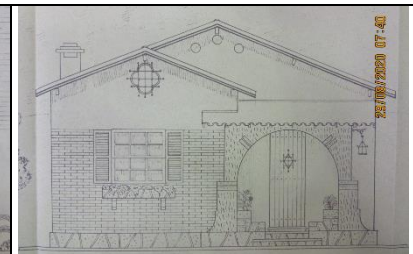
**22.3 FACHADAS**



FACHADA TIPOLOGIA C1

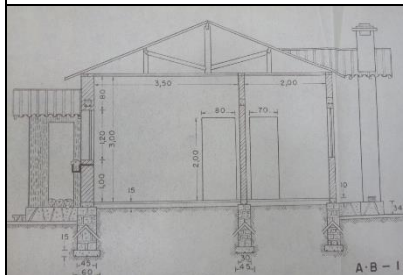


FACHADA TIPOLOGIA C2

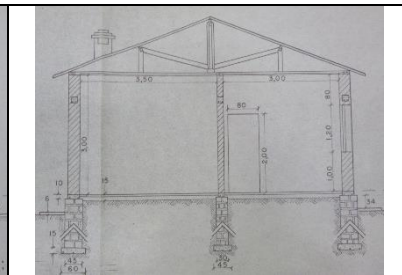


FACHADA TIPOLOGIA C3

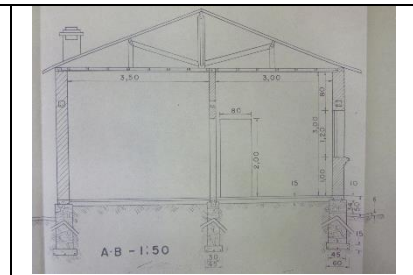
**22.4 CORTES**



CORTE TIPOLOGIA C1



CORTE TIPOLOGIA C2



CORTE TIPOLOGIA C3

**23. FOTOGRAFIAS ATUAIS**



**Figura 6.** Residências ferroviárias. Fonte: da autora (2020), Google Street View (2011) e Onofre Baraldi (2020)

#### 24. ARQUITETURA

<b>24.1 Autor do Projeto:</b> Aprovação: eng. chefe Oswaldo Santana de Almeida; Projeto de Verificação – eng. ajudante Abel A. Magalhães.	<b>24.2 Construtores:</b> Companhia Melhoramentos Araraquarense (COMARA) e Departamento de Obras da EFA	<b>24.3 Identificação estilística:</b> Bangalô/estilo Missões (CORATO; PORTO, 2017)
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

**24.4 História da edificação:** Casas construídas na década de 1950 pela COMARA (Cia Melhoramentos Araraquarense) destinadas a funcionários da Seção de Tráfego e Locomoção da EFA.

**24.5 Breve descrição da edificação:** Conjunto de casas térreas em tendência Missões e pitoresca (CORATO; PORTO, 2007), todas com parede de tijolo aparente, volume do alpendre separado do corpo da casa, com acesso principal destacado com arco, na lateral, planta isolada e centralizadas no lote.

**24.5 Técnicas construtivas:** alicerce de alvenaria de pedra, assente com argamassa mista de cimento, cal e areia; calçada de lajes regulares de “ouro” ou equivalentes, ou concreto, assente entre ripas; piso de tacos de madeira nos dormitórios e ladrilho hidráulico vermelho nos outros cômodos; rodapé com argamassa mista de cimento, cal e areia; paredes de tijolo assente com argamassa de cal e areia; esquadrias de ferro e/ou madeira; forro de pinho ou peroba; telha cerâmica tipo Paulista e estrutura de madeira; e caixa d’água de cimento.

#### 25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Processos pertencentes à EFA, plantas, cortes e fachadas, memorial descritivo, fotografias e legislação (decretos-leis e datas de câmara)

#### 26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES

26.1 Planta	26.2. Escala	26.3 Localização e base disponível	26.4 Data
Levantamento documental	1:50	DNIT	2020

#### 27. OUTROS LEVANTAMENTOS/BASE DE DADOS

27.1 Tipo (fotografia, desenho)	27.2. Quantidade	27.3 Autoria, localização e base disponível	27.4 Data
Fotos tiradas em campo	65	Marina Guimarães Destro	2020
Fotos coletadas da internet	4	Google Street View	2011
Fotos do proprietário	12	Onofre Baraldi	2020

#### 28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS


Arquivo da Prefeitura Municipal de Catanduva, Arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), acervo fotográfico de particulares e acervo pessoal.

CORATO, A. C. S.; PORTO, D. R. **Pesquisa histórica e análise das estruturas arquitetônicas e urbanísticas dos bairros Centro, Higienópolis e São Francisco.** Publicação da Prefeitura Municipal de Catanduva, set. 2007.

DESTRO, M. G.; SALCEDO, R. F. B. O Patrimônio industrial da estrada de ferro Araraquara: o caso das vilas ferroviárias de Catanduva-SP. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO ONLINE DE GESTÃO URBANA*, 5., 2021, Tupã. **Anais [...].** [S.l.:s.n.], 2021. p. 245-259

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

## APÊNDICE 6 – INVENTÁRIO DA CEAGESP (1965)

<b>1. IDENTIFICAÇÃO</b>				
<b>Denominação oficial / denominação popular / outras denominações:</b> CEAGESP/Guarda Civil Municipal				
<b>2. LOCALIZAÇÃO DO BEM</b>				
<b>Usuário/ Posse/Concessão atual</b>		Prefeitura Municipal de Catanduva		
<b>Endereço</b>		Rua São Paulo, 777 – Vila Motta, Catanduva-SP		
<b>3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL</b>				
3.1 Estação	X	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
3.5 Administrativo		3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
<b>4. ANO DE CONSTRUÇÃO</b>		<b>5. USO ORIGINAL</b>		<b>6. USO ATUAL</b>
1965		Armazém de produtos agrícolas		Repartição Pública (PMC)
<b>7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS</b>				
1. Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP)				
2. Prefeitura Municipal de Catanduva				
<b>8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO</b>				
O bem não é tombado.				
<b>9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO</b>				
				
<b>Figura 1.</b> Implantação da CEAGESP. Fonte: Google Earth, 2022.				
<b>10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS</b>				

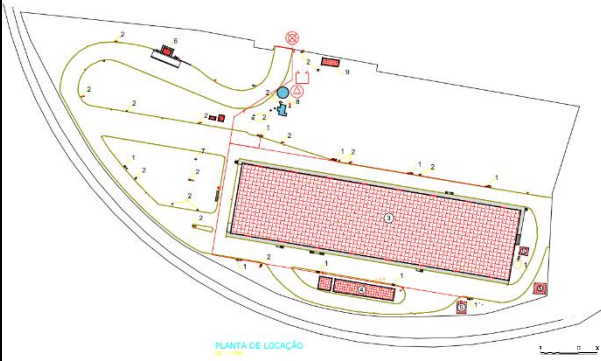
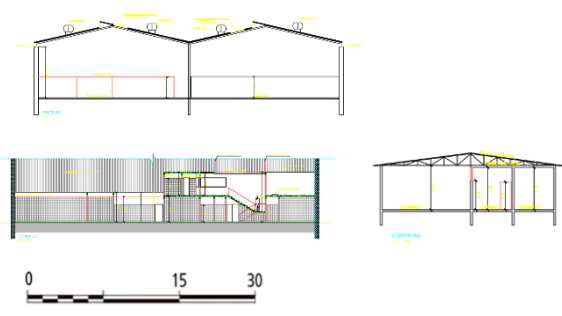

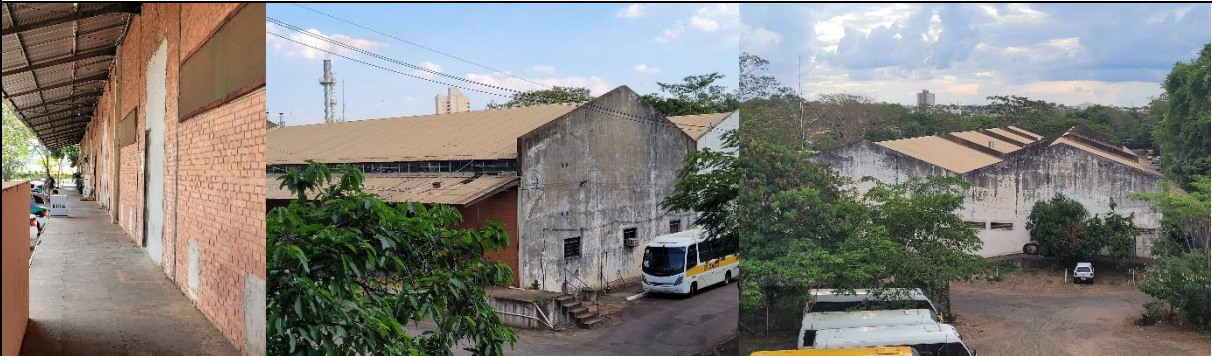


**Figura 2.** Fachada frontal da antiga CEAGESP. Fonte: da autora, 2022.

## 2. CARACTERIZAÇÃO

### 11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)

11.1 Cobertura		11.2 Paredes		11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas	
<input type="checkbox"/>	Cerâmica	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input checked="" type="checkbox"/>	Metálica	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Vidro	<input type="checkbox"/>	Pedra/rocha	<input checked="" type="checkbox"/>	Vidro
<input type="checkbox"/>	Outro: Fibrocimento e laje	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro: Cimento
11.4 Piso		11.5 Componente estrutural		11.6 Fundação	
<input checked="" type="checkbox"/>	Cerâmico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input checked="" type="checkbox"/>	Concreto	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha
<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro:
12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM					
<input checked="" type="checkbox"/>	Original	<input checked="" type="checkbox"/>	Modificado	<input type="checkbox"/>	Totalmente alterado
13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM					
<input checked="" type="checkbox"/>	Original	<input checked="" type="checkbox"/>	Modificado	<input type="checkbox"/>	Totalmente alterado
14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM					
14.1 Estrutura		14.2 Pisos		14.3 Portas	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo
14.4 Janelas		14.5 Forros		14.6 Revestimentos	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo
14.7 Cobertura		14.8 Outros especificar		14.9 Outros especificar	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo
15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?		16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?		17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM	
<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Histórico
<input checked="" type="checkbox"/>	17.1 Tipo?	<input checked="" type="checkbox"/>	16.1 Tipo de uso?	<input checked="" type="checkbox"/>	Urbanístico

	Objeto utilitário		Repartição pública (arquivo público municipal, armazenamento, guarda civil municipal, frota escolar, cozinha piloto, ibge e sebrae)	X	Arquitetônico
	Material rodante				Arqueológico
X	Documental				Cultural
	Artes visuais				Outro especificar
	Outro:		<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>		<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>			Prefeitura Municipal de Catanduva	X	Integral
					Fachadas
					Volumetria
X	Sim		Não	<b>16.3 Contato local (nome/telefone)</b>	<b>21. INFRAESTRUTURA</b>
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>			(17) 3531-5300	X	Água
X	Sim		Não		X Esgoto
				X	Rede elétrica
				X	Telefonia
<b>3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA</b>					
<b>22. EDIFÍCIO ATUAL</b>					
<b>22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE</b>			<b>22.2 CORTES</b>		
 <p>PLANTA DE LOCAÇÃO</p>			 <p>0 15 30</p>		
<b>22.3 PLANTA</b>					
 <p>0 15 30</p>					
<b>23. FOTOGRAFIAS ATUAIS</b>					
					
<b>Figura 3. Antigo galpão da CEAGESP. Fonte: da autora, 2022.</b>					
<b>24. ARQUITETURA</b>					

<b>24.1 Autor do Projeto:</b> ---	<b>24.2 Construtores:</b> Construtora Beter SA	<b>24.3 Identificação estilística:</b> armazém industrial sem identificação estilística.	
<b>24.4 História da edificação:</b> A Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (CEAGESP) é um armazém construído em 1965 pela construtora Beter SA, destinado originalmente a armazenar grãos. Atualmente, o conjunto pertence à Prefeitura Municipal de Catanduva e cumpre à função de equipamento público, abrigando a Guarda Civil Municipal, a Defesa Civil, o Arquivo Público Municipal, almoxarifados da Secretaria da Saúde, a frota de ônibus escolar, o Senai, o IBGE, a cozinha piloto e o depósito de merenda escolar da Secretaria da Educação.			
<b>24.5 Breve descrição da edificação:</b> Trata-se de um armazém industrial com dois principais volumes, constituindo dois principais pavilhões, com telhado de duas águas cada um, acessos laterais e pilares dispostos no centro e nas paredes laterais de cada um dos pavilhões.			
<b>24.6 Técnicas construtivas:</b> Armazém principal feito com paredes em alvenaria de tijolo aparente; cobertura de telhas metálicas; treliças metálicas; piso de concreto desempenado; portas metálicas tipo de enrolar; esquadrias de metal; janelas de vidro liso e incolor.			
<b>25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA</b>			
Fotografias tiradas em campo, desenhos técnicos (plantas e cortes), projetos de lei e processos do imóvel.			
<b>26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES</b>			
<b>26.1 Planta</b>	<b>26.2. Escala</b>	<b>26.3 Localização e base disponível</b>	<b>26.4 Data</b>
Levantamento documental	1:200	Prefeitura Municipal de Catanduva	2014
<b>27. OUTROS LEVANTAMENTOS BASE DE DADOS</b>			
<b>27.1 Tipo</b> (fotografia, desenho)	<b>27.2. Quantidade</b>	<b>27.3 Autoria, localização e base disponível</b>	<b>27.4 Data</b>
Fotografias tiradas em campo	237	Marina Guimarães Destro	2022
Plantas técnicas originais	1	DNIT	1965
Processos do imóvel	2	DNIT	1965/76
Projetos de lei	2	Câmara Municipal de Catanduva	1994/2009
<b>28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS</b>			
Fotografias tiradas em campo, acervo do DNIT (processos), desenhos técnicos (plantas e cortes) e acervo da Câmara Municipal (projetos de lei).			

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

## APÊNDICE 7 – INVENTÁRIO DO IBC (1967)


1. IDENTIFICAÇÃO				
<b>Denominação oficial / denominação popular / outras denominações:</b> IBC (Instituto Brasileiro do Café)				
2. LOCALIZAÇÃO DO BEM				
<b>Usuário/Posse/Concessão atual</b>		Superintendência do Patrimônio do União (SPU)		
<b>Endereço</b>		Rua Virgílio Mastrocola, 395 – Vila Motta, Catanduva-SP		
3. TIPO DE BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL				
3.1 Estação	X	3.2 Armazenamento	3.3 Manutenção	3.4 Outro (especificar):
3.5 Administrativo		3.6 Residencial	3.7 Superestrutura	
4. ANO DE CONSTRUÇÃO		5. USO ORIGINAL		6. USO ATUAL
1967		Industrial (armazém)		Sem uso
7. HISTÓRICO DOS PROPRIETÁRIOS				
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Terreno de Bento Geraldo Salles (Fazenda Boa Vista);</li> <li>2) 1967: Construção do armazém do IBC</li> <li>3) 1978: Prefeitura Municipal de Catanduva adquire, por desapropriação, 55mil m<sup>2</sup> de terreno de espólio de Bento Geraldo Salles;</li> <li>4) 1978: Prefeitura Municipal de Catanduva doa esse terreno para o IBC;</li> <li>5) 2001: o terreno é incorporado ao Patrimônio da União Federal.</li> </ol>				
8. O IMÓVEL FOI TOMBADO/INSTITUIÇÃO/PROCESSO				
O bem não é tombado.				
9. IMPLANTAÇÃO DO BEM COM RELAÇÃO À RUA, BAIRRO				
				
<b>Figura 1.</b> Implantação do IBC. Fonte: Google Earth, 2022.				
10. IMAGENS/CROQUIS DAS FACHADAS				





Figura 2.IBC. Fonte: da autora, 2022.

## 2. CARACTERIZAÇÃO

### 11. CARACTERIZAÇÃO DO BEM (ESTRUTURA/MATERIAIS)

11.1 Cobertura		11.2 Paredes		11.3 Esquadrias, vedação, janelas e portas	
<input type="checkbox"/>	Cerâmica	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input checked="" type="checkbox"/>	Metálica	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Vidro	<input type="checkbox"/>	Pedra/rocha	<input type="checkbox"/>	Vidro
<input type="checkbox"/>	Outro: Fibrocimento	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro: Cimento
11.4 Piso		11.5 Componente estrutural		11.6 Fundação	
<input type="checkbox"/>	Cerâmico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Alvenaria portante	<input type="checkbox"/>	Alvenaria portante
<input checked="" type="checkbox"/>	Concreto	<input type="checkbox"/>	Concreto armado	<input type="checkbox"/>	Concreto armado
<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha	<input type="checkbox"/>	Pedra/ rocha
<input type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input checked="" type="checkbox"/>	Metálico(a)	<input type="checkbox"/>	Metálico(a)
<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira	<input type="checkbox"/>	Madeira
<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro:	<input type="checkbox"/>	Outro:
12. GRAU DE PRESERVAÇÃO EXTERNA DO BEM					
<input checked="" type="checkbox"/>	Original	<input checked="" type="checkbox"/>	Modificado	<input type="checkbox"/>	Totalmente alterado
13. GRAU DE PRESERVAÇÃO INTERNA DO BEM					
<input checked="" type="checkbox"/>	Original	<input checked="" type="checkbox"/>	Modificado	<input type="checkbox"/>	Totalmente alterado
14. ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO BEM					
14.1 Estrutura		14.2 Pisos		14.3 Portas	
<input checked="" type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input checked="" type="checkbox"/>	Péssimo
14.4 Janelas		14.5 Forros		14.6 Revestimentos	
<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom	<input type="checkbox"/>	Bom
<input type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Regular	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular
<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo	<input type="checkbox"/>	Péssimo
14.7 Cobertura		14.8 Outros especificar		14.9 Outros especificar	

	Bom		Bom		Bom	
	Regular		Regular		Regular	
X	Péssimo		Péssimo		Péssimo	
<b>15. POSSUI BENS MÓVEIS, INTEGRADOS OU DOCUMENTAIS?</b>			<b>16. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>	
X	Sim		Não	X	Sim	
				X	Não	
<b>17.1 Tipo?</b>			<b>16.1 Tipo de uso?</b>		<b>17. PROPOSTA PARA PRESERVAÇÃO DO BEM</b>	
	Objeto utilitário		Secretaria de Obras e Serviços; Secretaria de Meio Ambiente; Secretaria de Transportes		X	Histórico
	Material rodante				X	Urbanístico
X	Documental				X	Arquitetônico
	Artes visuais					Arqueológico
	Outro:		<b>16.2 Órgão/instituição interessada.</b>			Cultural
<b>18. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS DEMANDA LEVANTAMENTO EM ETAPA POSTERIOR?</b>			Prefeitura Municipal de Catanduva			Outro especificar
X	Sim		Não	<b>19. PROPOSTA DE PROTEÇÃO DO BEM</b>		
						Integral
				X		Fachadas
				X		Volumetria
<b>20. POSSUI VIGILÂNCIA?</b>			<b>16.3 Contato local (nome/telefone)</b>		<b>21. INFRAESTRUTURA</b>	
	Sim	X	Não		X	Água
					X	Esgoto
					X	Rede elétrica
					X	Telefonia
<b>3. DOCUMENTAÇÃO ICONOGRÁFICA E HISTÓRICA</b>						
<b>22. EDIFÍCIO ATUAL</b>						
<b>22.1 IMPLANTAÇÃO DO EDIFÍCIO NO LOTE</b>				<b>22.2 PLANTA</b>		
<b>22.3 FACHADAS</b>						



### 23. FOTOGRAFIAS ATUAIS

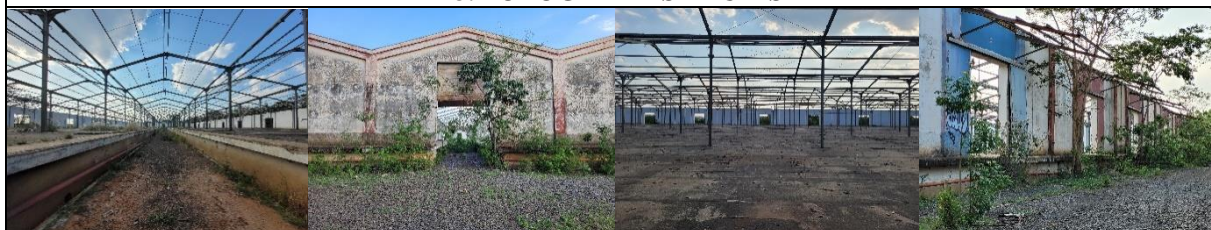


Figura 3.IBC. Fonte: da autora, 2022.

### 24. ARQUITETURA

<b>24.1 Autor do Projeto:</b> eng. José Nelson Machado	<b>24.2 Construtores:</b> ---	<b>24.3 Identificação estilística:</b> armazém industrial sem identificação estilística.
--------------------------------------------------------	-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

**24.4 História da edificação:** O armazém do extinto Instituto Brasileiro do Café (IBC), também designado em documentos coletados no DNIT como “armazém II do IBC”, é um galpão construído em 1967, originalmente destinado para armazenar grãos de café.

**24.5 Breve descrição da edificação:** O conjunto é constituído de um armazém principal, de aproximadamente 16mil m<sup>2</sup>, e outras edificações externas ao galpão, como uma guarita, um sanitário, um escritório e três casas destinadas a antigos funcionários do IBC. A planta do galpão principal é modular, com 20 portas, 8 unidades de pavilhões, e os pilares metálicos estão dispostos em módulos que distam 11 metros entre si.

**24.6 Técnicas construtivas:** As paredes do galpão principal são de alvenaria, o piso é asfáltico, a cobertura é de alumínio e pvc, e a estrutura do telhado é de treliça metálica.

### 25. DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Processos do imóvel (DNIT e SPU), matrícula do imóvel (cartório) e plantas do projeto (SPU e PMC).

### 26. LEVANTAMENTOS AQUITETÔNICOS EXISTENTES

26.1 Planta	26.2. Escala	26.3 Localização e base disponível	26.4 Data
Levantamento documental	1:500	Prefeitura Municipal de Catanduva	2018
Levantamento documental	1:500	Superintendência do Patrimônio da União	1966

### 27. OUTROS LEVANTAMENTOS/BASE DE DADOS

27.1 Tipo (fotografia, desenho)	27.2. Quantidade	27.3 Autoria, localização e base disponível	27.4 Data
Fotografias tiradas em campo	200	Marina Guimarães Destro	2018/2022
Plantas técnicas do imóvel	2	SPU e PMC	1965/2018

### 28. FONTES BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

Fotografias tiradas em campo, acervo do DNIT (processos), desenhos técnicos (SPU e PMC) e acervo da do Cartório de Registro de Imóveis de Catanduva e da SPU.

Fonte: A Autora, baseado em SALCEDO (2019)

