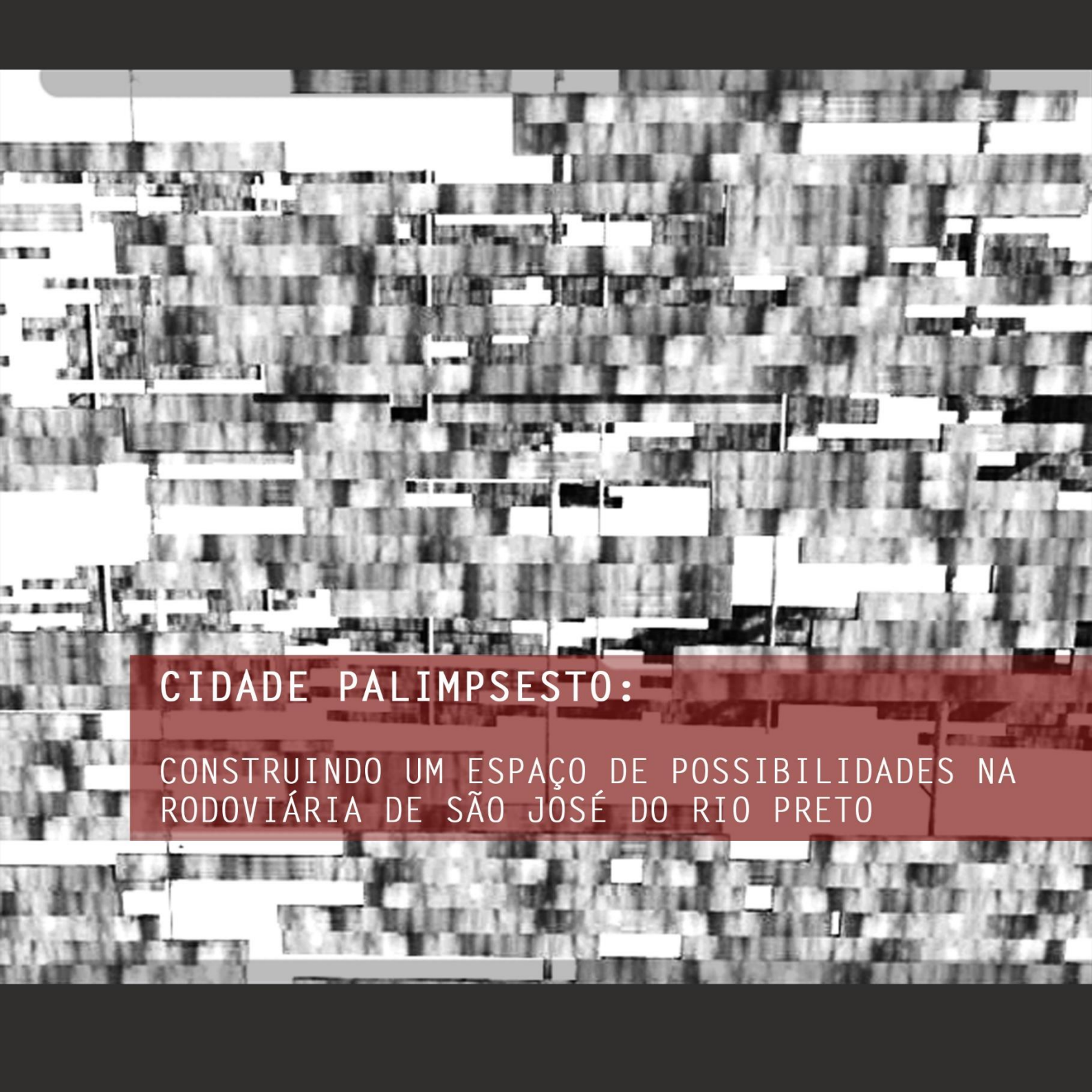


An aerial, black and white photograph of a city grid, likely São José do Rio Preto, showing a dense pattern of streets and buildings. A semi-transparent red rectangular box is overlaid on the lower-left portion of the image, containing white text.

CIDADE PALIMPSESTO:

CONSTRUINDO UM ESPAÇO DE POSSIBILIDADES NA
RODOVIÁRIA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JULIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

A CIDADE PALIMPSESTO:
**Construindo um Espaço de Possibilidades na Rodoviária de São José
do Rio Preto**

TÂMARA RODRIGUES MORENO

ORIENTADOR: Prof. Dr. Evandro Fiorin

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho” para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Presidente Prudente

2015

DEDICATÓRIA

Aos meus pais por todo amor, carinho e paciência,
por tonar possível. E à minha avó Dê, minha base e
minha força! Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a minha família e a Deus, por todo suporte dado e por estarem ao meu lado em mais essa caminhada. Sem eles não há dúvidas do quão mais difícil esse momento seria. Foram e são fundamentais, peças-chaves em minha vida, me proporcionando sempre o melhor. Muito obrigada!

Ao meu orientador, Evandro Fiorin, pelos ensinamentos e conversas. Por acreditar que seria possível e confiar em meu trabalho. Com certeza essa jornada fora de grande experiência e crescimento pessoal, os quais serão levados para toda a vida.

Obrigada de coração a todos os que de alguma forma contribuíram para que essa etapa se tornasse algo mais palpável, agradeço pela força, paciência e carinho sempre. Agradeço em especial aos meus queridos, Artur, Karen, Lígia, Marcos, Felipe, Dâmia, Pétilin, Gabi, Thaíla, Carol e José Victor, companheiros que a vida me presenteou, obrigada pelos ótimos momentos compartilhados, pela amizade sincera e fiel.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
I. HISTÓRICO DA FORMAÇÃO URBANA	12
II. A ESPLANADA DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARENSE	22
III. O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO: A RUPTURA COM A HISTÓRIA	43
IV. PÓS-MODERNIZAÇÃO: A NOVA RODOVIÁRIA, O TERMINAL DE ÔNIBUS E O NOVO CAMELÓDROMO	64
V. CONSTRUINDO UM ESPAÇO DE POSSIBILIDADES	84
VII. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	132

O território urbano, espaço modificado pelo homem, está em constante movimento, sempre em construção seja através de matéria concreta, seja através de tradições e costumes. Entender a cidade, seu desenvolvimento e as transformações da paisagem urbana é entender sua história, os processos pelo qual passou, encontrar vestígios e marcas do que foi, do que é e do que poderá ser.

O homem como agente transformador interveio no espaço através da sobreposição, superposição ou justaposição de camadas. De acordo com PESAVENTO (2004):

“Há uma superposição de camadas de experiência que incitam ao trabalho de um desfolhamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir”.

Neste sentido, esse apagar da história através da demolição do patrimônio arquitetônico, de modo a atender os interesses do mercado especulativo vem ocorrendo também em São José do Rio Preto.

Como objeto de estudo, focaremos na antiga Esplanada da Estação Ferroviária. O local foi por muitos anos, parada obrigatória de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Situado no centro histórico da cidade, entre os Córregos Borá e Canela e o Rio Preto, impulsionou o desenvolvimento do primeiro núcleo urbano que ocorreu ali. Para acessá-la, havia uma escadaria que a conectava as ruas Pedro Amaral e Voluntários de São Paulo, situadas a um nível mais alto em relação à praça.

Primeiramente, realizou-se um levantamento histórico no seu entorno, com a finalidade de compreender os processos de urbanização que decorreram na cidade em benefício da modernização, tão almejada nas décadas de 1960 e 1970, sem que houvesse quaisquer cuidados com o espaço e sua história.

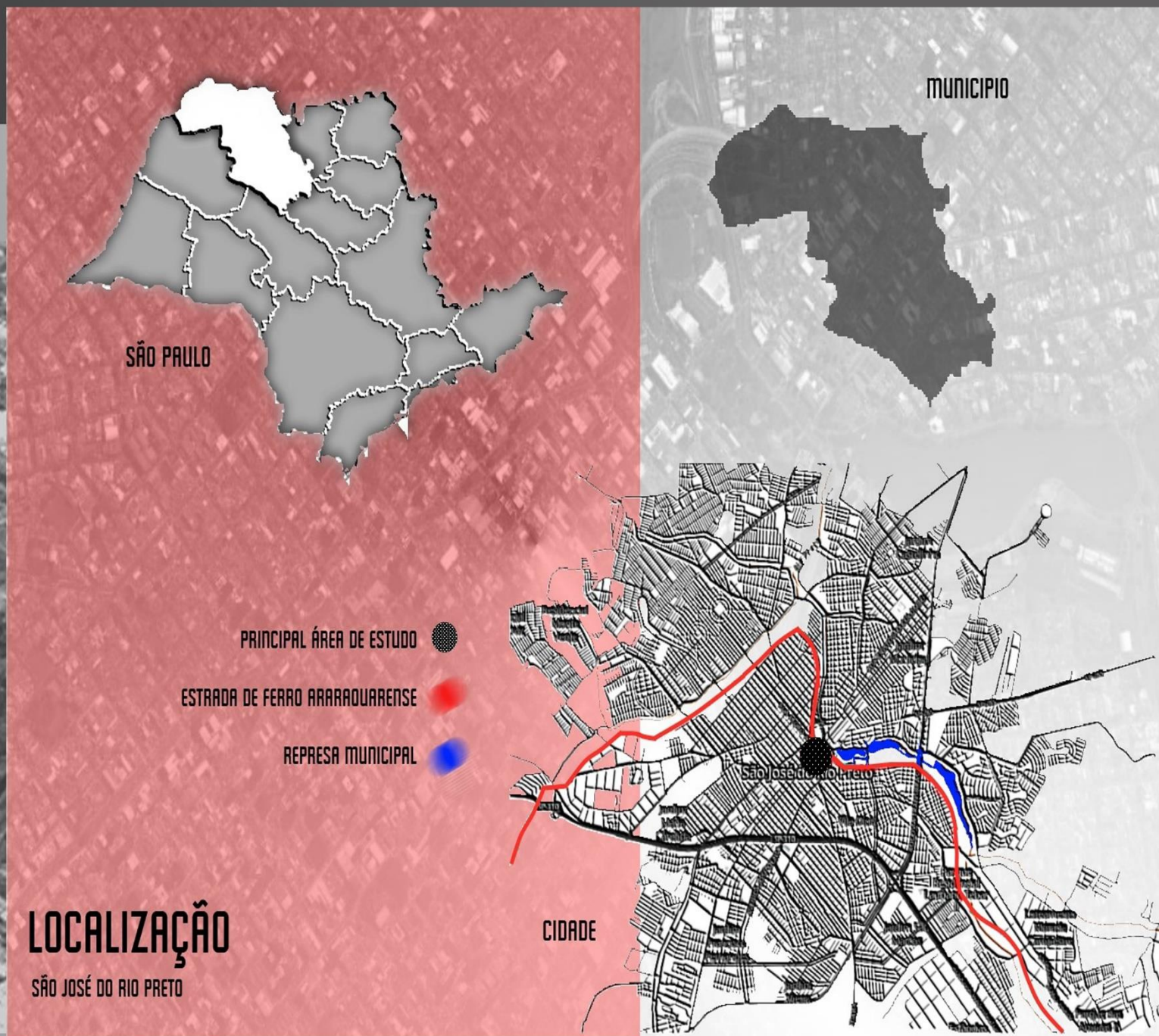
Na década 1970 nem mesmo a antiga Esplanada e sua escadaria, local de encontro de passageiros, comerciantes e curiosos, fora isenta das transformações, sucumbindo à construção da atual Estação Rodoviária de Rio Preto e seu pátio de manobras numa tentativa de renovação da área. Posteriormente, foi implantado ao lado da rodoviária, o Terminal Urbano de Integração, passando por ali todos os dias milhares de pessoas, acarretando assim um intenso fluxo pelo local.

Atualmente se encaixa também como um lugar de usos marginais, ponto de prostituição e de moradores de rua, chocando-se com usos rotineiros da cidade. Dessa forma, através da busca por suas camadas e usos do passado e do presente podemos compará-la a um palimpsesto de forma e assim construir um espaço de possibilidades.

I. HISTÓRICO DA FORMAÇÃO URBANA

Figura 01 - Vista aérea. Fonte: Google Earth.





Mapa 01 - Localização de São José do Rio Preto. Fonte: Julia Souza, 2014.

Figura 02 - Capela de São José.
Fonte: Arquivo Público Municipal



Para entendermos os processos de transformação pelo qual a cidade passou e vem passando, bem como seu traçado, suas construções, tradições, infraestrutura urbana, se faz necessário contextualizar seu surgimento e desenvolvimento a fim de conhecer os vários tempos presentes na memória da cidade.

São José do Rio Preto, cidade localizada a noroeste do interior do Estado de São Paulo, teve seu início a partir de 1820, ano da chegada dos primeiros desbravadores em busca de terras devolutas existentes no local para exploração agrícola e criação de animais domésticos¹.

Assim como a maioria das cidades do interior paulista que surgiram no século XIX, Rio Preto, como é denominada por seus cidadãos, teve sua origem a partir da doação de terras à igreja católica².

¹Os primeiros a ocuparem São José do Rio Preto foram migrantes advindos de Minas Gerais e alguns baianos que trabalhavam na derrubada de matas.

²“Grande parte das cidades paulistas fundadas durante o século XIX tem os seus chãos originados de patrimônios religiosos, também denominados capelas.” GHIRARDELLO, Nilson. À beira da linha: formações urbanas do Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

Figura 03 - Antiga passagem no Córrego Borá sentido Centro. Fonte: Arquivo Público Municipal.



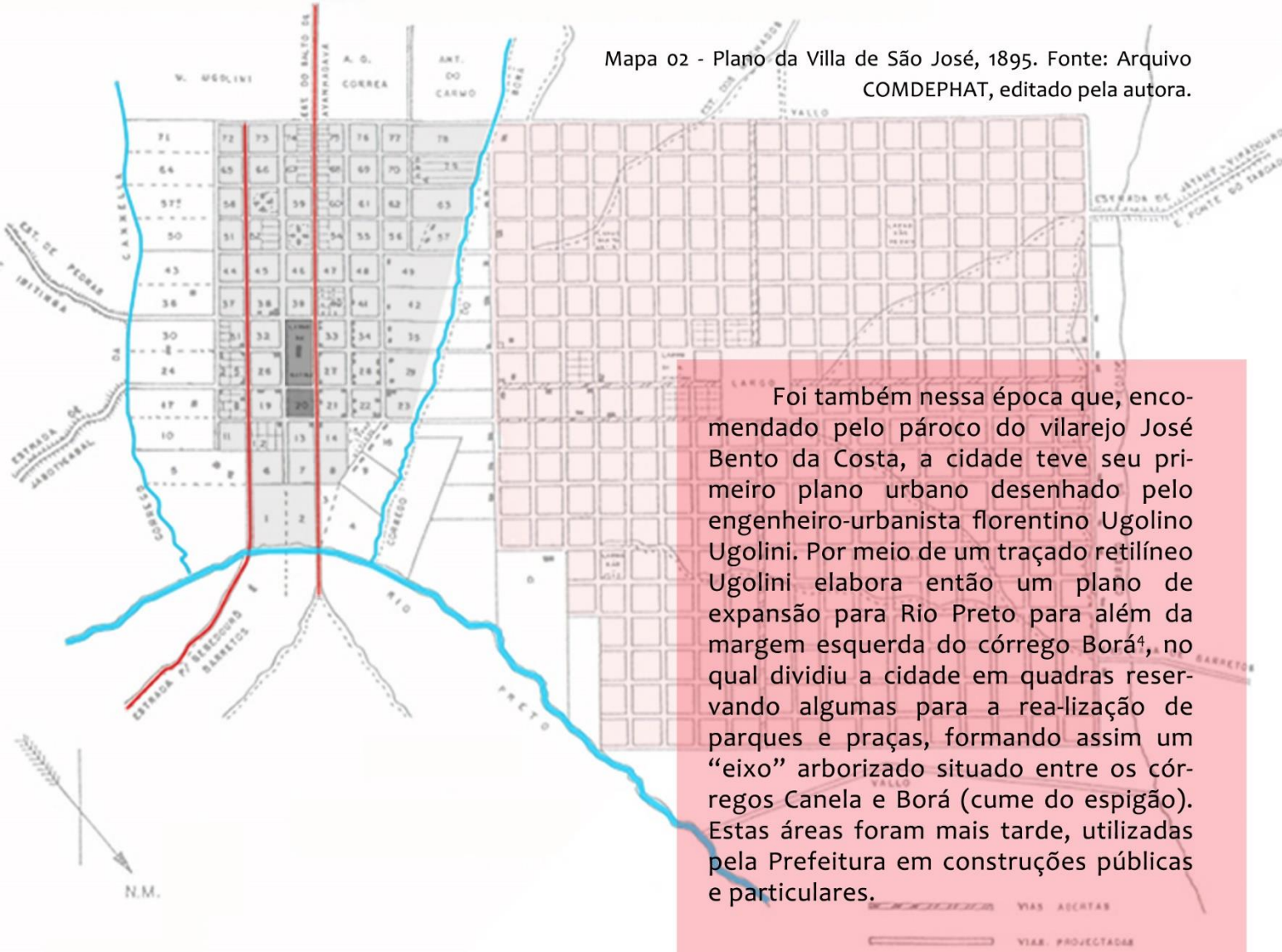
Sua ocupação urbana teve início no cume do espigão formado entre os córregos Canela e Borá, afluentes do Rio Preto, com a doação do Patrimônio de São José pelos pioneiros na ocupação do sítio. A cidade foi fundada em 1852 e, nesse momento, a religião católica exercia um papel de coesão social e regulação nas transferências de terras – as quais eram intermediadas pela igreja, diante da área urbana em formação (MONBEIG, 1984).

Até 1892 não havia qualquer perspectiva de progresso para a cidade, a qual possuía uma economia basicamente de subsistência, em razão de seu isolamento geográfico. Entretanto, ao fim do século XIX com a conexão em direção ao Mato Grosso através da abertura da Estrada Geral, o povoado se consolidou como ponto importante por ser a última vila, sendo conhecida então como “Boca do Sertão”³.

A emancipação político-administrativa de São José do Rio Preto ocorreu em 19 de julho de 1894. Neste momento o município já contabilizava 10 mil habitantes, dentre estes cerca de 1000 em seu núcleo urbano.

³A Estrada Geral fazia a ligação das províncias do Império do triângulo mineiro até Cuiabá e foi de grande importância, pois permitiu a colonização do oeste paulista.

Mapa 02 - Plano da Villa de São José, 1895. Fonte: Arquivo COMDEPHAT, editado pela autora.



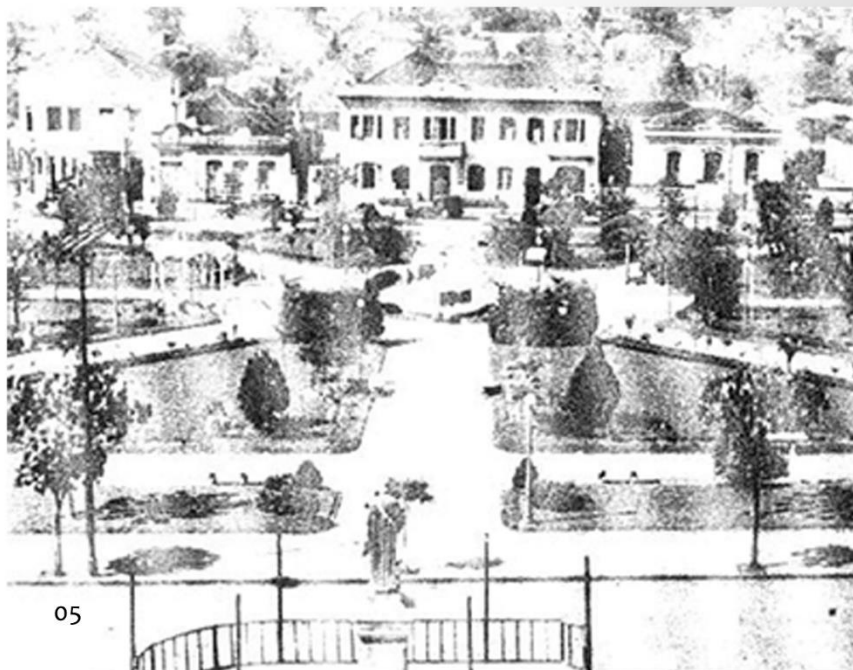
Foi também nessa época que, encomendado pelo pároco do vilarejo José Bento da Costa, a cidade teve seu primeiro plano urbano desenhado pelo engenheiro-urbanista florentino Ugolino Ugolini. Por meio de um traçado retilíneo Ugolini elabora então um plano de expansão para Rio Preto para além da margem esquerda do córrego Borá⁴, no qual dividiu a cidade em quadras reservando algumas para a realização de parques e praças, formando assim um “eixo” arborizado situado entre os córregos Canela e Borá (cume do espigão). Estas áreas foram mais tarde, utilizadas pela Prefeitura em construções públicas e particulares.

Entretanto, é possível identificar este primeiro desenho como o primeiro plano urbanístico de Rio Preto, onde é realizado o registro cadastral dos lotes e, também, onde se define a área de expansão em relação ao núcleo central, as áreas públicas e os espaços verdes.

⁴Patrimônio de Nossa Senhora do Carmo (localizado nestas terras) doado em 1847, anteriormente ao Patrimônio de São José (núcleo original). (FRANCISCO, 2007)

Figura 04 e 05 - Praça Rui Barbosa e Praça Dom José Marcondes. Fonte: Acervo particular de Nilce Lodi.

04



São José do Rio Preto entre dezenas de cidades do interior paulista fundadas no século XIX pertenceram em sua maioria a patrimônios religiosos, como atestam seus nomes vindos de qualificações de seus padroeiros em conjunto com fatores geográficos, geralmente cursos d'água. Em virtude disso, o núcleo urbano inicial se constituiria em quadras padronizadas ao redor do largo destinado à construção da capela, e próximo ao Rio que daria nome à futura cidade⁵.

⁵Em virtude de os Patrimônios serem consagrados a um santo e pertencerem à Igreja Católica, na posição mais alta, era deixada ao menos uma quadra reservada para o largo.” (GHIRARDELLO, N. 2002. P. 166)

Faz-se necessário ressaltar que até o início do século XX, a cidade se apresentava ainda como uma pequena vila em pleno sertão paulista. Somente com a construção da ferrovia, a economia e o desenvolvimento da cidade são fortemente impulsionados. O local de implantação da Estrada de Ferro Araraquarense se deu à margem esquerda do Rio Preto, através da intervenção do Estado para aterrá-la. Nesse sentido, pode-se considerar que esta área fora fabricada para possibilitar a instalação dos trilhos no fundo de vale.

Na fotografia abaixo há certa dúvida por parte de alguns historiadores de Rio Preto com relação à data apresentada. Entretanto, ao se fazer uma breve análise, é possível notar as vias e quadras de traçado simétrico do plano de Ugolino Ugolini, assim como a primeira Capela construída no Patrimônio de São José, sendo a fotografia posterior ao plano de 1894. Também não há qualquer indício da construção da ferrovia e do edifício da estação. Nesse sentido, pode-se dizer que a data acima, se não correta, está bem aproximada.



Figura 06 – Vista a partir do antigo Cemitério da Vila Maceno em direção ao Centro, 1909. Fonte: Acervo particular de Amélia Rodrigues Goulart

Em entrevista a Professora Nilce Lodi, José Dias Arroio conta como participou do avançamento da EFA em Rio Preto⁶:

“Começamos a aterrar o lugar onde hoje é a rodoviária. Havia uma escada, daí para baixo começamos a tirar terra e a nivelar tudo até a beirada do córrego (o Rio Preto). A Rua XV de Novembro ia até onde hoje é o Palácio das Águas. Era aí que as boiadas paravam para beber. Meu trabalho era despejar a terra das carroças. Fizemos a esplanada, rio abaixo.”

A inauguração da Estrada de Ferro Araraquarense ocorreu em 1912, e deveria ligar a capital São Paulo à Cuiabá. Entretanto permaneceu paralisada durante 23 anos, configurando o município como ponta de linha, ou seja, como a última estação do Estado. Desse modo, a cidade se tornou ponto de convergência de mercadorias a serem escoadas, produzidas na região, como o grão de café⁷, além de propiciar a troca de mercadorias vindas da capital.

Sem dúvida, esse foi o principal fator de transformação ligado ao crescimento e desenvolvimento de Rio Preto, que agora via a movimentação de pessoas, mercadorias e cidades interligadas pela ferrovia, através da diminuição das distâncias regionais. Aos poucos, devido ao aumento da demanda, iam se instalando na cidade agências bancárias, conformando-se Rio Preto em centro do comércio, aonde pessoas, vindas de locais vizinhos, buscavam por lazer, compras e moradia. Seu destaque econômico atraiu migrantes de todo Brasil, assim como imigrantes árabes, italianos, espanhóis e japoneses, que buscavam se ajustar as ofertas de trabalho existentes.

Figura 07 - Trilhos da Estrada de Ferro Araraquarense, década de 1980. Fonte: Arquivo Público Municipal

⁶Entrevista realizada pela Professora Nilce Lodi em 03 de Setembro de 1985 com José Dias Arroio que ajudou a construir a EFA.

⁷O café se tornou a principal atividade produzida na região, e possibilitou o acúmulo do capital e a valorização das terras. Após a chegada da ferrovia saltou de 65,4 toneladas produzidas em 1912 para 181,5 toneladas em 1913.

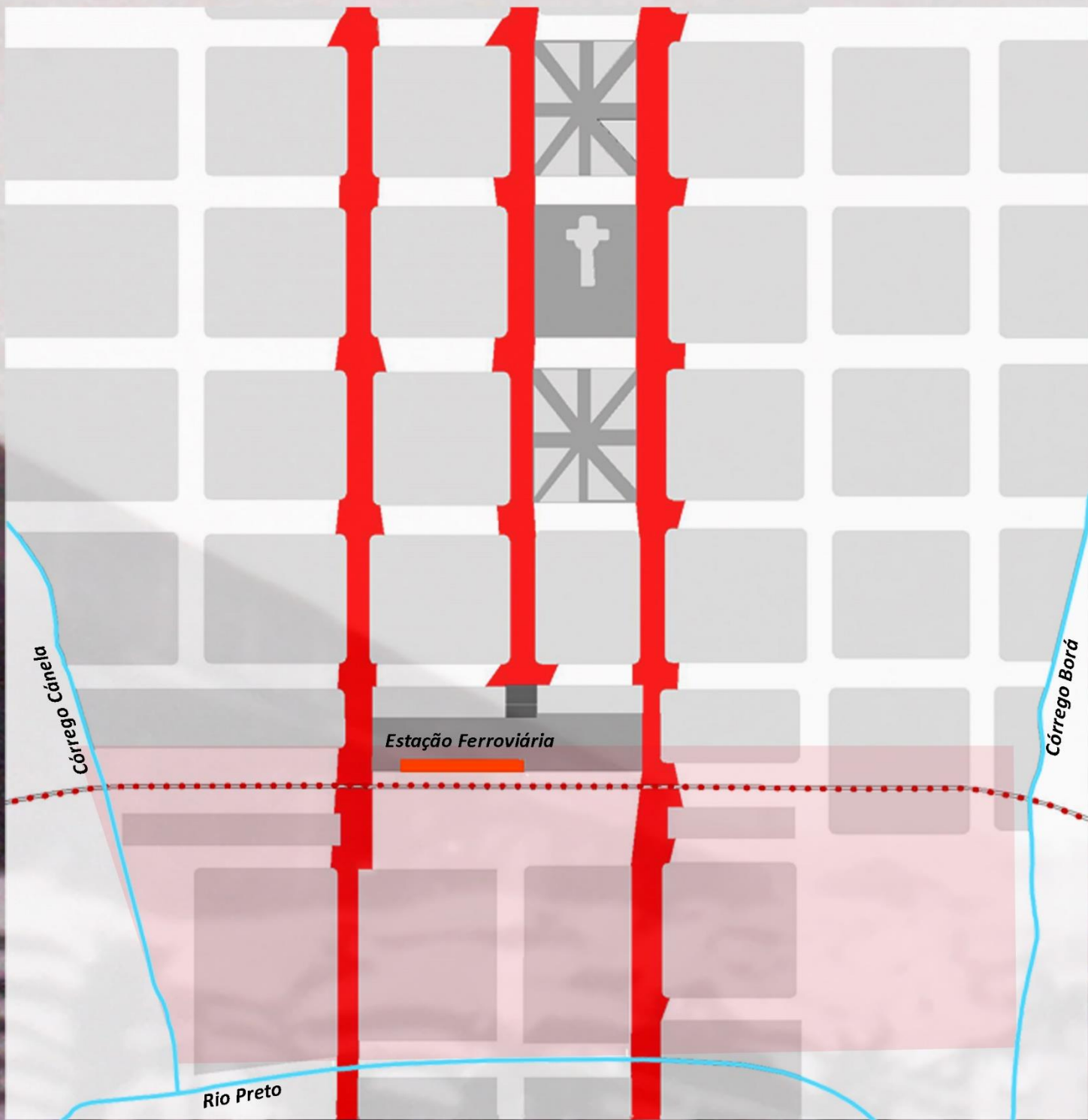




Figura 08 - Primeira Estação Ferroviária de São José do Rio Preto, 1912. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Contudo, esse fluxo ligado à pujança da cidade não foi somente de pessoas e mercadorias. A ferrovia possibilitou a melhora na comunicação com a capital do Estado, São Paulo, facilitando a circulação de ideias e novos hábitos no modo de vida urbana a uma população que passava por grandes transformações estruturais.

Ao unirmos as fotografias, mapas e desenhos, e os depoimentos de pessoas contemporâneas a época podemos entender como ocorria a dinâmica dessa área, as mudanças ocasionadas pela chegada da ferrovia, as novas construções que foram surgindo conforme as necessidades, as dificuldades em transpor as barreiras naturais e o surgimento de novos núcleos urbanos ao redor da ferrovia.

Mapa 03- Localização da Estação ferroviária e toda área aterrada à margem esquerda do Rio Preto, no eixo das 3 praças centrais. Em vermelho, as Ruas XV de Novembro, Voluntários de São Paulo e Bernardino de Campos. Fonte: Autora, 2014

II. A ESPLANADA DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARENSE

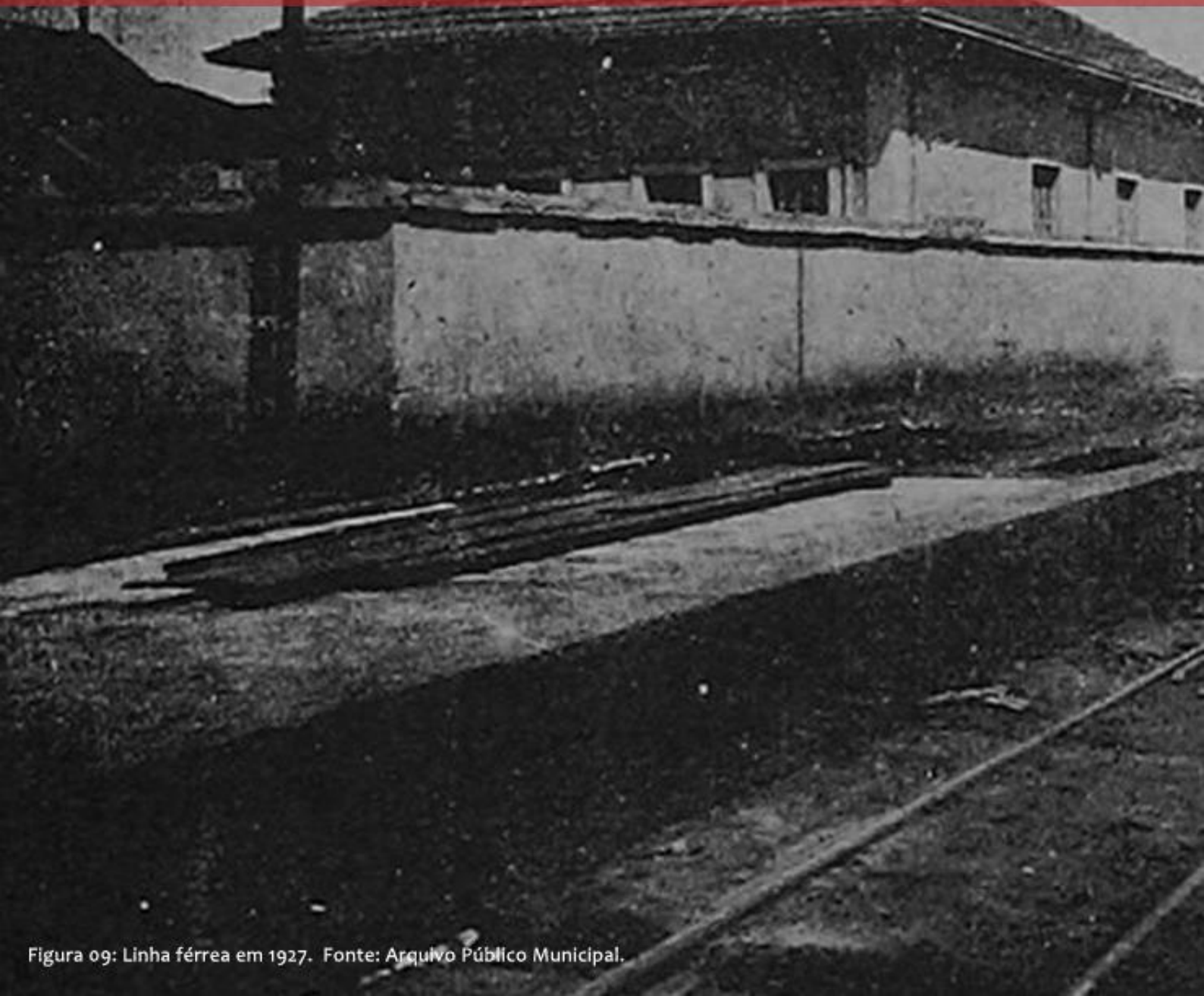


Figura 09: Linha férrea em 1927. Fonte: Arquivo Público Municipal.



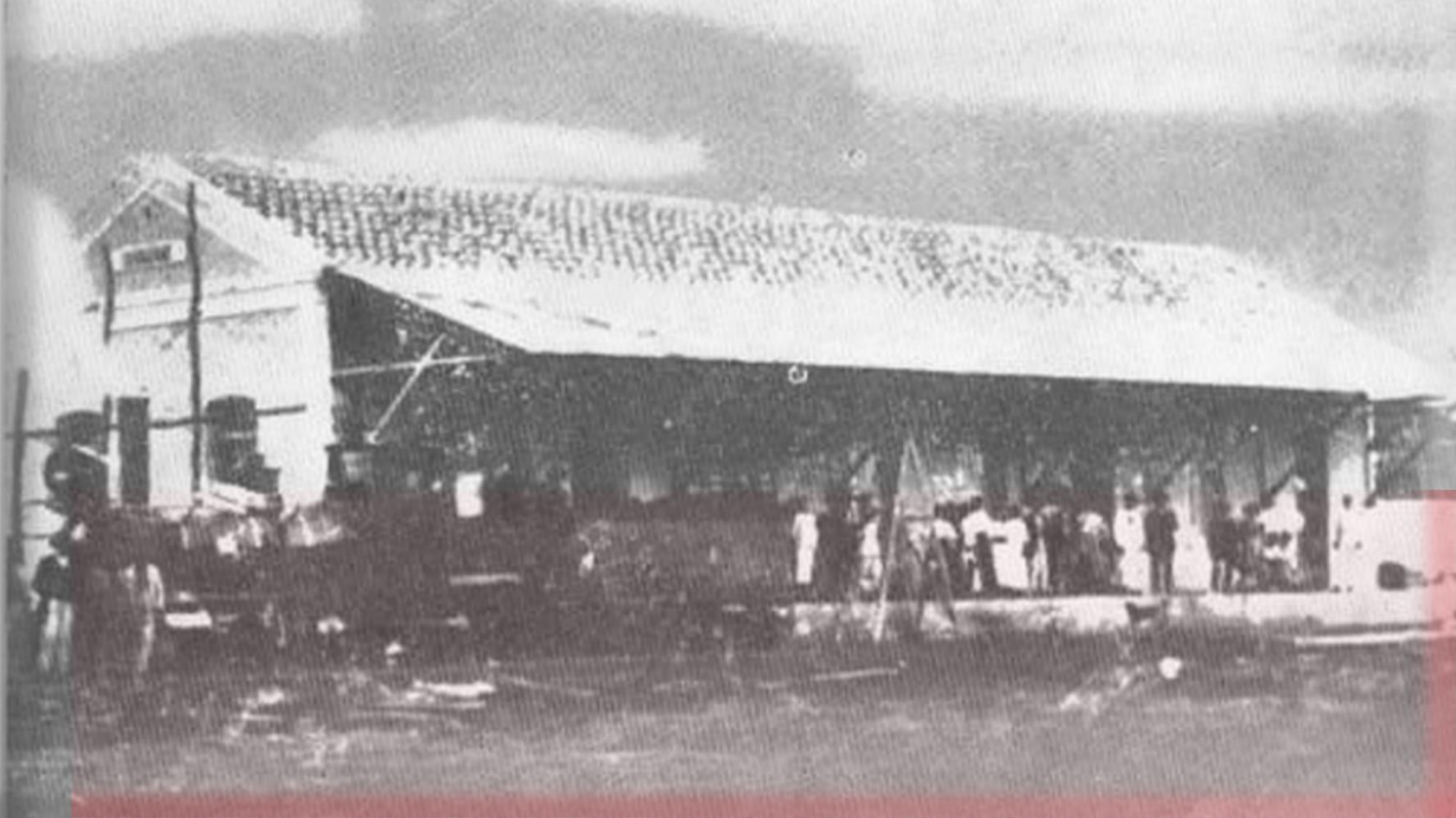
Chegada a década de 1930, São José do Rio Preto, que já contava também com uma rede de serviços ofertados por empresas e profissionais liberais como médicos, advogados, farmacêuticos, professores, jornalistas, entre outros, complementar a função comercial, é marcada então pelo início da industrialização nos arredores da ferrovia.

Nota-se aqui que a cidade, em processo de acelerado crescimento, começa a se expandir para além do patrimônio de São José, em direção aos terrenos alagadiços próximos aos Córregos Borá e Canela e ao Rio Preto. Assim, uma relação estreita entre as águas e a cidade vai se tornando cada vez mais conturbada, devido aos antigos relatos de alagamento nas proximidades das áreas de fundo de vale.



Figura 10: Vista aérea da cidade em 1928. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Figura 11 - Primeira Estação Ferroviária de São José do Rio Preto, 1912. Fonte Arquivo Público Municipal.



A primeira Estação Ferroviária inaugurada em 1912 compunha juntamente com a Praça da Ferroviária (Praça Paul Harris), a antiga Esplanada, construída com a chegada dos trilhos à cidade, através do aterramento da margem esquerda do Rio Preto. O local, fabricado⁸ para possibilitar a implantação da esplanada, está situado a aproximadamente cinco metros abaixo do nível da Rua Pedro Amaral.

“[...] Procurava-se assentar o feixe de trilhos [...] em terrenos planos que permitissem uma longa linha reta. [...] Áreas assim, planas e que possibilitavam longo desenvolvimento retilíneo dos trilhos, eram frequentemente encontradas junto aos cursos d’água, e foram elas as escolhidas para essas relevantes instalações” (GHIRARDELLO, p170, 2002).

⁸O termo utilizado acima pela autora faz referência ao local que, antes um lamaçal devido a sua proximidade com o Rio Preto e Córregos Canela e Borá, fora preparada para receber tal infraestrutura.

Isso explica o fato da estação, tão importante quanto as igrejas na época do início da urbanização, não estar situada também no cume do espigão. Entretanto, o conjunto da esplanada, fixou-se próximo ao primeiro núcleo urbano, entre este e a Vila Maceno, e a Estação foi construída de forma que sua fachada principal estivesse de frente para o centro da cidade. O acesso ao edifício da estação era feito por meio de uma escadaria que dava continuidade à Rua Voluntários de São Paulo, e que se encarregava de ligar a Rua Pedro Amaral à Esplanada.

Figura 12 - Conformação da Esplanada da Estrada de Ferro Araraquarense, com a primeira Estação e a escadaria que a conectava com o Centro da cidade. Fonte: Acervo particular de Nilce Lodi.



“O conjunto vale-ferrovia funciona então como uma barreira física espacial (...) o lado onde está localizado o centro da cidade passou a receber maior número de investimentos da classe média, passando então a abrigar o comércio e bairros residenciais da classe dominante. Já o outro lado foi destinado às camadas populares, que produziram ali os primeiros subcentros populares por não terem acesso ao centro principal.” (VILLAÇA, 1998).



Mapa 04 - Rio Preto em 1923, desenvolvimento da cidade para o lado Centro. Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, editado pela autora.

Estação Ferroviária

EFA





Nesse sentido, a cidade passou então a orientar-se também pela estação. Além de importante local de comércio, o espaço da esplanada também representava sua importância na vida social dos riopretenses. Ao redor da estação foram se instalando alguns hotéis como o Hotel Central, Términus, Camarero, São Luiz, entre outros. Também havia no entorno padarias, o prédio dos Correios - presente até hoje na paisagem da cidade – e os edifícios que pertenciam à EFA, como por exemplo, a casa do chefe da estação e as casas dos funcionários.

Figura 13 e 14 - Estação Ferroviária construída na década de 1920 e a mesma Estação após passar por uma reforma na fachada.







Figura 15 - Estação Ferroviária construída na década de 1920 e a mesma Estação após passar por uma reforma na fachada. Casa dos funcionários da EFA presente ainda hoje na paisagem da cidade. Fonte: Arquivo Público Municipal.



Figura 16- Escadaria da esplanada da Estação como ponto de encontro e de comércio, década de 1940. Fonte: Arquivo Público Municipal.



“Tudo isso refletia na vida da cidade, pois constituía mercado de trabalho de certa atração e estimulou numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação. A estação, situada quase sempre num largo, o Largo da Estação, atraiu para as suas proximidades numerosos hotéis, quase sempre modestos, mas que preenchiam a finalidade de atender, de maneira prática, os usuários da ferrovia, especialmente viajantes e representantes comerciais. Com o tempo, as áreas vizinhas à estação foram perdendo suas características iniciais. [...] a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas que tinham como divertimento predileto esperar o trem, não só pela curiosidade de ver quem partiu ou chegou, mas porque o trem trazia os jornais da Capital.” (LODI, 2006)

Essa imagem ilustra a fala de Lodi sobre a movimentação de pessoas que impulsionava a Praça da ferroviária. A chegada de tal infraestrutura proporcionou novas possibilidades e formas de se relacionar, atraía todo os dias frequentadores que usufruíam do seu espaço de variadas formas. Há indícios de que ali existiu uma feira permanente, ponto de parada obrigatória de passageiros que embarcavam e desembarcavam na esplanada.

Caracterizado por sempre se manter como um local de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, não somente pela existência da EFA, mas também por ser ponto de parada de jardineiras e ônibus intermunicipais⁹ sua presença na cidade fez com que houvesse um forte desenvolvimento. Aos poucos, no centro, foram se instalando estabelecimentos comerciais e de serviços, os quais supriam as necessidades dos que ali aportavam. Esse desenvolvimento possibilitou também o surgimento de loteamentos espontâneos ao redor do centro e da estação, devido às facilidades advindas desse desenvolvimento. Assim na década de 1920, Rio Preto já contava com alguns bairros, além da Boa Vista e da Vila Maceno, em seu perímetro urbano.

⁹A Praça Paul Harris, era ponto de parada também de ônibus intermunicipais, e ali permaneceram devido a posterior construção de Estação Rodoviária

A área onde a estação ferroviária fora implantada, entre os córregos Borá e Canela e o Rio Preto, em razão de sua geografia favorável, se tornou propícia também para o início da industrialização na cidade. Assim, aos poucos, seu entorno foi sendo ocupado com indústrias ligadas à cultura do algodão e de pequenos grãos¹⁰, além de inúmeros galpões de beneficiamento.

A escolha do local foi imprescindível para o estabelecimento dessas indústrias, que podiam usufruir do abastecimento de água pela proximidade com o Rio Preto, além da facilidade em escoar e receber a mercadoria a outras cidades da região pela estrada de ferro.

Para atrair essas indústrias, a administração do município se valia de incentivos fiscais além de subsídios, como a doação dos terrenos. Em 1936 é instalada então, a Companhia Swift do Brasil S.A., a qual fabricava óleo de caroço de algodão. Também fizeram parte desse processo as algodozeiras Anderson Clayton, Francisco Matarazzo, SANBRA e SAAD, além do Cotonifício Rio Preto S/A, e do Pastifício Rio Preto (SOUZA, 2014).

¹⁰Nessa época a produção de café havia passado por uma crise, não estando mais fortemente ligada às riquezas da região, favorecendo então, a procura por novos produtos agrícolas mais rentáveis.

“A partir de então, a cidade assiste à expansão industrial responsável por alterações de forma significativa de seu perfil e as transformações da economia provocaram mudanças significativas nas funções estabelecidas para o urbano. Consequentemente ocorreu o incremento da urbanização e a formação de um contingente urbano, ansioso por empregar sua força de trabalho em novas atividades econômicas, não só na indústria como também no setor de serviços.” (LODI,2009)

Figura 17 - O Cotonifício ao lado da Estação Ferroviária Fonte: Arquivo Público Municipal.



S/A INDUSTRIAS REUNIDAS F. MATARAZZO

MÁQUINAS DE ALGODÃO



ASPECTO DE UM DESGARREGAMENTO DE ALGODÃO

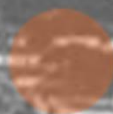
COMPRAM QUALQUER QUANTIDADE DE ALGODÃO AOS MELHORES PREÇOS DO DIA

R I O P R E T O

Figura 18 - Indústrias Matarazzo na década de 1940, hoje funcionando como supermercado. Fonte: Arquivo Público Municipal.



Mapa 05 - Centro, Indústrias e o Rio. Fonte: Arquivo Público Municipal, editado pela autora.



Catedral de São José e
as Praças desenhadas
por Ugolini.



Margem esquerda local
de implantação das
máquinas de beneficia-
mento de grãos



Rio Preto



Atualmente é possível identificar algumas dessas edificações que fizeram parte dessa época da cidade. Entretanto, muitas delas foram demolidas para dar lugar às novas necessidades ligadas ao progresso e modernização, de grande relevância para o processo de urbanização dessas cidades de destaque do interior paulista.

Figura 19 - Swift. Fonte: Arquivo Público Municipal.



Embora fosse visível seu desenvolvimento econômico, Rio Preto até então não havia enfrentado questões advindas desse desenvolvimento com relação às suas barreiras físicas e à transposição dessas barreiras pelo traçado urbano. A cidade se expandia sem que houvesse qualquer planejamento, sendo seu crescimento desordenado fruto da ausência de uma política de desenvolvimento urbano. Em períodos de chuva, a área da esplanada e suas adjacências sofriam com as inundações provenientes de seus cursos d'água e ficavam intransitáveis, dificultando assim o acesso dos passageiros à escadaria que leva à Rua Voluntários de São Paulo.

Assim, na década de 1950 o poder público, pressionado pela burguesia rio-pretense, a fim de solucionar os problemas latentes, convidou então alguns engenheiros-arquitetos da prefeitura de São Paulo a visitar a cidade e para a elaboração um plano.



Figura 20 - Pastifício ao fundo da esplanada da Estação, na década de 1940. Fonte: Arquivo Público Municipal.

**Máquinas de beneficiamento
de grãos**

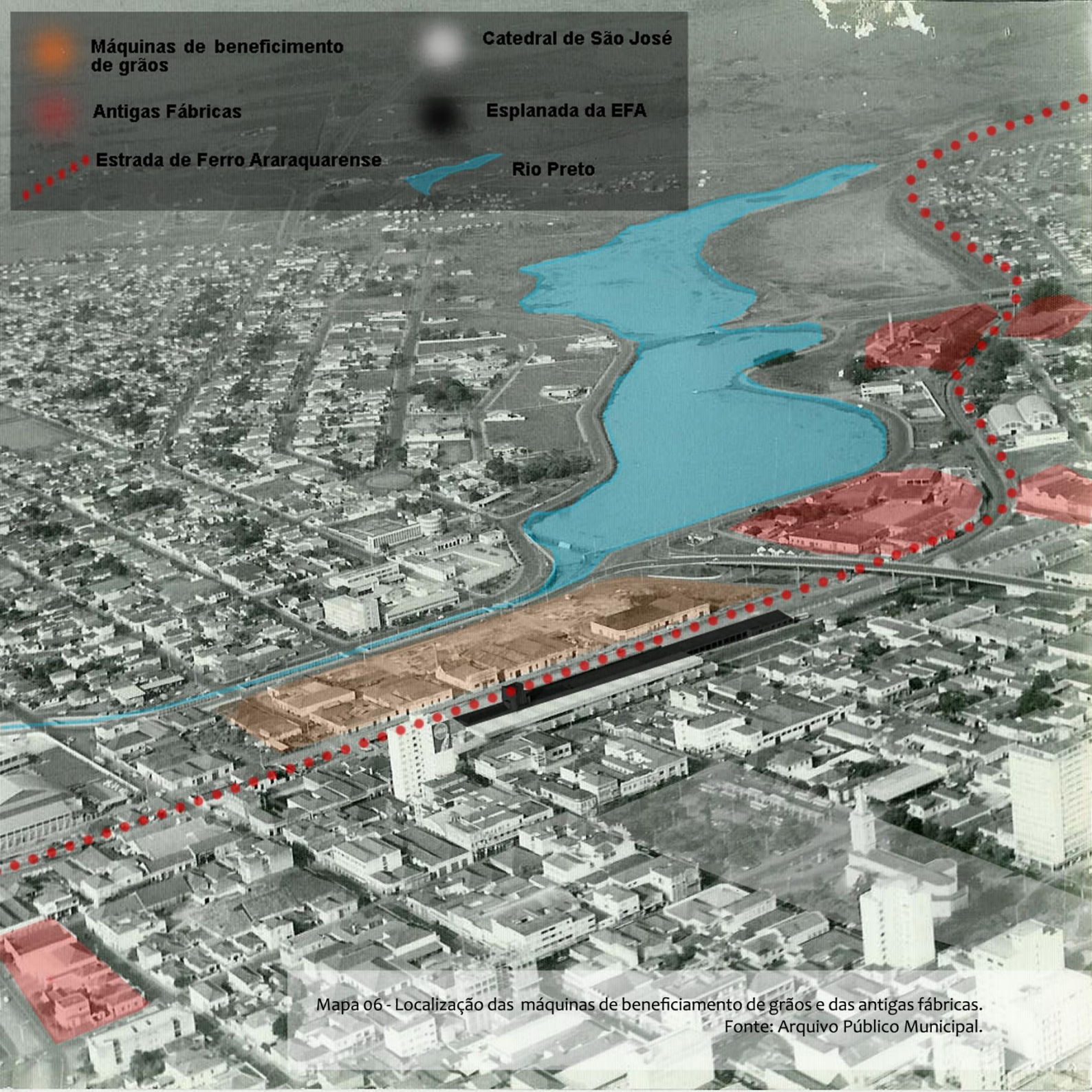
Catedral de São José

Antigas Fábricas

Esplanada da EFA

Estrada de Ferro Araraquarense

Rio Preto



Mapa 06 - Localização das máquinas de beneficiamento de grãos e das antigas fábricas.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

An aerial photograph of a city, likely Rio de Janeiro, showing a river and dense urban development. The image is split into two horizontal sections. The top section shows a wide river with a small island in the middle, surrounded by lush vegetation. The bottom section shows a dense urban area with many buildings, including several tall, modern-looking structures. The text "III. O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO: A RUPTURA COM A HISTÓRIA" is overlaid on the top section.

III. O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO: A RUPTURA COM A HISTÓRIA

Figura 21 - Vista Aérea na década de 1950. Fonte:
Arquivo Público Municipal

Figura 22 - A Praça Rui Barbosa com o edifício do Hotel Paraty na década de 1950. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Até a década de 1950, São José do Rio Preto se apresentava como um vilarejo. Os novos bairros que iam surgindo obedeciam a uma lógica de contiguidade ao redor do núcleo central. Ainda que houvesse a substituição dos modos de construir¹¹, seus edifícios se caracterizavam por casas térreas ou assobradadas¹², com exceção de alguns edifícios de vários pavimentos localizados no entorno da Praça da Igreja Matriz, como o edifício Caramuru (Hotel Paraty) e Cine Rio Preto, tal qual se conservam até hoje na paisagem do centro e no imaginário dos cidadãos rio-pretenses.

¹¹Seus edifícios, anteriormente de pau-a-pique, passaram a ser construídos em alvenaria. (FRANCISCO, 2013, p. 124).

¹²Ainda que a população mais abastada se diferenciasse pela sua casa com algum refinamento, até a década de 1950, as classes sociais dividiam o espaço da cidade.

Figura 23 - Edfício do Hotel Paraty presente na paisagem atual. Fonte: Autora.







Figura 24 - A Estação Ferroviária de São José do Rio Preto de estilo Art Deco, década de 1940. Fonte: Arquivo Público Municipal.

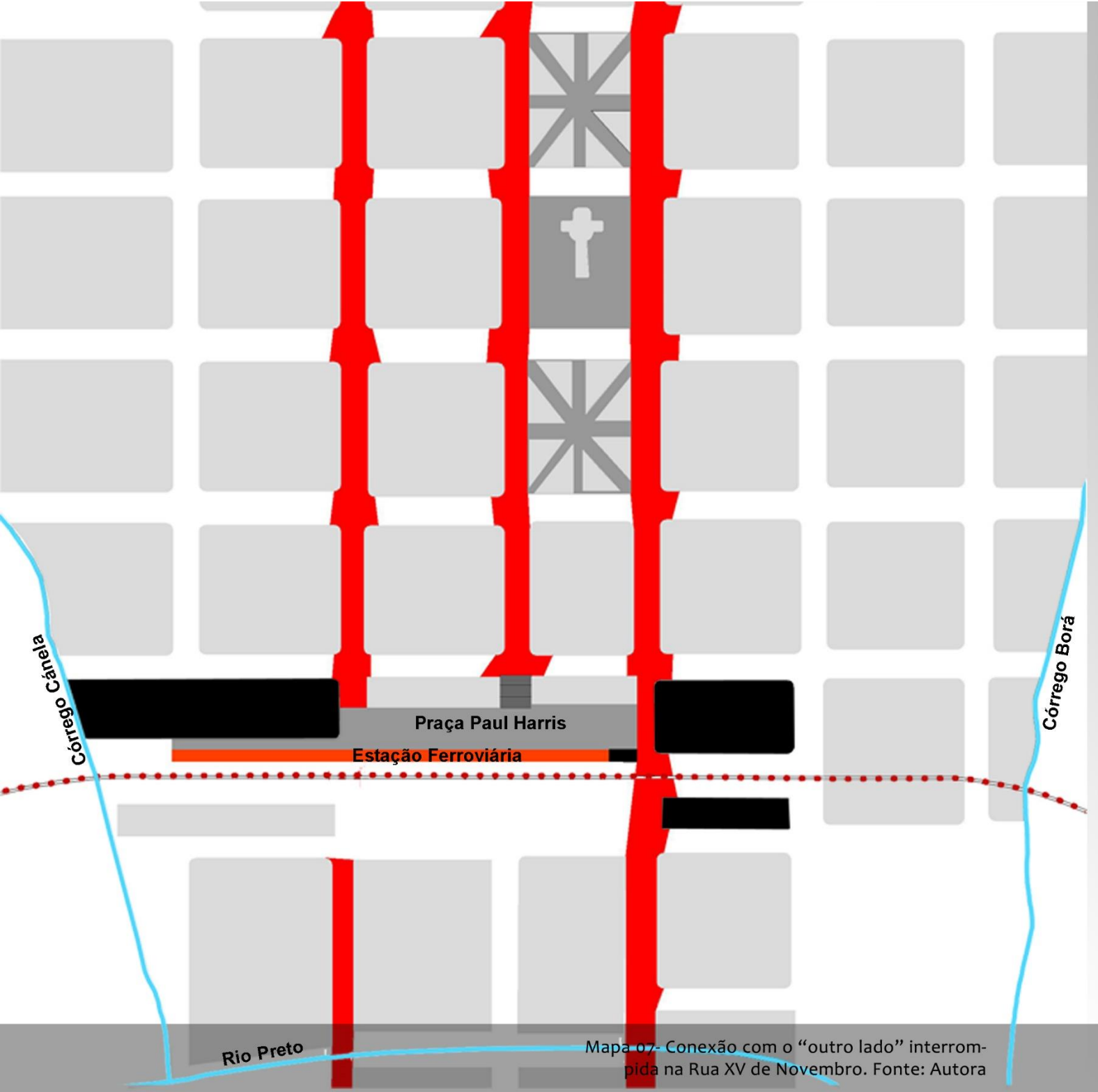




Figura 25 - A escadaria em 1950. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Nessa época, o entorno da esplanada já havia se consolidado com áreas comerciais e de serviços ao lado do centro, e indústrias ao lado do Rio Preto e da EFA. O novo edifício da Estação Ferroviária, construído em 1941 no lugar do edifício anterior, se caracterizava por sua arquitetura eclética, misto de estilo de Art Déco com Neo-clássico. Sua entrada principal, marcada por seu pé direito alto, estava alinhada com a escadaria responsável pelo acesso Esplanada – Rua Pedro Amaral. Em 1954, o edifício passa por uma ampliação onde se constrói sua extensa marquise, sendo então bloqueado o fluxo existente na Rua XV de Novembro a qual conectava o Centro à Vila Maceno.



Figura 26 e 27: Estação Ferroviária na década de 1940 e atualmente. Fonte: Arquivo Público Municipal e Autora, 2014.





O acelerado desenvolvimento econômico a partir da instalação da ferrovia e de indústrias ao longo da mesma, fez com que a cidade de Rio Preto crescesse de forma desordenada, fruto também da ausência de uma política de desenvolvimento urbano.

Figura 28 e 29: Marquise da Estação Ferroviária a partir de diferentes ângulos. Fonte: Autora, 2014.





Figura 30 - A cidade alta em contraste com a cidade baixa, década de 1950. Fonte: Arquivo Público Municipal.

Como reflexo dessa falta de ordenação do espaço começam a ocorrer mudanças na estruturação da cidade, com loteamentos esparsos, sem articulação viária entre si e permeada por vazios urbanos. Com a expansão da malha urbana para além das barreiras físicas existentes no sítio geográfico, se torna imprescindível a resolução de alguns problemas advindos desse espraiamento como, por exemplo, o alagamento das áreas de fundo de vale, a transposição dos córregos e da linha do trem sentido Vila Maceno, ocasionando dificuldades no tráfego de automóveis e pessoas, e a ampliação da rede de água e esgoto.

À convite do governo municipal ou, por vezes, da sociedade, alguns especialistas da capital do Estado vieram a Rio Preto para estudar e solucionar tais questões. Primeiramente estiveram aqui Prestes Maia, Carlos Lodi e Luis Carlos Berrini, mas até onde se sabe não há registros de terem realizado nenhum plano. Em seguida foi a vez de Luís Saia o qual apresentou um plano para a cidade, porém não foi aceito por divergências políticas.

De acordo com FRANCISCO (2007) a década de 1950 passou então a ser marcada pela introdução do urbanismo modernizador, a partir da elaboração de um plano de autoria do engenheiro-arquiteto da Prefeitura de São Paulo Heitor José Heiras Garcia, a mando do então prefeito Alberto Andaló. Com o intuito de embelezar e modernizar a cidade foram desenvolvidas, entre 1956 e 1958, obras que abrangeram melhoramentos urbanos, tais como:

“a remodelação das três praças centrais, a urbanização do parque da represa municipal e a canalização dos córregos Borá e Canela; e a elaboração de um plano geral de urbanização que correspondeu a um anteprojeto para ‘Vias de comunicação – espaços livres e distribuição de distritos’ e o ‘Zoneamento’ consubstanciado na Lei 535/58 – Zoneamento, Uso, Ocupação e Volume das edificações – aprovado na íntegra pela Câmara Municipal.” (FRANCISCO, 2008).

De forma a contextualizar esse forte interesse em modernizar a cidade como forma de garantir o progresso, é importante ressaltar que se trata de uma época contemporânea à construção de Brasília e à valorização do automóvel como principal meio de condução, onde muitas cidades, entre metrópoles e cidades de porte médio, adotaram essa visão no seu planejamento.

A partir de então, a feição urbana da cidade, de predominância pelo tradicional baixo casario, é substituída por edifícios verticais modernos, configurando uma nova volumetria na área central de Rio Preto, transformando, assim, a paisagem de características caipiras, remanescentes da vida no campo.



O conjunto formado, no centro da cidade, pelas três praças e a Catedral de São José – Praça Ruy Barbosa, Praça São José e Praça Dom José Marcondes – previstas no plano desenhado pelo engenheiro-urbanista Ugolino Ugolini, tem seu desenho questionado a partir da década de 1950, quando a necessidade em modernizar a cidade vem à tona a partir do plano de “melhoramentos urbanos” elaborado por Eiras Garcia.

Seu projeto preconizava a introdução de novos canteiros formados por linhas “retas e curvas” e a pavimentação das praças em petit pavê. De acordo com Eiras Garcia “não foi possível aproveitar nenhum elemento existente”¹³. A praça D. José Marcondes pode ter sido a mais prejudicada pela reforma, nenhum de seus elementos – o antigo coreto e o jardim francês, símbolos presentes no imaginário dos cidadãos – foram preservados. Ademais, uma marquise em concreto armado foi construída para abrigar os passageiros do novo terminal que se instalava ali, em uma de suas laterais.

Figura 31 - Vista aérea da Praça Rui Barbosa e Praça São José após a reforma de Eiras Garcia. Fonte: Acervo Particula de Nilce Lodi.

¹³GARCIA, H. J. E. Serão inteiramente reformadas as nossas praças principais. (Fala à reportagem do “Correio” o urbanista Heitor José Eiras Garcia). Correio da Araraquarense, São José do Rio Preto, 20 de abril de 1956.

Figura 32: Praça Dom José Marcondes após a reforma de Eiras Garcia, década de 1960. Fonte: Acervo Particular de Nilce Lodi.



“Assim, a verticalização em São José do Rio Preto foi produto do mercado imobiliário, mas também foi fruto das ideias de modernização e progresso almejadas pela sociedade que desejava aniquilar o estigma “caipira” de cidade do interior paulista que pairava no ar. Isso explica o fato de uma cidade de, aproximadamente, 70 mil habitantes se verticalizasse.” (FIORIN; FRANCISCO, 2010).

Dessa forma, se torna claro o fato de São José do Rio Preto apresentar então problemas vistos em grandes metrópoles: a expansão desordenada; padrão vertical x horizontal que acentuou as disparidades; enclaves; loteamentos irregulares e ilegais; processo de favelização; ausência de áreas verdes; carência de infraestrutura; comércio ambulante em suas praças; lugares públicos tidos como “terra de ninguém”; além das terríveis enchentes, nas avenidas Alberto Andaló e Bady Bassitt¹⁴.

Prevista na Lei de Zoneamento de 1958 elaborada por Eiras Garcia para ser implantada na antiga esplanada da Estação Ferroviária, o edifício da Rodoviária começa a ser construído no início da década de 1970¹⁵, onde, mais uma vez, a cidade passa por um processo de destruição de seus edifícios históricos. Nota-se um intenso movimento de raspagem de camadas. A cidade em crescimento a qual seguia uma ordem de justaposição, começa a construir-se sob si mesma.

Figura 33 - Mapa de Zoneamento; Plano viários; Espaços Verdes. Elaborado por Eiras Garcia em 1956. Fonte: Engenharia Municipal.



¹⁴Tanto a Avenida Alberto Andaló, quanto a Avenida Bady Bassit surgiram do aterramento do fundo de vale dos córregos Canela e Borá, respectivamente, como forma a solucionar as dificuldades em transpor o terreno alagadiço existente antigamente.

¹⁵Eiras Garcia, ao elaborar a Lei de Zoneamento, localizou a estação rodoviária na Rua Pedro Amaral, nas proximidades da ferroviária, para a qual determinou seu alargamento, porém não foi executado (TEODÓZIO, 2008, p.84-85).

A priori estavam localizados na Rua Pedro Amaral hotéis que supriam a necessidade de um lugar para dormir das pessoas que ali aportavam. Também nessa área se encontravam pequenos comércios, um pastifício e casa pertencentes aos ferroviários. Abaixo, no nível da Estação Ferroviária, existiam algumas barraquinhas de doces e garapa, e alguns poucos camelôs. Esse local, antigamente, era também ponto de parada dos ônibus inter-municipais e jardineiras.

Figura 34 - Praça Paul Harris antes da desapropriação e demolição de seus edifícios. Fonte: Arquivo Público Municipal.



Para a construção da estação rodoviária, iniciou-se um processo de desapropriação dos imóveis ao longo de dois quarteirões, o primeiro entre as ruas XV de Novembro e Voluntários de São Paulo, e o outro entre esta última e a Rua Bernardino de Campos. A Rua Bernardino de Campos responsável pelo acesso, ainda hoje, entre o centro da cidade e a Vila Maceno, cruza em nível a linha férrea; a Rua Voluntários de São Paulo, ligava o centro à Rua Pedro Amaral, e se conectava à estação através de uma escadaria, a qual fora substituída por outra responsável pelo acesso entre os três níveis do novo edifício; a última, Rua XV de Novembro, fazia a conexão centro-esplanada, após ser interrompida pela marquise do edifício da ferroviária.

“Em maio de 1970, funcionários da Prefeitura iniciaram a demolição dos prédios [...] Com a construção desta estrada, demoliu-se uma escadaria, que dava acesso à Rua Voluntários de São Paulo, que fazia parte da memória afetiva dos rio-pretenses.” (ARANTES, 2001)

O edifício, projetado pelos arquitetos rio-pretenses Ézio Glacy e José Carlos de Lima Bueno, possui características da arquitetura moderna de estilo brutalista, ou seja, com a forte presença do material concreto, grandes vãos, marcado pela questão estrutural, elementos estes muito presentes nas construções de Brasília, cidade de formação acadêmica dos arquitetos. Entretanto, no caso de Rio Preto essas questões enfrentavam limitações quanto à pré-fabricação das estruturas, sendo o edifício executado de forma convencional.

Já na época de sua inauguração¹⁶, Rio Preto possuía problemas com o fluxo de automóveis, em razão das dificuldades em transpor o rio e a estrada de ferro. Nesse sentido, a rodoviária e, posteriormente, o terminal urbano e a vinda do camelô¹⁷ acabam por agravar essa condição, mesmo com a construção dos dois viadutos sobre os trilhos da ferrovia e do Rio Preto¹⁸.

Nota-se aqui que os investimentos em infraestrutura feitos na cidade de Rio Preto foram pensados em benefício do uso de automóveis: primeiramente com a criação das avenidas advindas do aterramento dos córregos Borá e Canela; e posteriormente com a construção dos viadutos para transposição da linha férrea.

¹⁶Jornal A Notícia, fora inaugurada em 26 de janeiro de 1973.

¹⁷A mudança dos camelôs anteriormente instalados na Praça Dom José Marcondes ocorreu em 2008, quando foram transferidos para o terceiro piso do prédio da Rodoviária.

¹⁸Primeiramente ocorreu a construção do viaduto da Av. Alberto Andaló seguido da construção do viaduto Jordão Reis (continuação da Av. Bady Bassit). As obras tinham como objetivo facilitar o acesso entre o centro da cidade e a Vila Maceno. (TEODÓZIO, p. 109, 2008).

Figura 35: Construção da Rodoviária, década de 1970. Fonte: Arquivo Público Municipal.



Contemporâneo à destruição da antiga esplanada da EFA, em 1975 é derrubada a Catedral construída em 1932 para dar lugar a uma nova catedral em concreto armado e vitrais coloridos e seu estacionamento, obra até hoje inacabada. A praça D. José Marcondes é novamente redesenhada em função do novo templo religioso.



Figura 36 e 37: Catedral de São José na década de 1960 e na década de 1970 sendo demolida. Fonte: Acervo particular de Nilce Lodi.

[...] o planejamento urbano moderno de Eiras Garcia pode também ter contribuído para um ímpeto destrutivo dos edifícios históricos da cidade, no desencadeamento de um desejo crescente de modernização urbana, que não levou em conta alguns marcos de seu patrimônio. Mais tarde, na década de 1970, nem mesmo os projetos de Eiras Garcia para as três praças citadas resistiram à construção da nova catedral [...]. (FIORIN; FRANCISCO, 2010)



Figura 38 e 39: O Projeto moderno da nova Catedral de São José e após sua construção em 2014. Fonte Arquivo Publico Municipal e Autora.





Figura 40 - Fábrica Matarazzo, fragmêtho de uma história de destruição. Fonte: Autora, 2014



Assim ocorreu também com os galpões e máquinas de beneficiamento localizados ao longo da linha férrea. Visto como um local sujo, com ruas irregulares de terra e ao nível do leito do Rio Preto - certamente maltratado pelas enchentes, decidiu-se por demolir todos os imóveis em troca de lotes ao longo da Vila Maceno e longe dos problemas das cheias do Rio Preto, a fim de criar a Praça Cívica¹⁹.

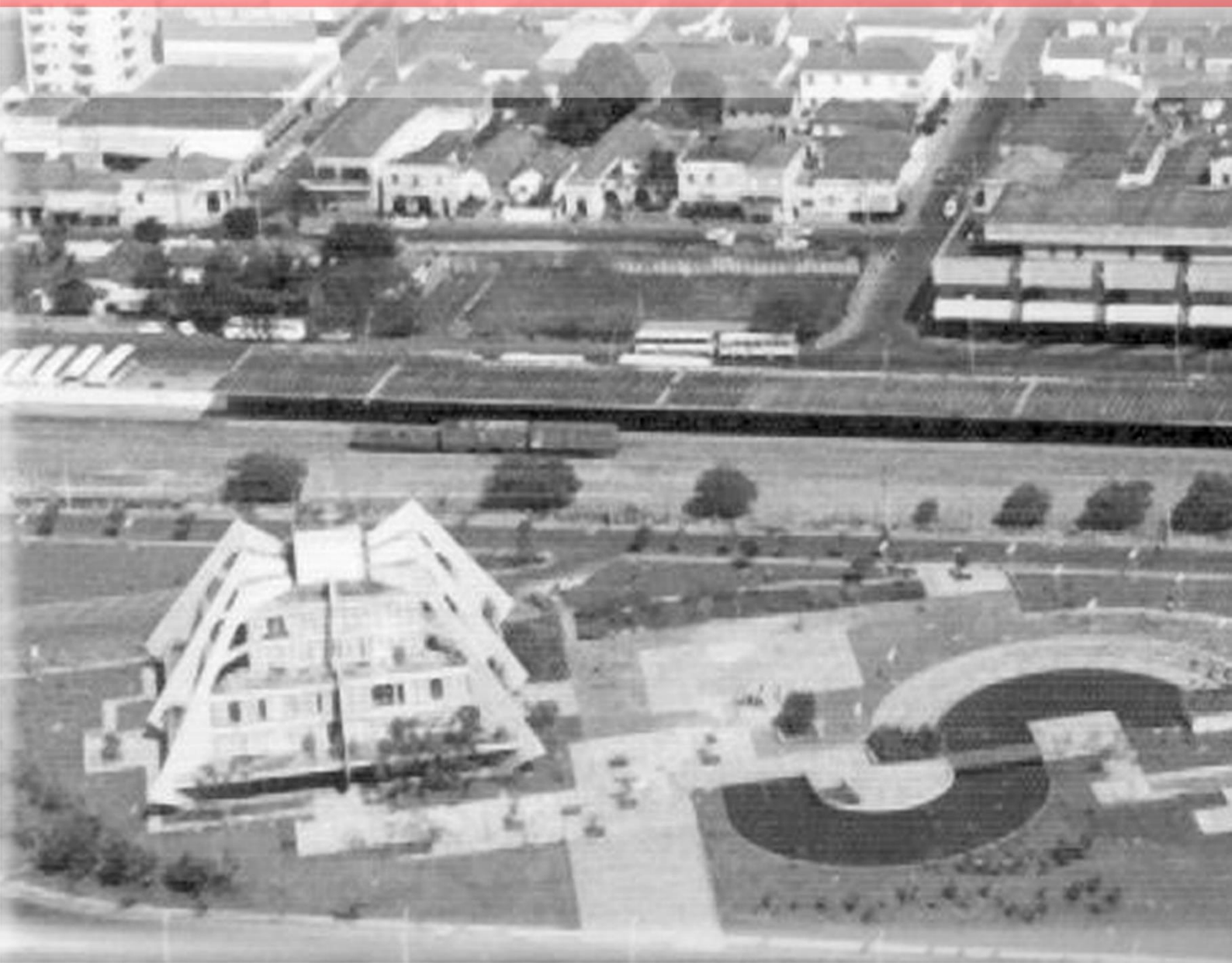
Entretanto, no “Plano de melhoramentos” realizado no ano de 1958 pelo Engenheiro Heitor José Eiras Garcia foi apontado como uma das principais falhas do planejamento da cidade, a falta de espaços livres públicos, sendo então proposto, de forma a mitigar esse problema, a construção de praças e de um parque municipal nos terrenos marginais à represa com atividades voltadas para a população (FRANCISCO, 2008).

Cerca de vinte anos após ser elaborado, o plano de Eiras Garcia é retomado através da contratação dos arquitetos da ERPLAN²¹, responsáveis pela criação do Parque Setorial, assim como pelo novo paisagismo da Praça Cívica.

“Dessa maneira, os projetos de melhoramentos da década de 1950, ao passo em que abriram caminho para a destruição do patrimônio histórico da cidade, também possibilitaram a construção de novos lugares públicos como o Parque Setorial ao longo da Represa Municipal. Entretanto, também é passível afirmar que novos loteamentos de luxo puderam surgir para além da linha do trem, beneficiando os especuladores imobiliários [...]” (FIORIN; FRANCISCO, 2010).

¹⁹ Ganhador do concurso, o projeto elaborado pelos arquitetos Ernani Vilela e José Luiz Gonçalves e Engenheiro José Gonçalves Toscano propuseram um projeto que teria 18.000m² de área construída incluindo Biblioteca, Museu Histórico e de Arte Contemporânea, Concha Acústica, Pira, Centro Comercial em edifício de 15 andares, porém somente o edifício da Biblioteca foi concluído.

IV. PÓS - MODERNIZAÇÃO: A NOVA RODOVIÁRIA, O TERMINAL DE ÔNIBUS E O NOVO CAMELÓDROMO



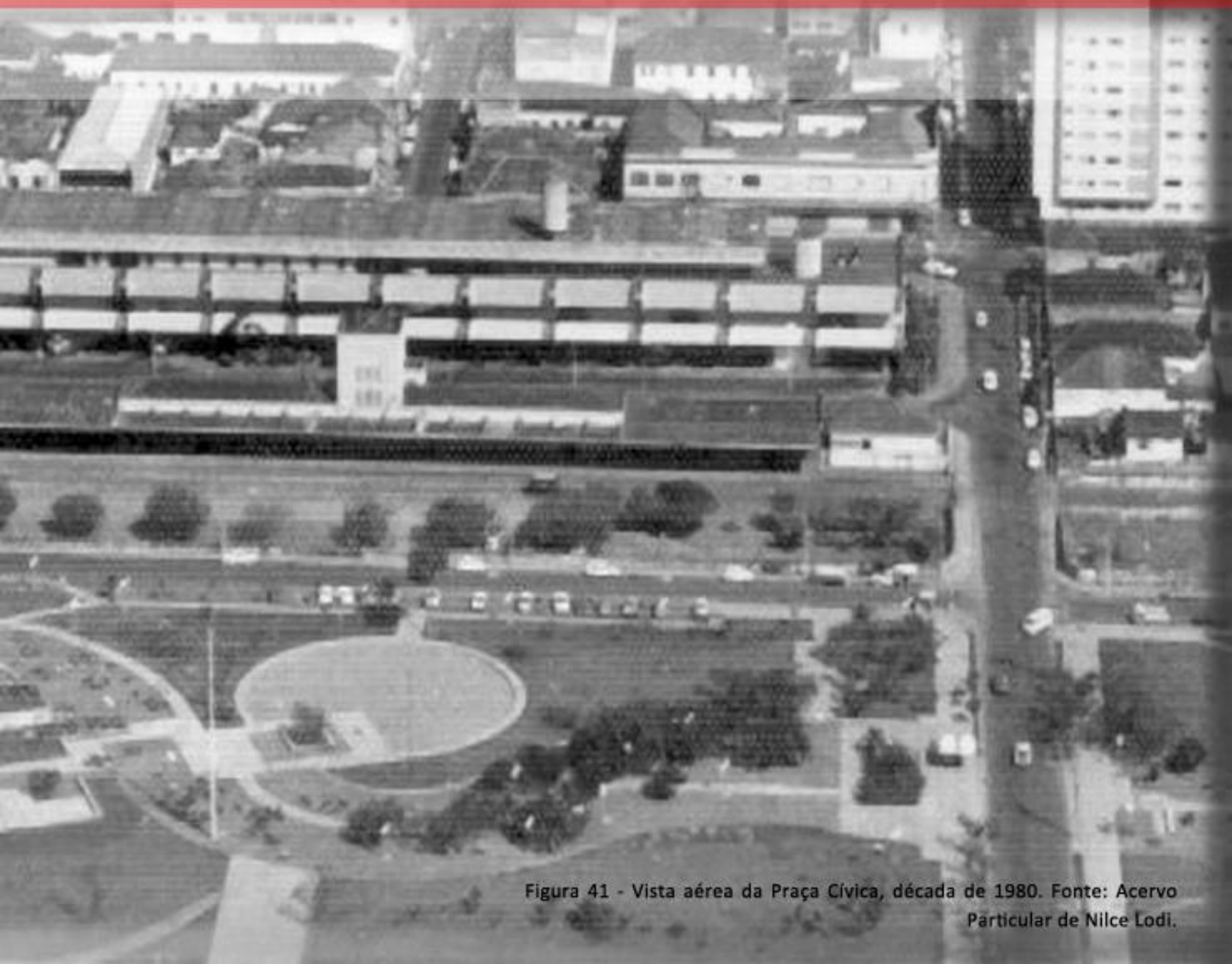


Figura 41 - Vista aérea da Praça Cívica, década de 1980. Fonte: Acervo Particular de Nilce Lodi.

Projetada pelos arquitetos Lima Bueno e Ézio Glacy, a nova rodoviária, de preceitos modernistas se constrói em lugar dos antigos hotéis, da escadaria e de suas relações com os cidadãos. Por muito tempo um local importante em Rio Preto, de grande movimento por ser tratar de parte da Esplanada da EFA, viu passar por ali carroceiros, viajantes operários e curiosos.

Quando decidido que a área então seria desapropriada devido à divergências políticas, não houve qualquer reivindicação contra, se não dos donos dos imóveis. A cidade, entretanto, foi a favor, pois apesar de todas as relações que ali existiam, se tratava de uma área já degradada, a qual pedia renovação de forma a acompanhar o progresso tão visado na época.

Em entrevista à autora, o arquiteto José Carlos de Lima Bueno explica como recebeu o convite para o projeto do edifício da rodoviária e que, mesmo após elaborar um estudo de implantação mostrando os problemas que ocorreriam no futuro, não houve alternativa:



Figura 42 - Vista aérea da cidade na década de 1970.
Fonte: Arquivo Público Municipal



“Primeira coisa que fizemos foi um estudo daquela localização, fizemos um relatório entregamos para ele (o Prefeito Adail Vitorazzo) e a gente achava que ali não era o lugar [...] o trânsito seria muito agravado e foi feito uma serie de especulações em cima, mas aquele terreno tinha acabado de ser desapropriado, tinha sido um conflito político muito grande. Então fizemos o projeto ali, mas já sabendo que teríamos que superar também uma localização que não era legal.”

O edifício contava com um programa distribuído em três pavimentos: o térreo, onde se localizam atualmente as lojas destinadas às empresas de ônibus, bancas de revistas, lanchonetes e farmácia; o primeiro pavimento de uso da administração da Rodoviária, o qual possui um largo pátio com vista para o skyline da cidade; e por último o pavimento inferior ao térreo na antiga esplanada, local de embarque e desembarque de passageiros.



Figura 43 - A Estação Rodoviária vista pela Rua Pedro Amaral., 2014. Fonte: Autora.



Figura 44 - Algodoeira demolida as margens do Rio Preto, década de 1970. Fonte: Arquivo Público Municipal

Pari passu a ela foi desenvolvido o projeto do distrito industrial. Assim, através de incentivos, as indústrias e máquinas de beneficiamento vão sendo transferidas para o novo local de implantação. Para a área desapropriada surge então uma nova proposta, que passa a ser de domínio público. Os imóveis são demolidos para dar lugar à construção do que seria a Praça Cívica de São José do Rio Preto.

“Com a política de desconcentração industrial rumo ao interior paulista, os incentivos do governo para a indústria e agroindústria geraram um expressivo dinamismo para São José do Rio Preto. Na década de 1970, é criado o Programa de Desenvolvimento Industrial – PRODEI. Com a construção do primeiro Distrito Industrial e uma política de incentivos fiscais, a indústria se fortaleceu.” (FRANCISCO, 2008).

Nesse sentido, a cidade assiste a drástica transformação dessa área que se inicia na Rua Pedro Amaral e se estende até o leito do Rio Preto. Suas diferentes funções vão sendo substituídas por uma função única. A pequena feira – os camelôs –, que usufruíam daquela movimentação, vê-se na necessidade de encontrar um novo lugar, de preferência outra praça, a Praça Dom José Marcondes, de frente a tão moderna Catedral.

O planejamento urbano moderno de Eiras Garcia, entretanto possibilitou também a construção de novos lugares públicos como o Parque Setorial ao longo da Represa Municipal, a Praça Cívica construída entre a linha férrea e a margem esquerda do Rio Preto e uma área para pedestres conhecida como “calçadão” de forma a atender o comércio do centro.

45



Figura 45 - Camelódromo na Praça Dom José Marcondes, 2007. Fonte: Diarioweb

Figura 46 - Atual calçadão, 2014. Fonte: Autora, 2014.

46





Desse modo então é feito o calçadão do núcleo central, o qual possibilitou a melhoria na locomoção dos pedestres que movimentam o centro. A rodoviária continua como um local degradado, onde se entrecruzam usos do dia a dia citadino e usos marginais.

A Praça Cívica, não terminada, passa a ser a continuação dessa transgressão. O único edifício construído, destinado à abrigar a biblioteca, museu e pinacoteca, tem suas marquises transformadas em abrigo para os moradores de rua. Entretanto, em algumas épocas do ano se torna palco de shows e exposições.



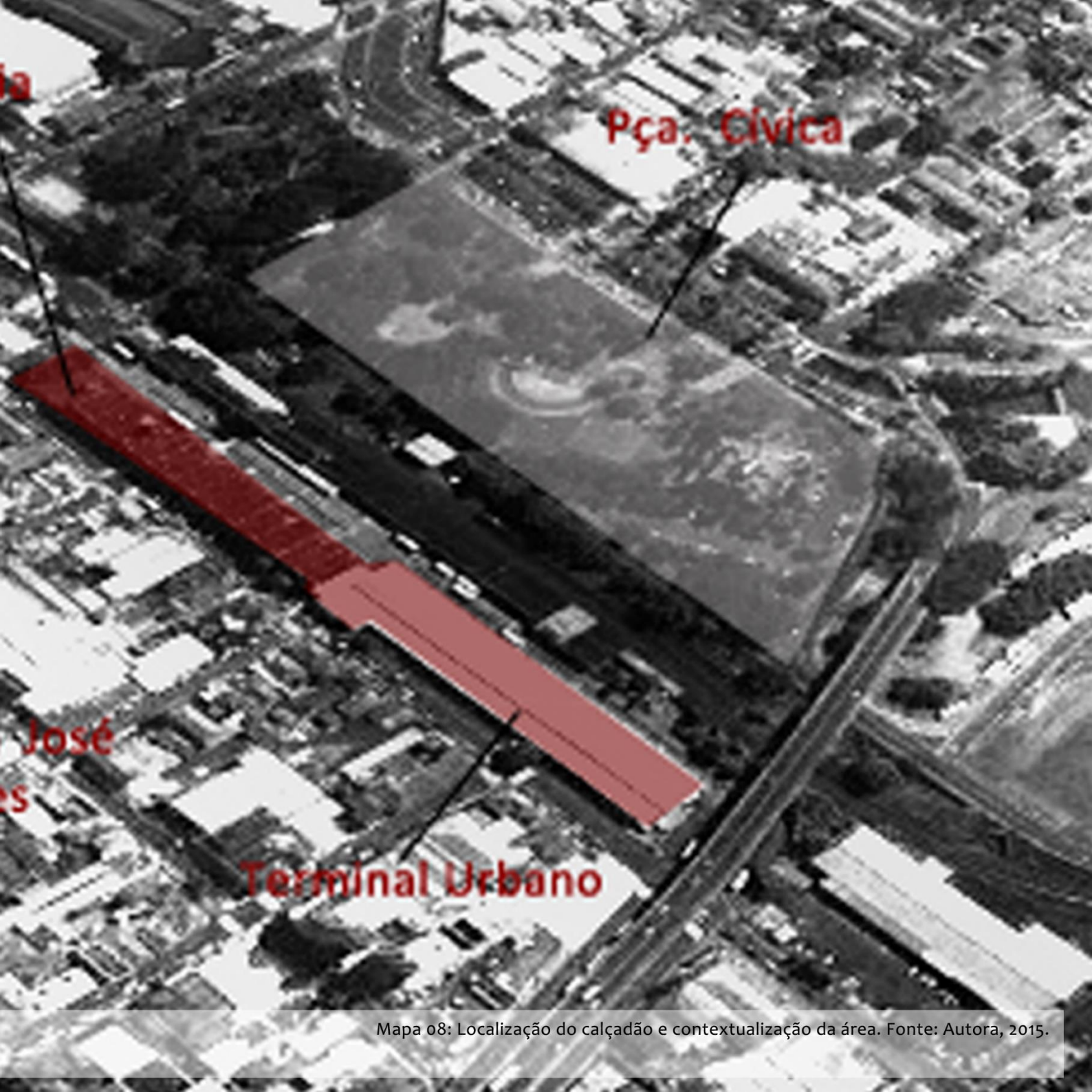
Rodoviária

Calçada

Pça. Dom
Marcondes

Pça. São José

Pça. Rui Barbosa



Mapa 08: Localização do calçadão e contextualização da área. Fonte: Autora, 2015.



Figura 48 - Rua Bernardino de Campos sendo liberada após a passagem do trem, 2014. Fonte: Julia Souza, 2014.

Apesar do acesso em nível entre rodoviária e praça cívica serem feitos pelas ruas Bernardino de Campos e General Glicério, a linha férrea e a Estação se portam como elementos de segregação. Não há qualquer ligação entre estes dois lugares. São paisagens completamente diferentes entre si. De um lado, a agitação do centro comercial; de outro, um local inóspito entre as barreiras e suas dificuldades em transpô-las.

Com os investimentos em Rio Preto voltados agora para a zona sul²¹, essa situação decadente do centro – primeiro núcleo urbano – se agrava ainda mais. A cidade começa a ser regida pela lógica do capital incorporador, não mais pelo interesse público, em benefício dos interesses particulares.

²¹Construção de shoppings centers e condomínios fechados afastados do centro comercial, ou seja, investimentos privados e públicos voltados para o eixo sul. (BISPO, 2001).

Villaça (1998) analisa essa questão da decadência dos centros históricos no caso de metrópoles brasileiras: “O principal motivo é o abandono dessa área pelas camadas sociais de alta renda, devido às facilidades que o automóvel proporcionou”. Contudo, observa-se que esse processo atingiu também as cidades médias, como São José do Rio Preto.

No final dos anos de 1990, assiste-se a um fenômeno contemporâneo presente nas principais cidades do mundo inteiro: a cidade deixa de ser produzida pelo estado e passa a ser direcionada pelo capital financeiro. No caso de São José do Rio Preto, um novo padrão de planejamento se instaura ligado às teorias de planejamento estratégico de cidade, em que: o discurso é pautado na questão da “modernização traduzida em gestão empresarial”; elementos atrativos são utilizados como “marketing urbano” e para a realização do desenvolvimento da cidade, busca-se as “parcerias do setor público com o privado” PETISCO (2002).



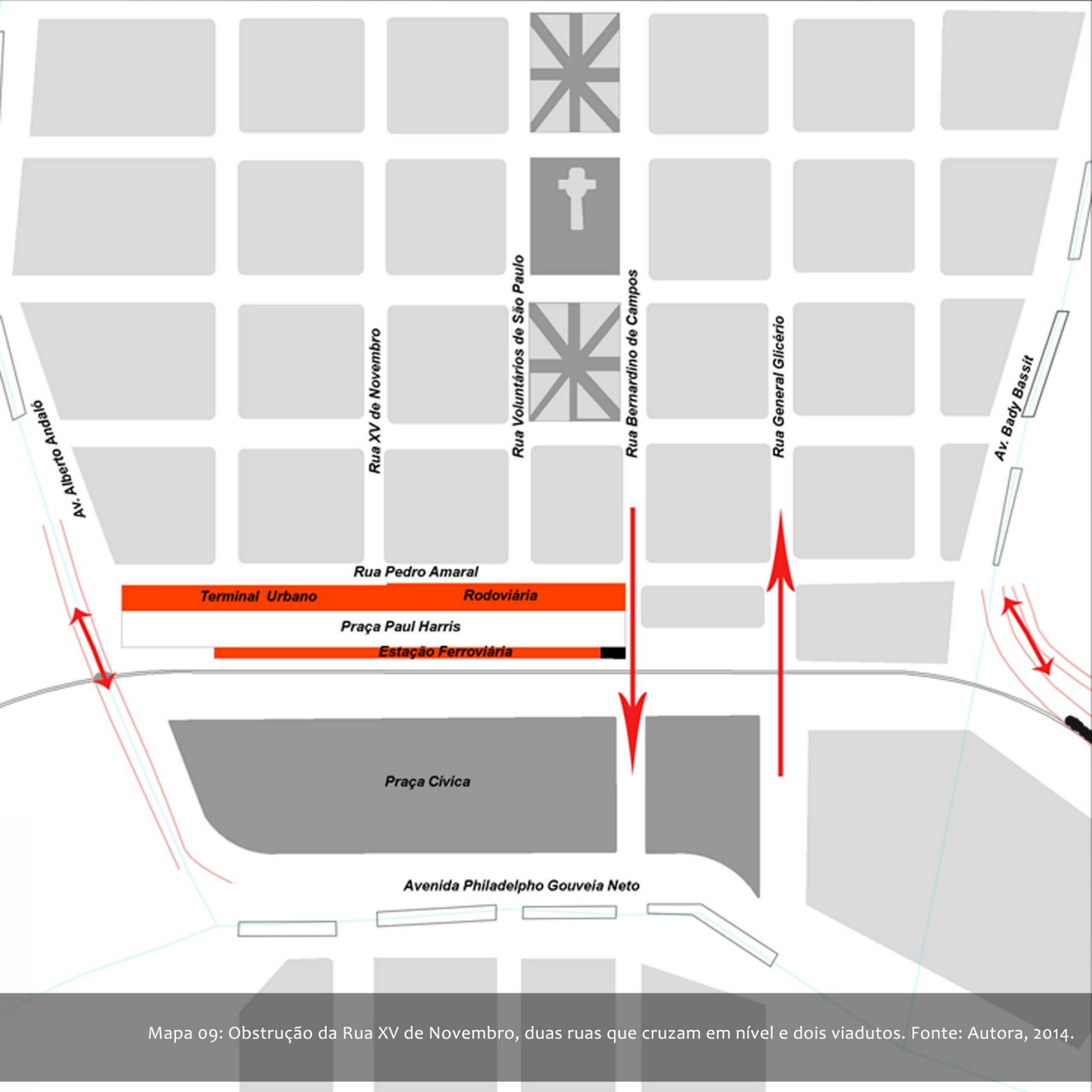
Figura 49 - Vista do terminal urbano e estações rodoviária e ferroviária, 2014. Fonte: Autora.

Somado a esses fatores o terminal urbano, anteriormente estabelecido na Praça Dom José Marcondes, passa a ser definido ao lado da rodoviária, piorando a questão do fluxo de automóveis e agravando o trânsito no local. Para a implantação do terminal, a passagem através da Rua XV de Novembro que se conectava à Praça Paul Harris é bloqueada. A Praça Paul Harris, local caracterizado por ser passagem de pedestres, se transforma em pátio de manobras de ônibus, sendo conservado daquele passado somente o seu nome e o edifício da Estação Ferroviária, tombado pelo COMDEPHACT em 2008.

A partir de então a sociedade rio-preteense começa a demonstrar insatisfação com a localidade da estação rodoviária, em seguida, alguns governos municipais apresentaram possíveis áreas de implantação, mas nenhum foi executado. Tais esforços para a retirada da rodoviária do centro é visto acontecer também com os trilhos da EFA, removendo-os para fora do perímetro urbano. Com aproximadamente 20 quilômetros de extensão que cortam a cidade, a partir do ano 2001 tem seu fluxo destinado somente a trens de carga²².



²²Em 2009, a prefeitura entregou ao DNIT um projeto da obra, orçada em R\$ 180 milhões. “O projeto foi sendo desenvolvido, mas houve uma interrupção por falta de recursos. O projeto está terminando ou terminado e o governo federal tem de fazer a licitação, já que é uma ferrovia federal”, afirma o prefeito Valdomiro Lopes.⁹ Fonte: <http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2013/11/projeto-em-rio-preto-para-retirada-de-trilhos-da-area-urbana-esta-emperrado.html>



Mapa 09: Obstrução da Rua XV de Novembro, duas ruas que cruzam em nível e dois viadutos. Fonte: Autora, 2014.

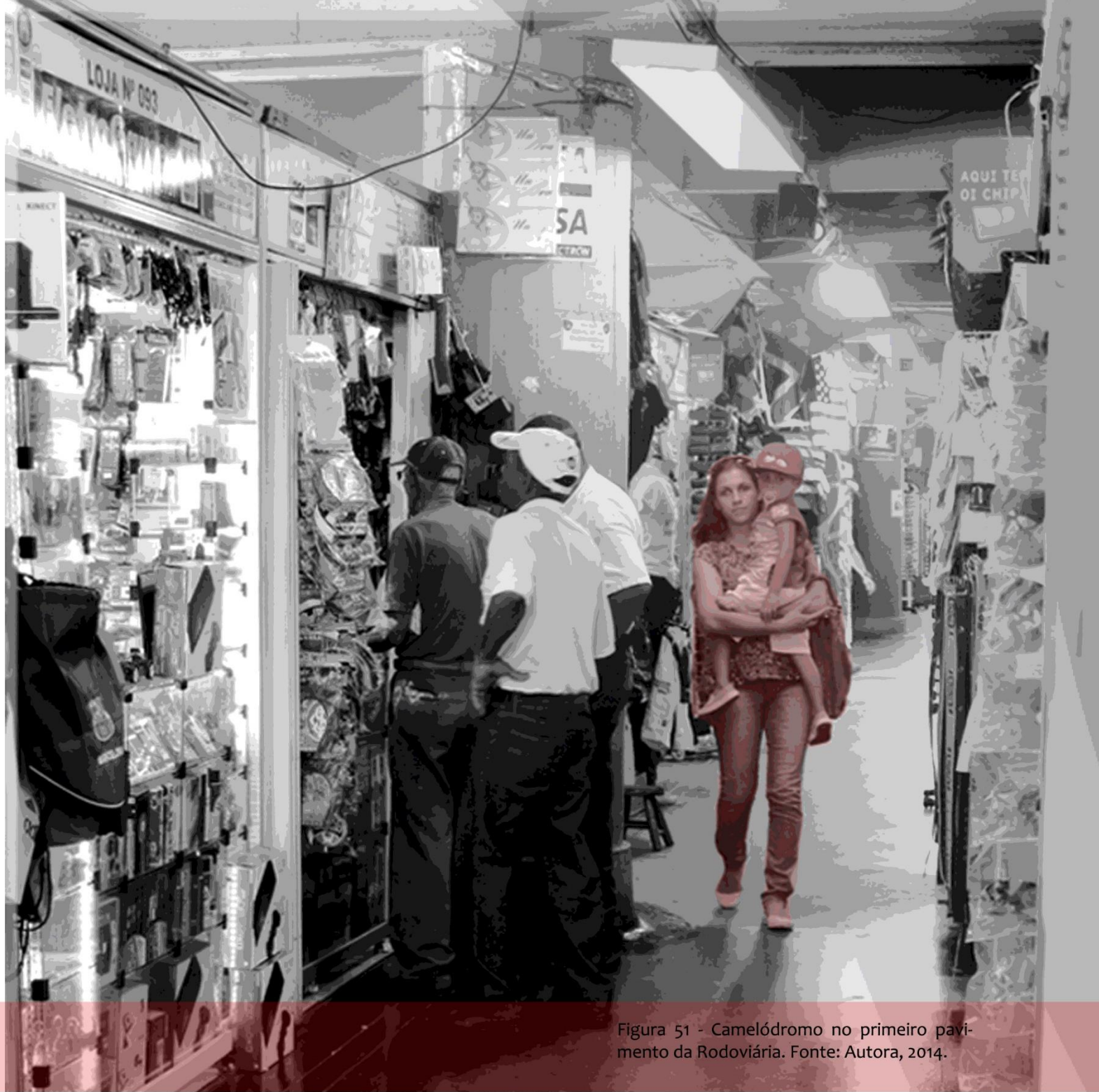


Figura 51 - Camelódromo no primeiro pavimento da Rodoviária. Fonte: Autora, 2014.

Concomitantemente a essa insatisfação dos cidadãos, a associação de comerciários de Rio Preto, precisamente aqueles comerciantes estabelecidos próximos à praça tomada pelos camelôs, começam a pressionar o poder municipal para a retirada desses últimos. Com o argumento de que atrapalhavam o comércio vizinho e sujavam a Praça, os camelôs são então direcionados, em 2008, ao primeiro pavimento do edifício da Rodoviária²³, modificando o projeto original. A cidade assiste a mais esse episódio de gentrificação, através da higienização de suas praças.

Para garantir a acessibilidade ao primeiro pavimento, são construídas uma rampa externa ao edifício e uma escada na parte interna obstruindo a visão que contemplava a paisagem da cidade em direção a Vila Maceno. No primeiro pavimento foram fixados boxes, dando lugar às arcaicas barracas com lonas na cor azul. Apesar de escassez de espaço, alguns comerciantes dizem preferir a mudança devido à facilidade em cuidar das mercadorias, que agora estão salvas da chuva e livres de possíveis furtos. Outros, entretanto preferiam a praça, como um local de todos, de fácil acesso também à idosos e pessoas com necessidades especiais; para estes a mudança restringiu a venda a um público específico²⁴.

²³<http://www.diarioweb.com.br/novoportal/Noticias/Cidades/177750,,Rio%20Preto%20e%20seus%20ilustres%20e%20desconhecidos.aspx?utm_source=facebook>. Acesso em: 23 jun. 2014.

²⁴Entrevista concedida à autora em uma das visitas a área, no dia 31 jul. 2014.

Figura 52 - O ônibus e o trem: dois tempos presentes no mesmo espaço, 2014. Fonte: Autora.

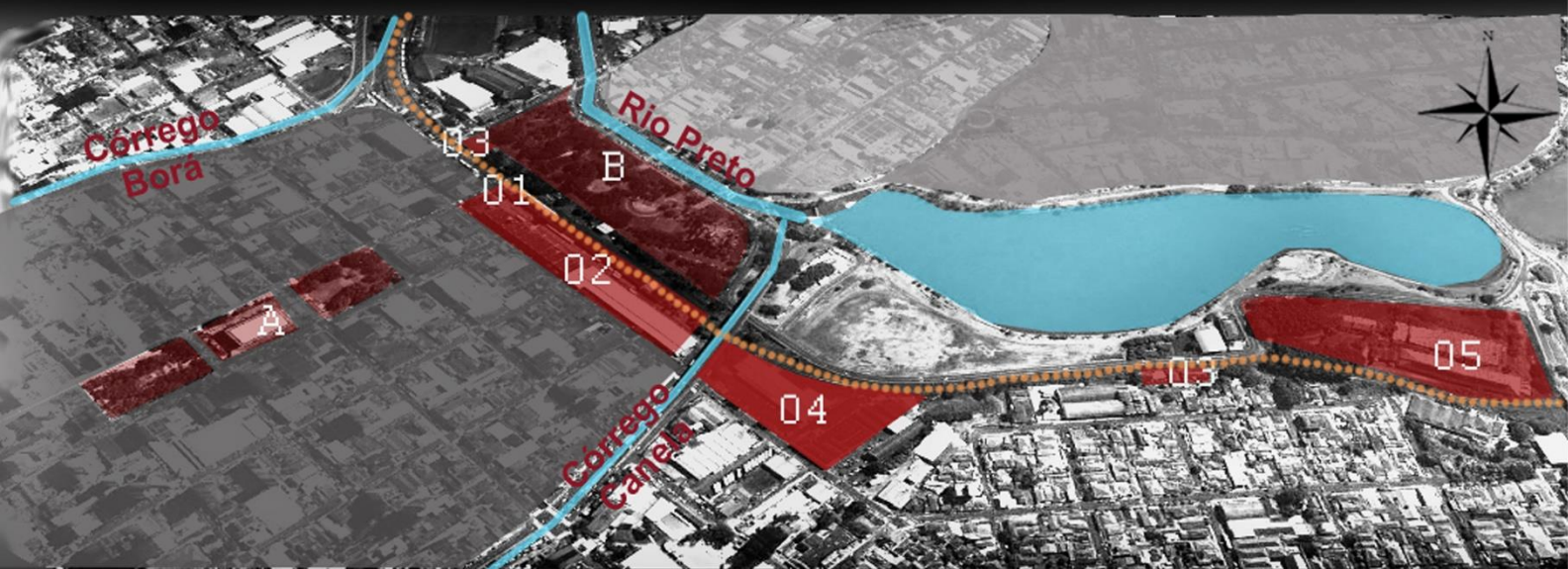


Em frente à rodoviária, o edifício da Estação ferroviária, apesar de tombado seu foi concedido à América Latina Logística (ALL) e à Empresa Municipal de Urbanismo (EMURB). A antiga casa do chefe se encontra atualmente desativada, e algumas habitações que foram de operários continuam servindo como moradia ou foram demolidas para dar continuidade à Praça Paul Harris, servindo de passagem de ônibus e automóveis.

Figura 53 - Praça Paul Harris entre as estações Rodoviária e Ferroviária. Fonte: Autora, 2014.



Assim a cidade vem se desenvolvendo, ordenada por seus rios e córregos, conformando-se no terreno quadriculado, traçado por Ugolino. A partir da necessidade em transpor as barreiras a cidade vem se dotando de infra-estrutura: ruas são abertas, rios canalizados, avenidas são sobrepostas, viadutos construídos como conectores. A história vai se (re)escrevendo as custas da própria história apagada.

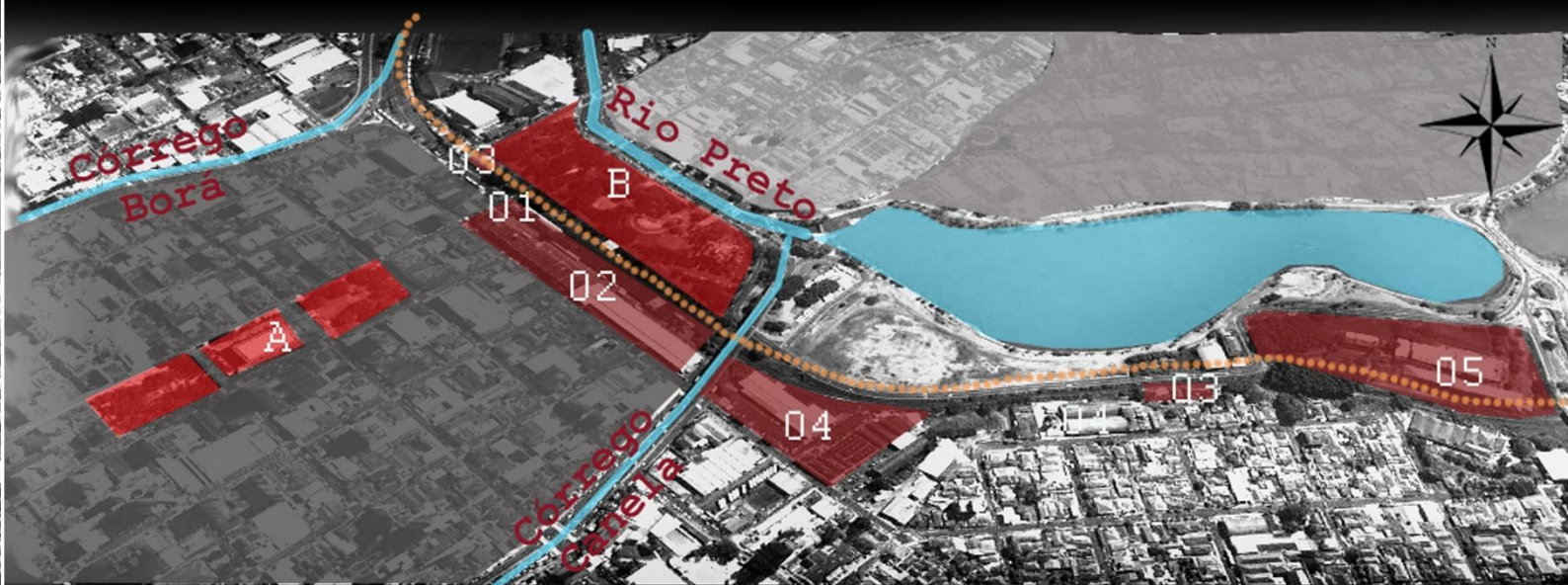


- 01 Casa do chefe da estação
- 02 Estação Ferroviária e Estação Rodoviária
- 03 Casa dos operários
- 04 Antiga Indústria Matarazzo
- 05 Swift

- A Praças Rui Barbosa, São José e Dom José Marcondes
- B Praça Cívica

- CENTRO
- V. MACENO
- JD. SEIXAS

- CURSOS D'ÁGUA
- LINHA FÉRREA



- 01 Casa do chefe da estação
- 02 Estação Ferroviária e Estação Rodoviária
- 03 Casa dos operários
- 04 Antigos Galpões
- 05 Swift

A Praças Rui Barbosa, São José e Dom José Marcondes

B Praça Cívica

 CENTRO

 V. MACENO

 JD. SEIXAS

 CURSOS D'ÁGUA

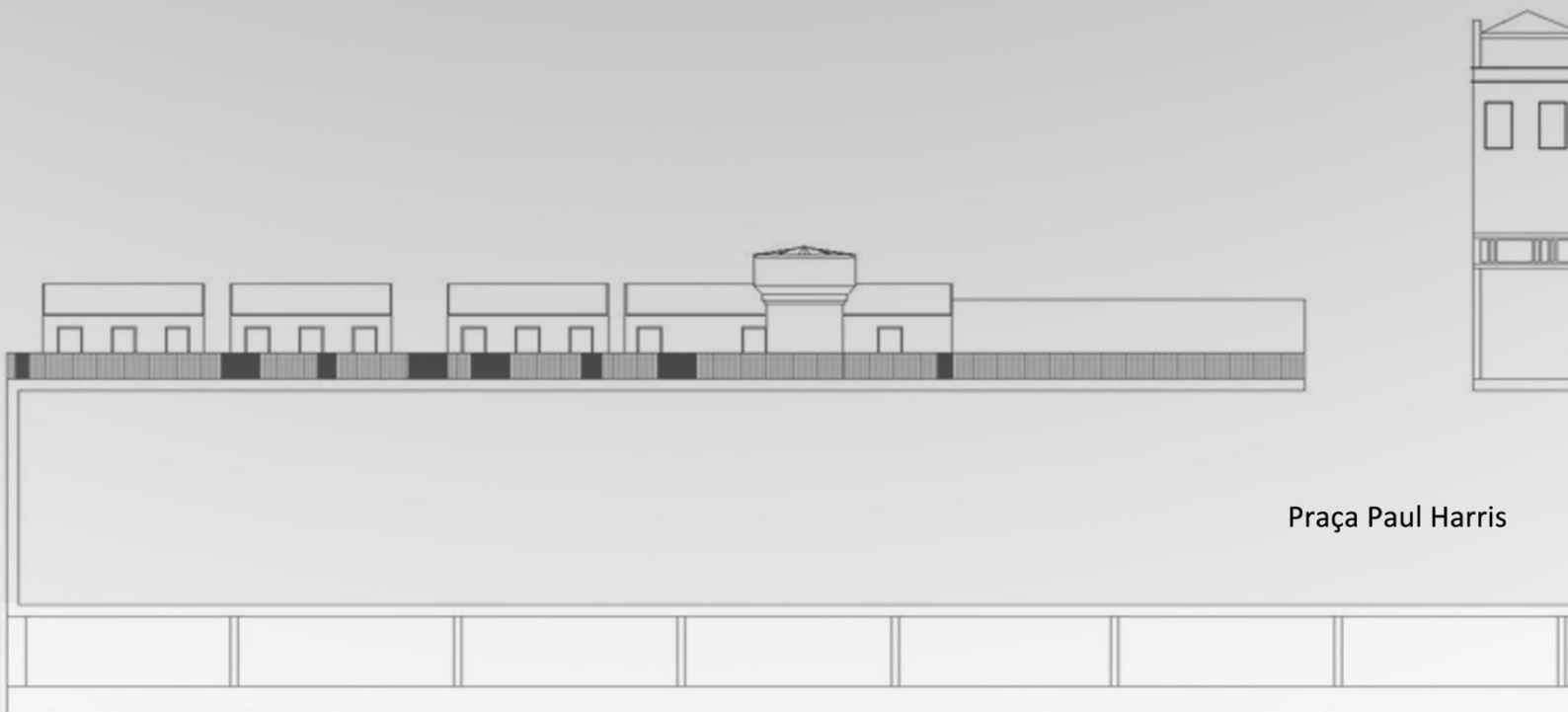
 LINHA FÉRREA

V. CONSTRUINDO UM ESPAÇO DE POSSIBILIDADES





Figura 54 - A Rodoviária. Fonte: Autora, 2014.

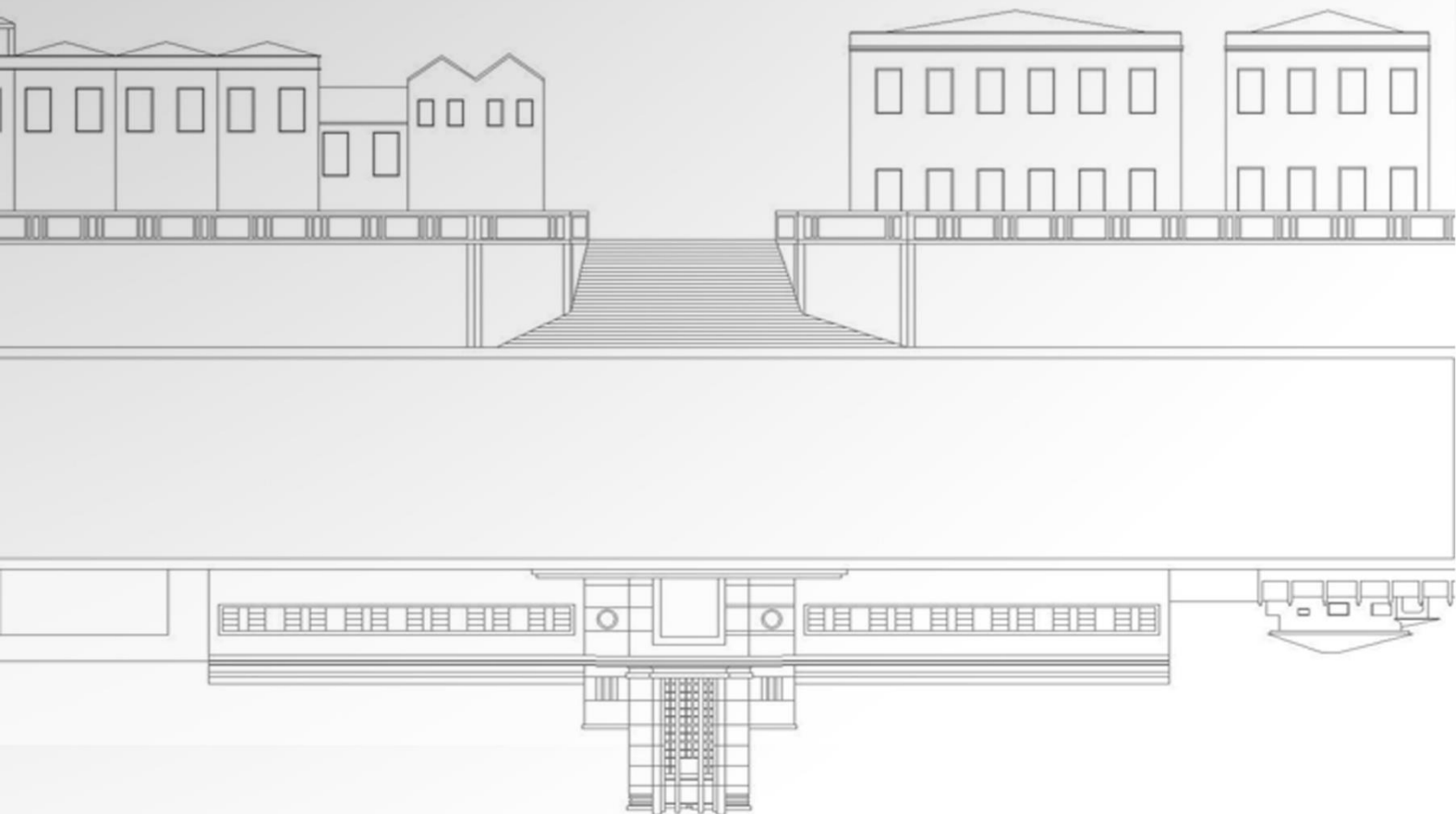


Praça Paul Harris

Figura 55 - A Praça Paul Harris e as fachadas das edificações do entorno, década de 1940. Fonte: Autora.

Ao desconstruir a história de Rio Preto e seu desenvolvimento através do tempo, foi possível trazer à tona as diferentes camadas as quais vão se compondo e se recompondo na evolução da paisagem urbana. Através da sobreposição, justaposição ou superposição, novos elementos e novas dinâmicas acontecem a cada dia alterando a memória, usos e formas de apropriações dos espaços da cidade.

Construções são levantadas, outras demolidas, estabelecimentos comerciais vão surgindo, indústrias, rios a transpor, pontes, avenidas, igrejas e ferrovias fazem da cidade um local vivo em constante movimento. Tratam-se de várias cidades condensadas em uma, é a integração de diferentes tempos presentes na paisagem, onde através de suas marcas e vestígios é possível trazê-los à tona.



A antiga esplanada da Estação Ferroviária, atualmente composta também pelo edifício da Rodoviária está intrinsicamente ligado a história e as transformações que ocorreram no entorno. Através da investigação de seus fragmentos, da raspagem de suas camadas pode-se qualifica-lo como um palimpsesto de formas²⁵, contextos, modos de vida.

Local de grande relevância para a cidade, tanto pela pujança econômica a qual foi responsável, mas também por se tratar de um ponto de encontro entre pessoas, incentivando as relações entre comerciantes, ambulantes, passageiros e curiosos, assiste aos poucos ao seu declínio a partir da construção do edifício destinado a abrigar a Rodoviária.

²⁵De acordo com Milton Santos "paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe."

Se portando como mais uma barreira física, o edifício impede que a comunicação entre centro e praça cívica se construa de forma fluída, principalmente na escala do pedestre devido a sua grande escala monumental. É também um obstáculo visual, impedindo que se faça a percepção do espaço através do olhar, ocultando construções históricas, como a estação Ferroviária e as camadas urbanas que se constroem a cada dia.

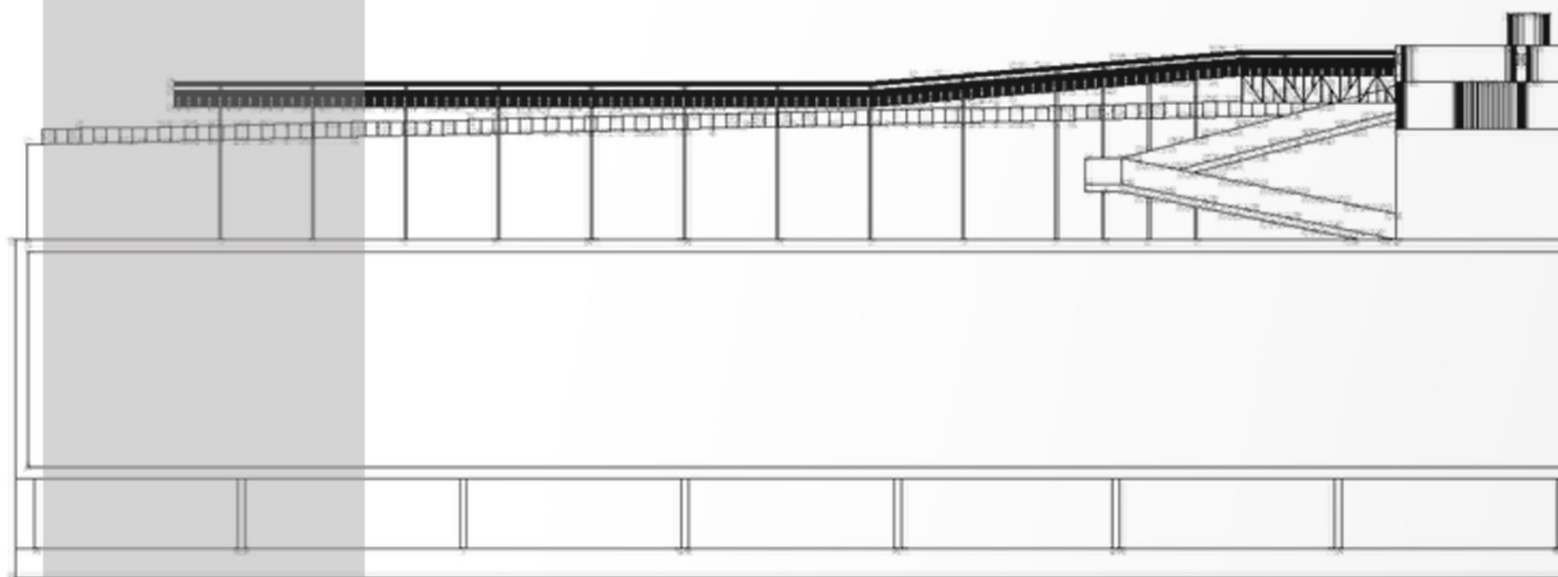
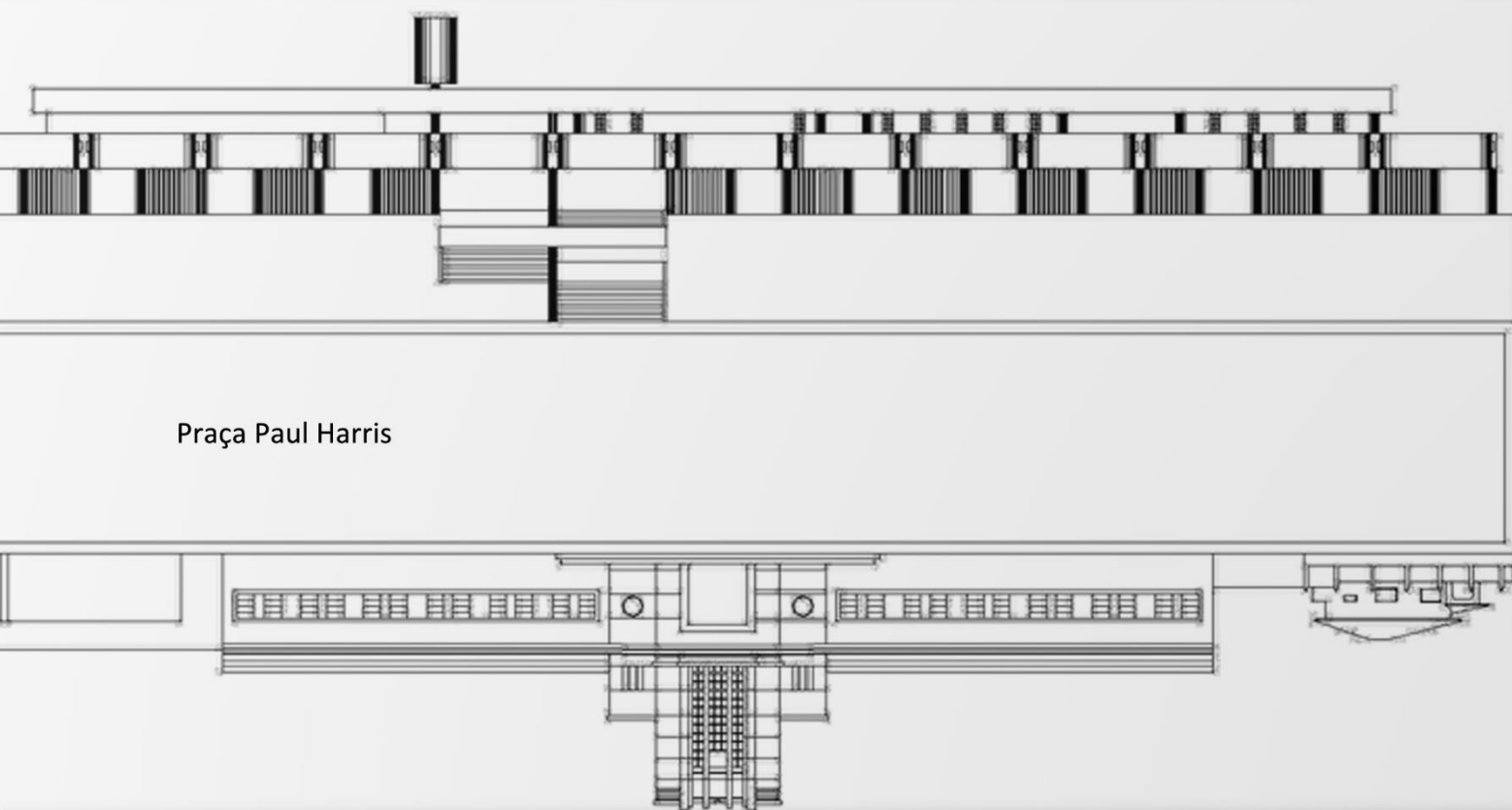


Figura 56 - Praça Paul Harris e as fachadas das edificações do entorno a partir da década de 1990 com a Rodoviária e o Terminal Urbano. Fonte: Autora., 2014.

Na maioria dos espaços em arquitetura, os projetos abordam programas pré-definidos, usos já estabelecidos e fechados a diferentes possibilidades os quais refletem o contexto histórico e cultural de cada época. Entretanto no caso da Rodoviária, entendendo-a como um espaço infraestrutural, nota-se o contrário. Sua área se transforma em praça, aberto a diversidade e a criação de novos usos.





Adaptando-se às bruscas mudanças, o local mantém seu ritmo através de seus usuários, seja pela Rodoviária e Terminal Urbano com seus passageiros, seja pelo camelódromo, o qual atrai pessoas de diferentes classes sociais à procura de suas mercadorias, seja pelo morador de rua a dormir no banco da Praça Cívica, pelo espetáculo que transforma o lugar em palco de apresentações teatrais, ou pelos shows da Virada Cultural.

Figura 57- Espaços entre os brises utilizados como fumódromo. Fonte: Autora.

Figura 58 - Marquise da Estação Ferroviária transformada em bicicletário. Fonte: Autora.

Neste sentido é possível encontrar no mesmo edifício três tempos distintos: o antigo simbolizado pela conformação do terreno, aquele aterrado a décadas passadas para implantação da ferrovia; por sua escadaria, no mesmo lugar de outrora, entretanto com um novo desenho e pela permanência das antigas varandas; o moderno, o qual o vemos no uso local, sendo transformado em rodoviária, nas estruturas em concretos, nos brises e pilotis; e pós-moderno, onde o local de embarque e desembarque, de permanência e de passagem se transforma em abrigo de pessoas, coisas, do comércio informal e dos espetáculos proporcionados pelo FIT²⁶. É a cidade em movimento condensada em um único edifício.



²⁶Festival Internacional de Teatro de Rio Preto ocorre anualmente no mês de julho.



Figura 59 - Antiga configuração do local. Fonte: Autora.

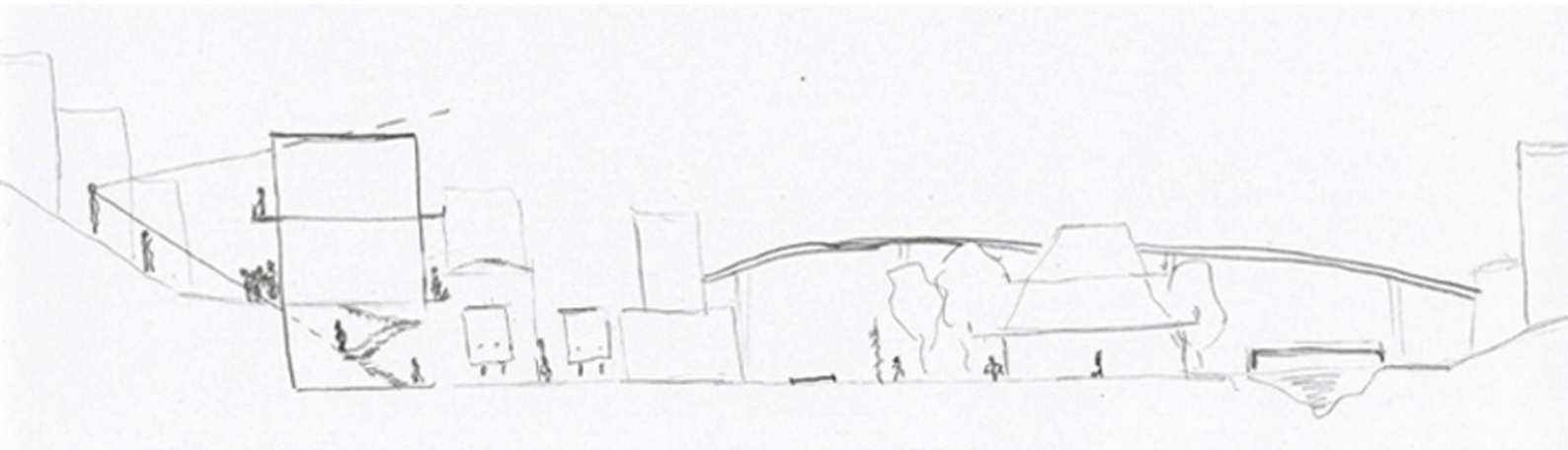
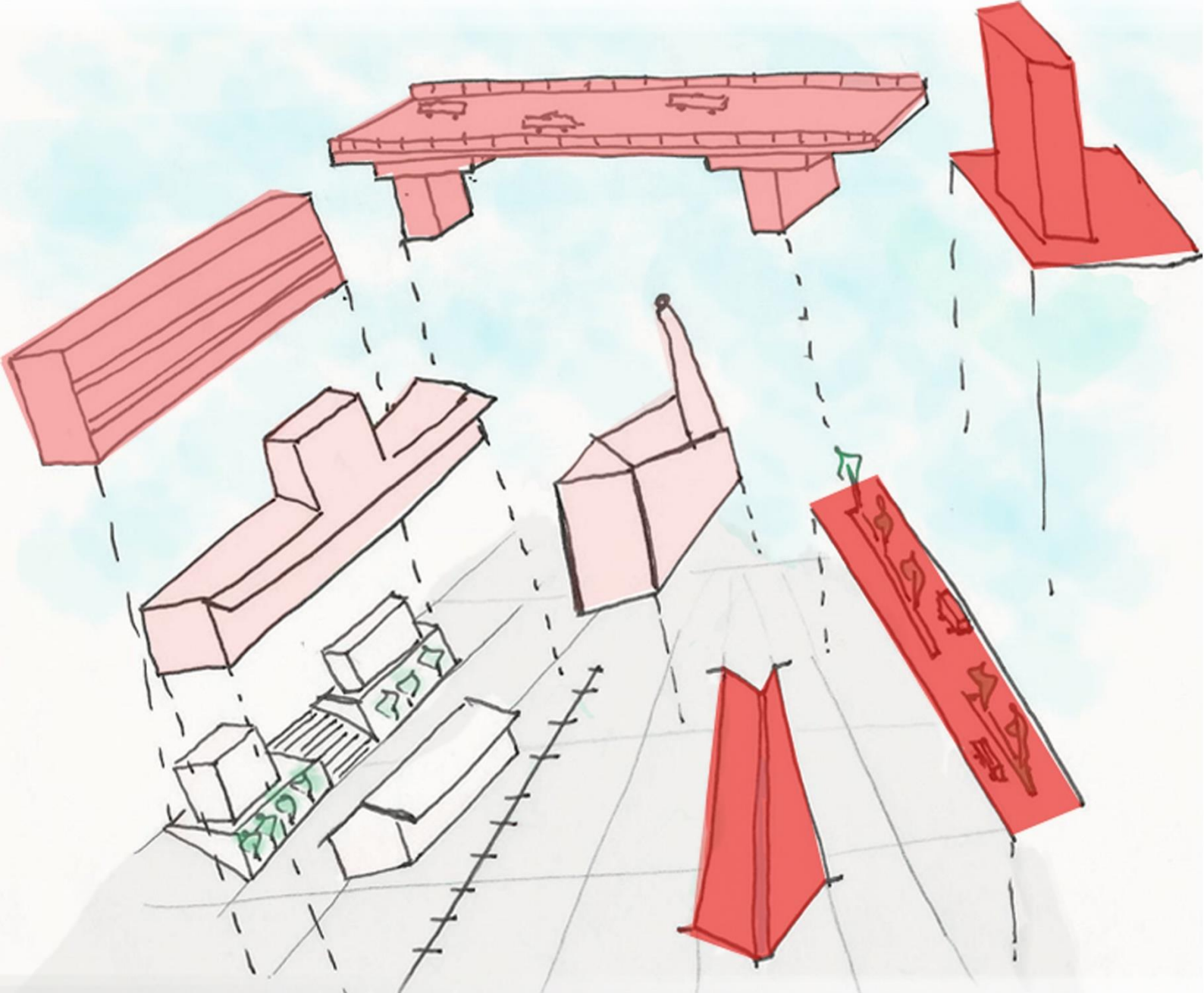


Figura 60 - Configuração atual com a construção da Rodoviária. Fonte: Autora



- Década de 1920
- Década de 1940
- Década de 1970
- Década de 1980

Figura 61 - As camadas. Fonte: Autora, 2015.

Figura 62 - Morador de rua em meio aos ensaios da bateria dos estudantes da UNESP. Fonte: Autora, 2014.



“A infraestrutura, sempre ocultada, passa a desempenhar um importante papel formal, funcional e simbólico da própria arquitetura e da cidade, flexíveis quanto às possibilidades de ocupação, esses suportes vazios estruturam e organizam o funcionamento dos espaços principais, são apropriados muitas vezes de formas inusitadas, acolhendo manifestações diversas, favorecendo o surgimento de eventos, acontecimentos inesperados, para em seguida retomarem sua condição suplementar, infraestrutural.” (ABASCAL; SOUZA, 2014)



Figura 63- Intervenção do Festival Internacional de Teatro na Rodoviária. Fonte: Autora, 2014.

Figura 64- Palimpsesto. Fonte: Autora, 2014.



Portanto, para dar início ao projeto, propõe-se então como diretriz que o edifício não exerça mais a função de Rodoviária visto que trata-se de um local que não comporta mais a demanda atual de passageiros, número de veículos e novas linhas de transporte urbano. Como solução, estudos foram propostos pelo governo municipal para que uma Rodoviária seja construída no entroncamento das rodovias Assis Chateaubriand e BR 153.

Além disso, um novo plano foi apresentado pela prefeitura para expansão do Terminal Urbano para as mediações da Praça Cívica²⁷. Nota-se que a cidade, que desde a década de 1960 já demandava pela criação de novos espaços verdes e conservação dos espaços públicos existentes, segue por uma cultura de destruição desses espaços, cada vez mais escassos no território urbano.

Desse modo, com a retirada da Rodoviária, poderemos estender a área do terminal urbano, o qual passará a ocupar todo o andar inferior do prédio, proporcionando uma melhoria em seu espaço através da retirada das barreiras, permitindo que o pedestre transite livremente, aproveitando dessa infraestrutura existente e preservando a Praça Cívica.

Ao estudar as transformações da área notou-se a dificuldade de conexão entre os dois lados da estrada de ferro. Ao percorrer os possíveis caminhos entre o centro da cidade e o outro lado da linha férrea, constatou-se que o pedestre é obrigado a cruzá-la em nível e sem qualquer infraestrutura necessária para que o faça de modo seguro. O mesmo ocorre com os passageiros do terminal urbano que ao chegarem ao local precisam subir ao nível da Rua Pedro Amaral para posteriormente caminharem até a Praça Cívica.

²⁷ "Prefeitura de Rio Preto apresenta novo projeto para Terminal" Fonte: <http://g1.globo.com/sao-paulo/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2015/02/prefeitura-de-rio-preto-apresenta-novo-projeto-para-terminal.html>



Figuras 65, 66, 67 e 68 Percepções dos percursos. Fonte: Autora, 2014.



Figuras 69 e 70 - Material encontrado no leito férreo e no primeiro pavimento do edifício da Rodoviária. Fonte: Autora, 2014.

Assim, propõe-se como iniciativa projetual a retomada de seus antigos eixos, a demolição de algumas paredes, a retirada da cobertura metálica do terminal urbano e a criação de mobiliários a partir de ripas de madeiras encontradas no local, fazendo com o que o espaço se torne permeável, uma extensão da calçada, aberto a diferentes apropriações, transformando-se em um dispositivo de possibilidades, integrando-se com seu entorno, tanto através do direcionamento do olhar para seu skyline, quanto pela concepção de novos percursos.



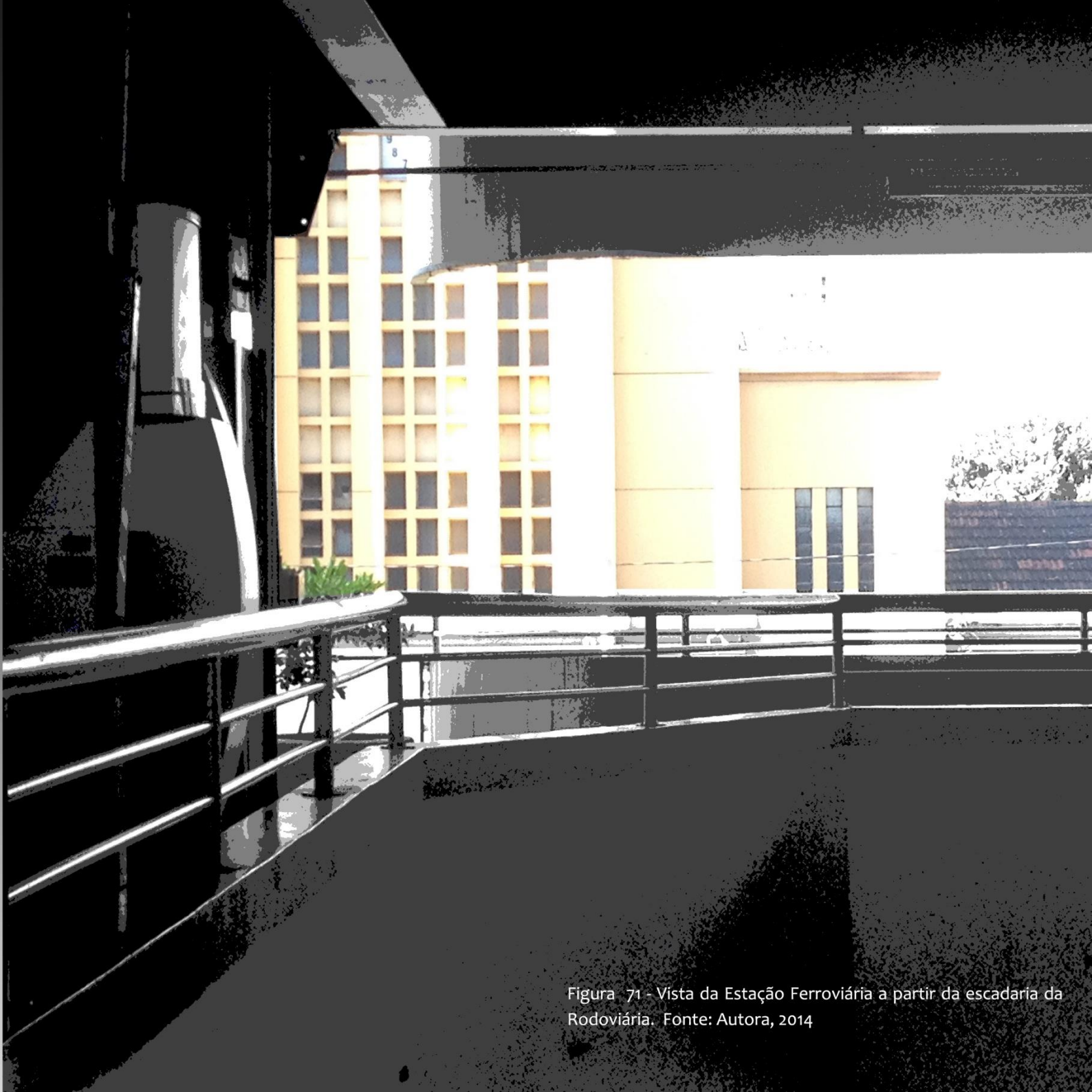


Figura 71 - Vista da Estação Ferroviária a partir da escadaria da Rodoviária. Fonte: Autora, 2014

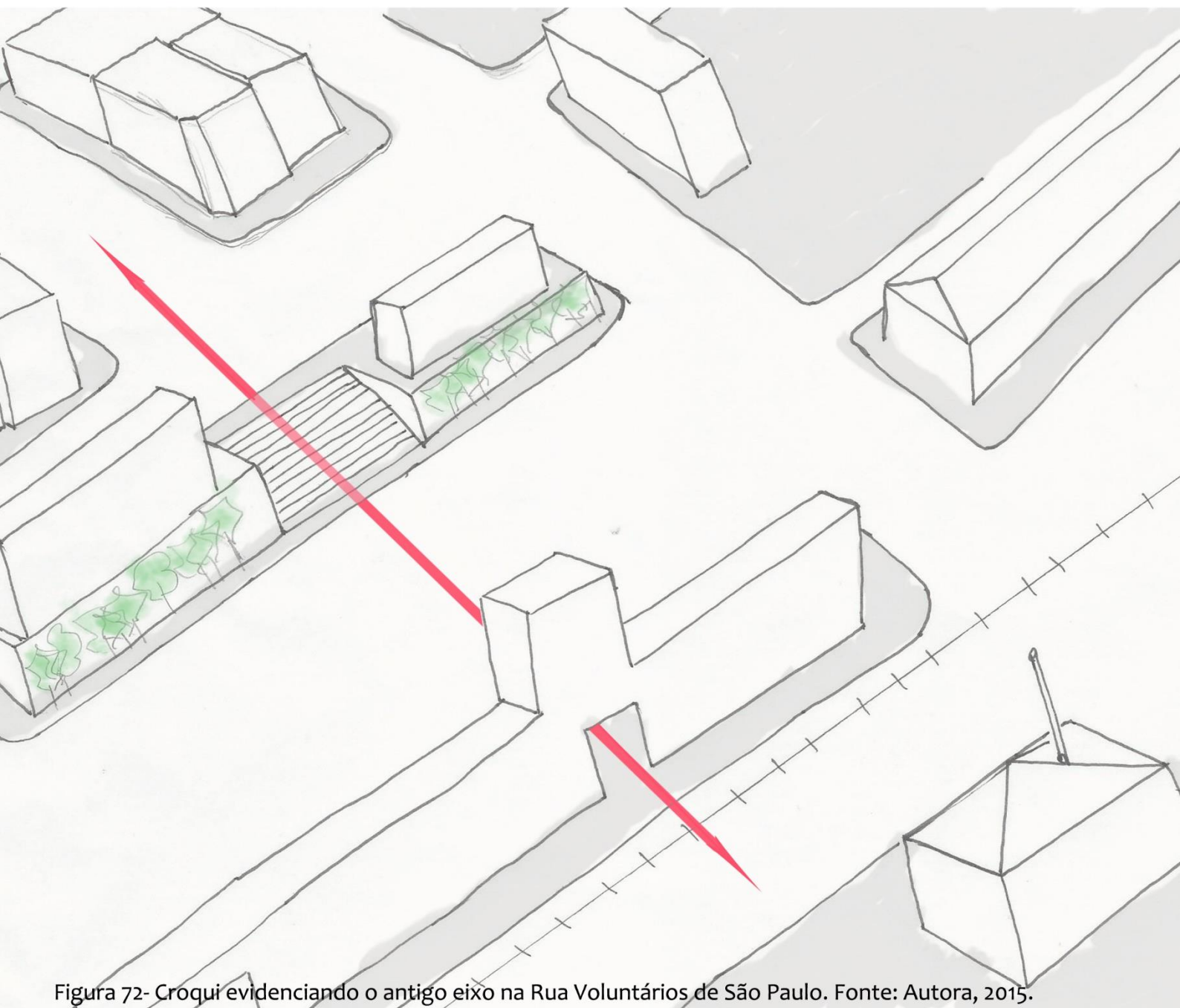
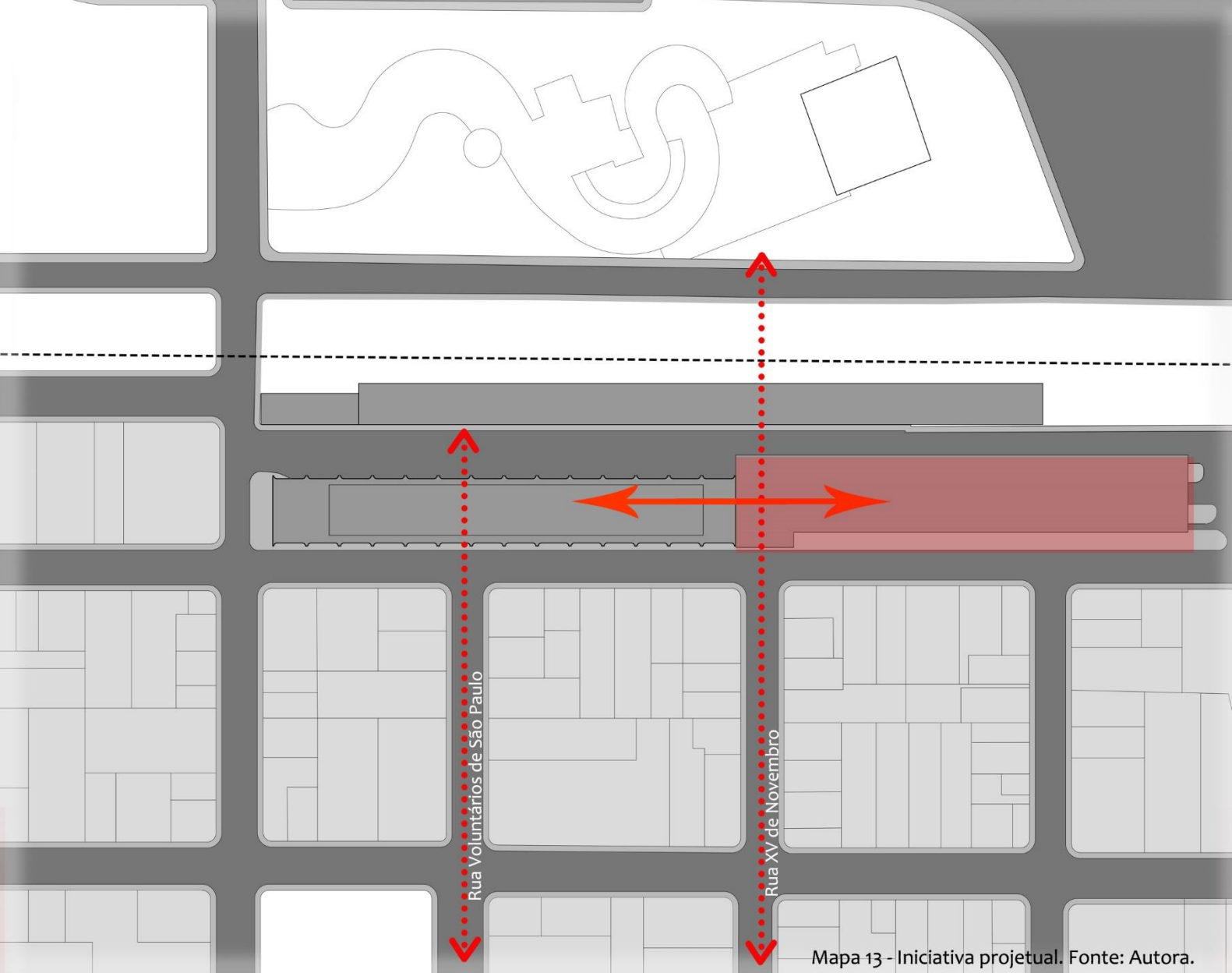
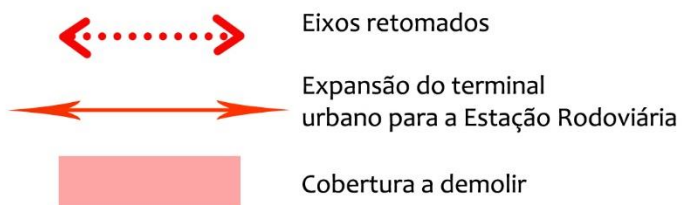


Figura 72- Croqui evidenciando o antigo eixo na Rua Voluntários de São Paulo. Fonte: Autora, 2015.



Mapa 13 - Iniciativa projetual. Fonte: Autora.



Para tanto, começo pela retomada do eixo na Rua Voluntários de São Paulo responsável pela comunicação entre as três praças centrais e a Estação Ferroviária. Projeta-se então uma nova escadaria, como forma de referir-se a sua antiga história e importância a fim de que esse espaço se abra novamente para o edifício Art Deco, o qual passa despercebido pelos transeuntes locais, resgatando essa relação com a história e possibilitando a permanência e contemplação por parte de seus usuários através de patamares móveis concebidos em aço, podendo se transformar ocasionalmente em arquibancada para eventos.

Outro importante eixo perdido com o passar do tempo se encontrava na Rua XV de Novembro, antigo caminho entre o centro e a praça cívica. Sendo assim este percurso será resgatado através de uma passarela de pedestres a qual se estenderá até a Praça Cívica. Devido a necessidade em vencer um grande vão, optou-se pelo uso de estrutura metálica e concreto.

Para o pavimento térreo agora aberto a cidade, pensou-se na criação de um deck irregular, de forma que este pudesse vencer o desnível entre a Rodoviária e a calçada, se adaptando a declividade do terreno. Composta por rampas, mesas, bancos, bicicletários e totens de iluminação, este mobiliário poderá servir de suporte aos acontecimentos do dia a dia.

Com relação a circulação entre os três níveis do edifício, além do elevador e da rampa externa existente foi proposto uma nova rampa em seu interior. Tanto a externa quanto a interna serão revestidas por uma estrutura descontínua composta por ripas de madeira e estrutura metálica, ora aberta a movimentação, ora fechada, fazendo alusão as camadas que se revelam ou ainda estão ocultas. Esta estrutura se alongará até o primeiro pavimento, sendo também cobertura para as rampas.

Nesse mesmo sentido de desvelar essa movimentação contínua que acontece entre os três níveis foram feitas fendas no piso. As antigas escadas que comunicavam as plataformas de embarque foram demolidas, entretanto permaneceram suas aberturas as quais serão revestidas por uma rede, de modo a referir-se ao que foi um dia.

Para o camelódromo e estabelecimentos existentes, foram propostos módulos em *steel frame* versáteis e leves com medidas a partir de 1,85m x 2,00m x 3,00m. Esses módulos combinados formarão espaços de acordo com as necessidades, podendo receber e dar suporte as diversas atividades

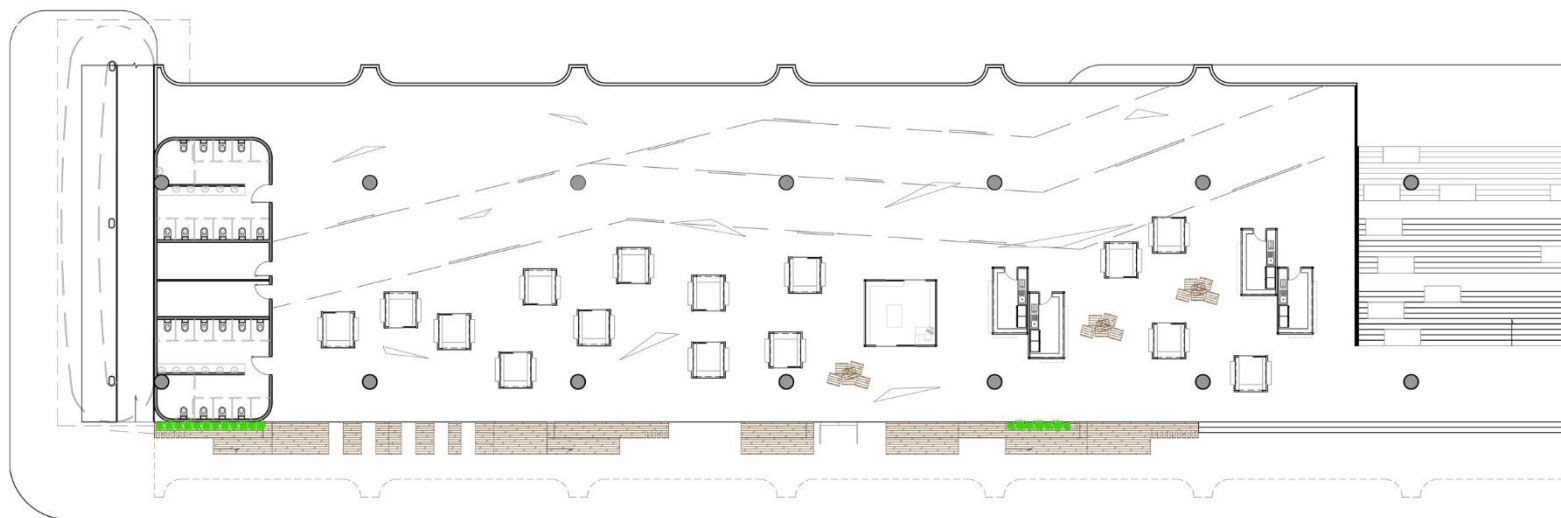
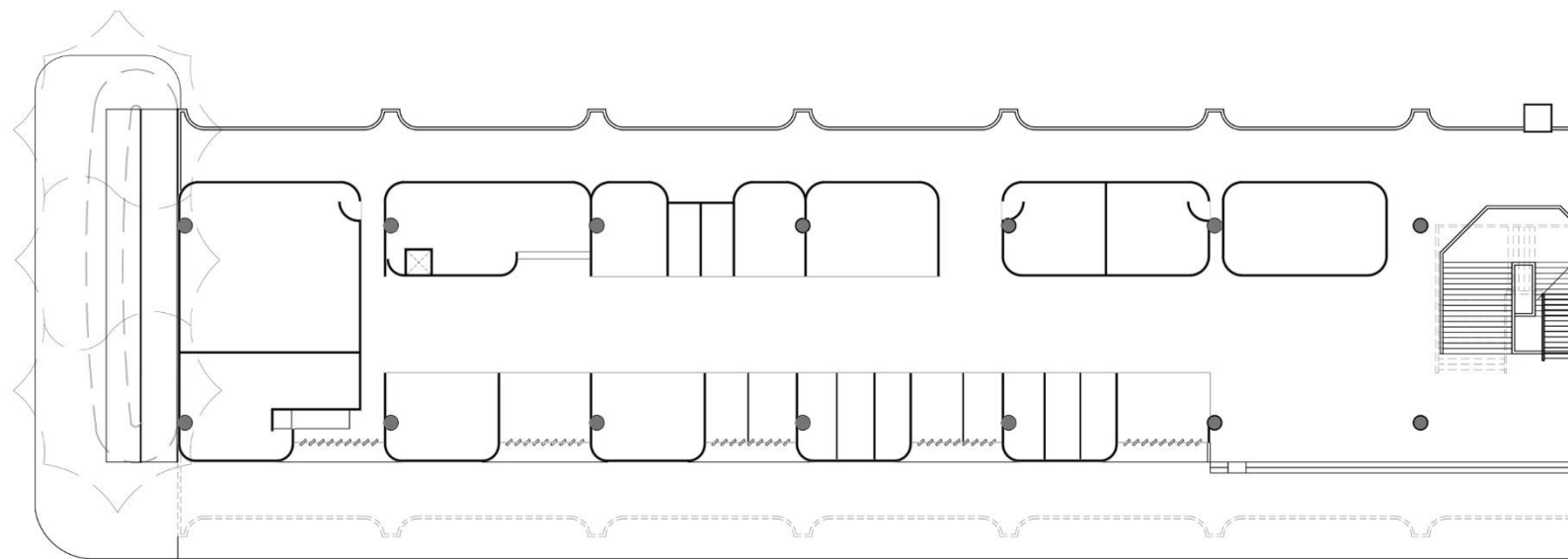
locais: camelôs, lanchonetes, cafés, restaurantes, farmácia, barbearia, além de servir de apoio ao terminal urbano. A facilidade proporcionada pelo material permite que sejam montados nos três pavimentos. Assim, a longitudinalidade do espaço de intervenção e a antiga forma de setorização são contestadas pela disposição desses módulos de forma inconstante e variável, onde os três níveis se tornam praça, camelódromo e conexão.

Por se tratar de um espaço entre as três praças centrais e a praça cívica, projeta-se então em sua laje de cobertura uma cobertura verde. Como forma de dar continuidade a esse eixo presente na paisagem, o espaço será concebido como um local de contemplação, um mirante aberto a cidade e a sua paisagem, como uma nova área a ser apropriada pela população.

Já no terminal urbano, o gradil existente no nível da Rua Pedro Amaral é substituído por um guarda corpo. Cria-se então um novo acesso entre esses dois níveis. Além disso, uma nova cobertura é proposta, a fim de abrigar os pedestres, entretanto sem que se torne uma barreira a permeabilidade local. O mobiliário será constituído pela mesma estrutura do deck existente no pavimento térreo e seus totens servirão como suporte à sinalização das linhas urbanas.

Outros dois mobiliários foram concebidos com o objetivo de articular e promover alternativas as trocas sociais de forma espontânea, sem que haja programas definidos e o ordenamento usual do lugar. Um deles são painéis presos a trilhos no teto que podem se fechar formando bancos ou então servir como local para exposições. Já o outro trata-se de um armário, móvel e articulado, podendo ser utilizado de várias formas: por ambulantes para venda de mercadorias, como ponto de leitura ou como guarda volumes.

Dessa forma, todo o projeto foi pensado a partir da premissa de que o espaço se encontra em constante movimento, tendo importância não só como produção material, mas também como memória, buscando assim alternativas que preservem essa memória coletiva da cidade e que resultem em novas dinâmicas e ou nos revelem outras já existentes, uma condição espacial que possibilite as transformações.



PLANTA PAVIMENTO TÉRREO RODOVIÁRIA

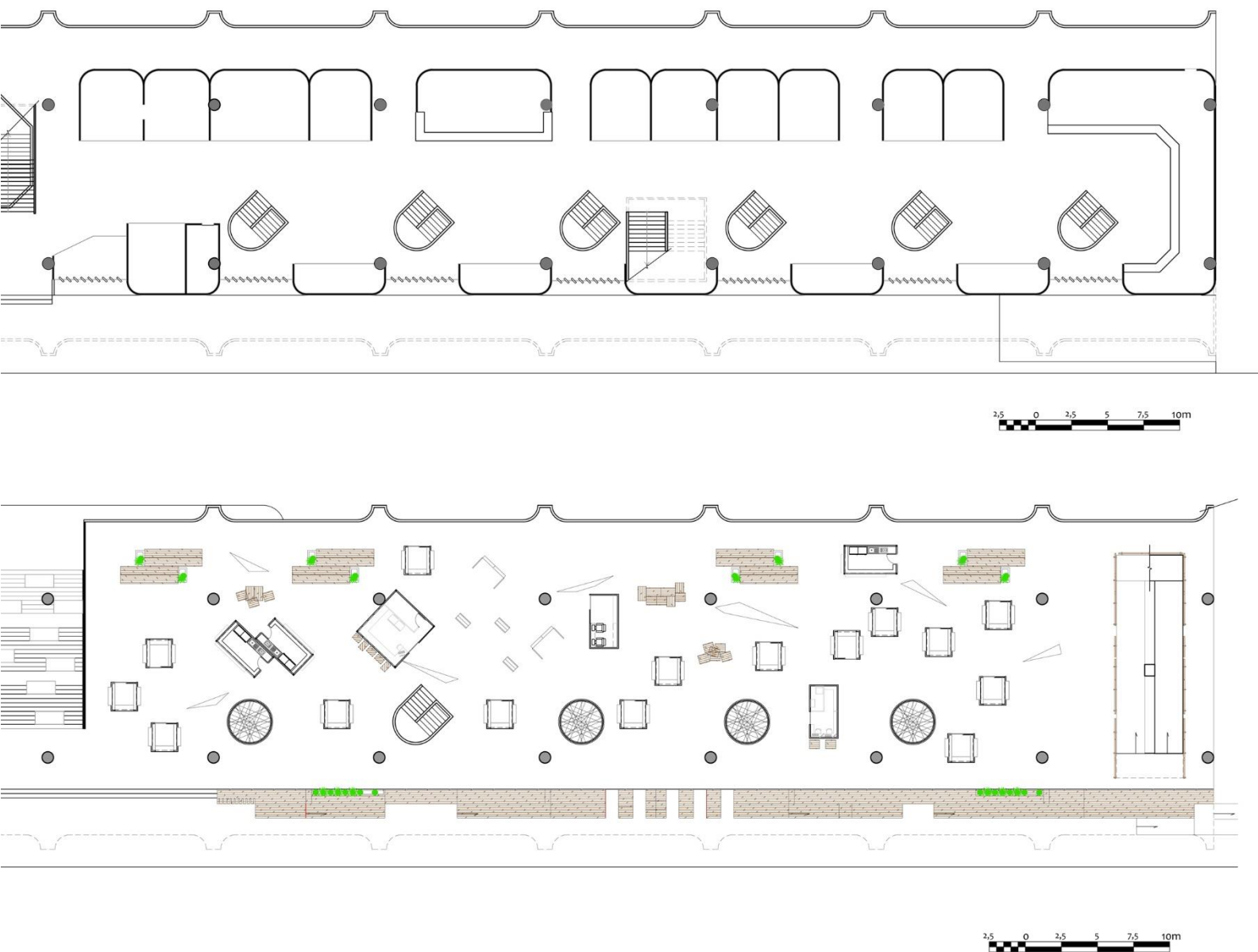
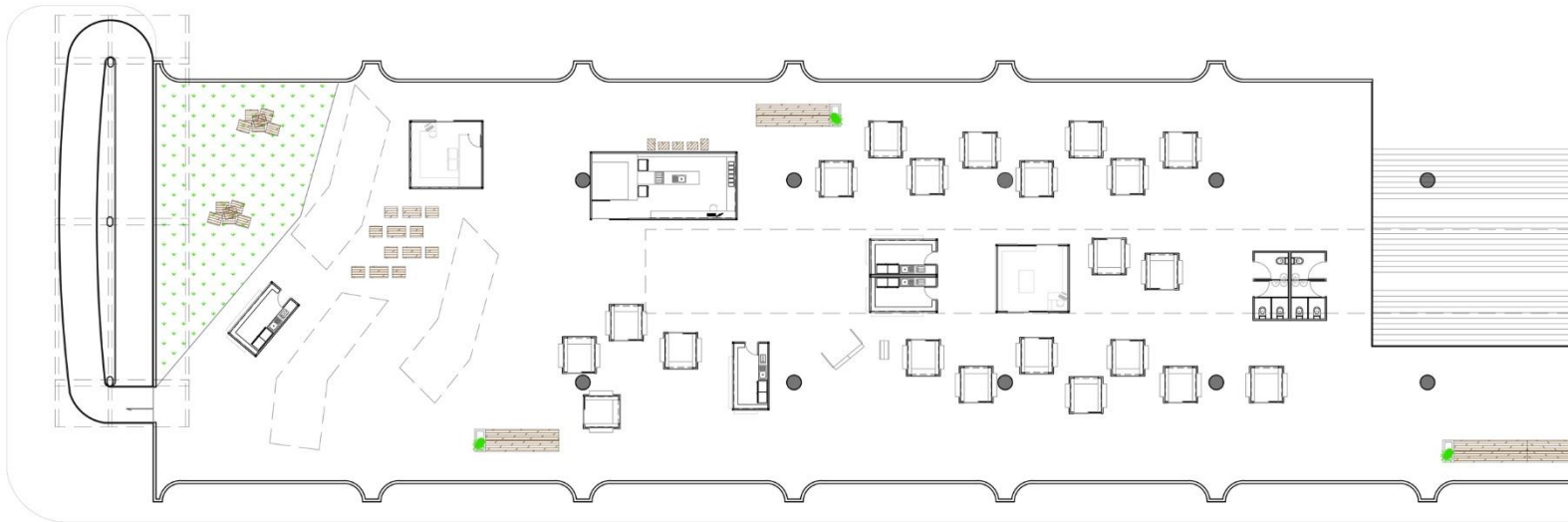
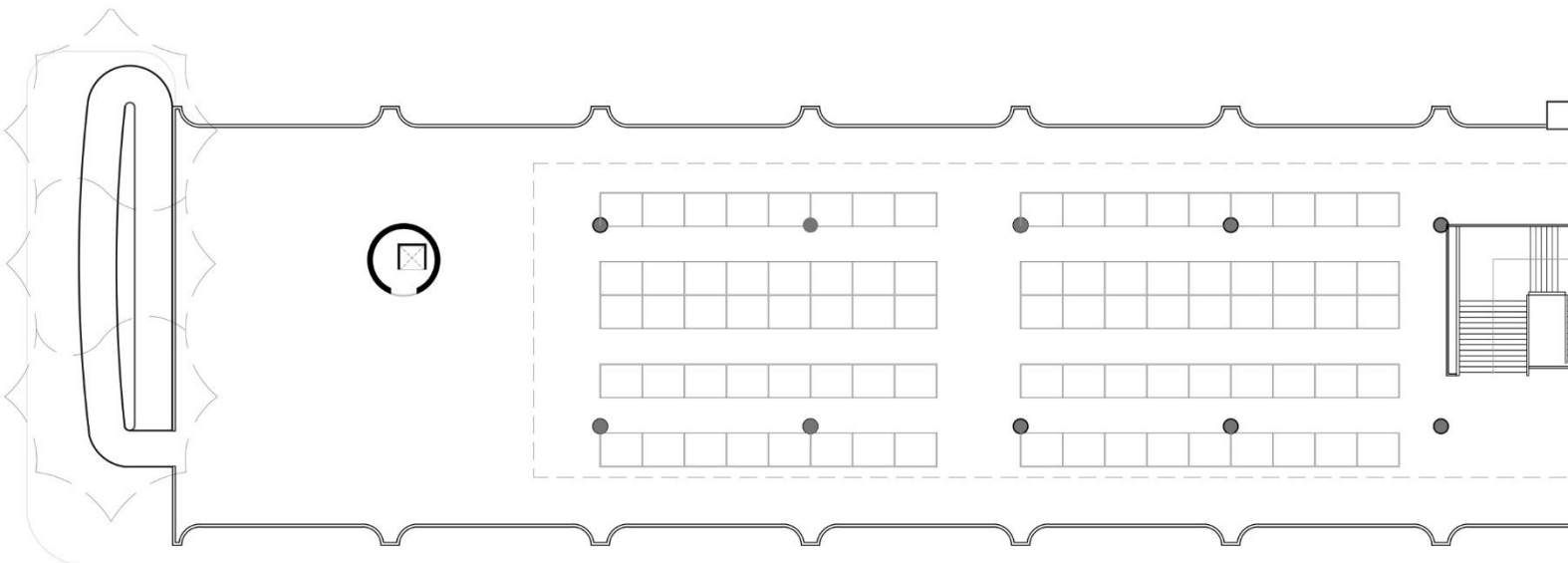
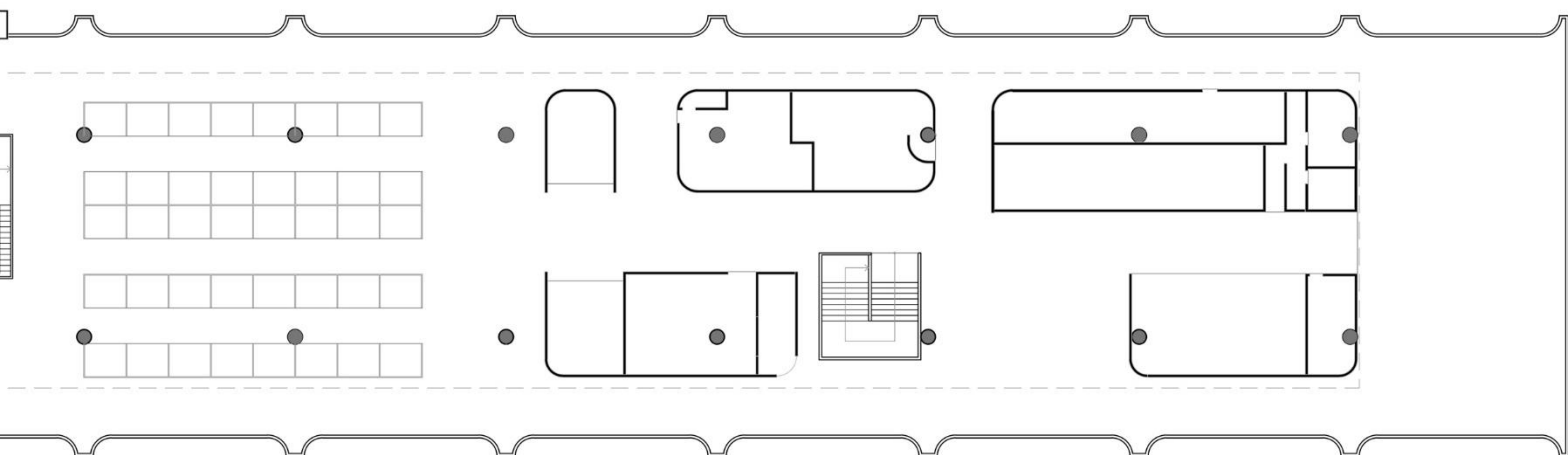


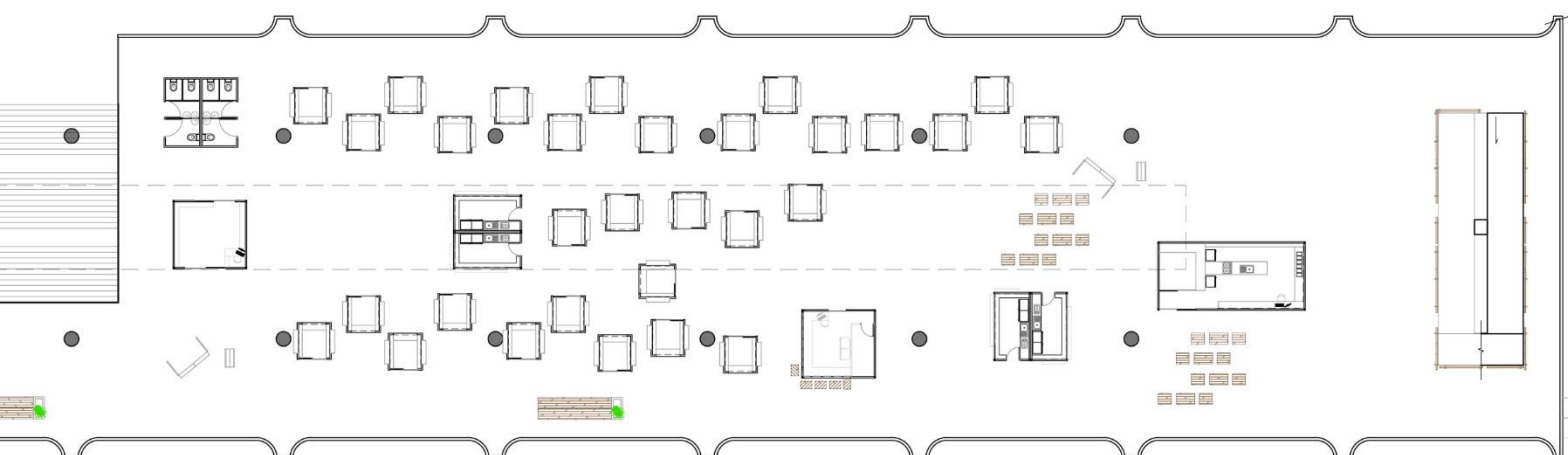
Figura 73 e 74 - Acima configuração atual da Rodoviária: a direita da escadaria guichês de empresas de transporte rodoviário e a esquerda estabelecimentos comerciais. Abaixo nova proposta de intervenção para o pavimento térreo. Fonte: Autora, 2015.



PLANTA PAVIMENTO SUPERIOR RODOVIÁRIA

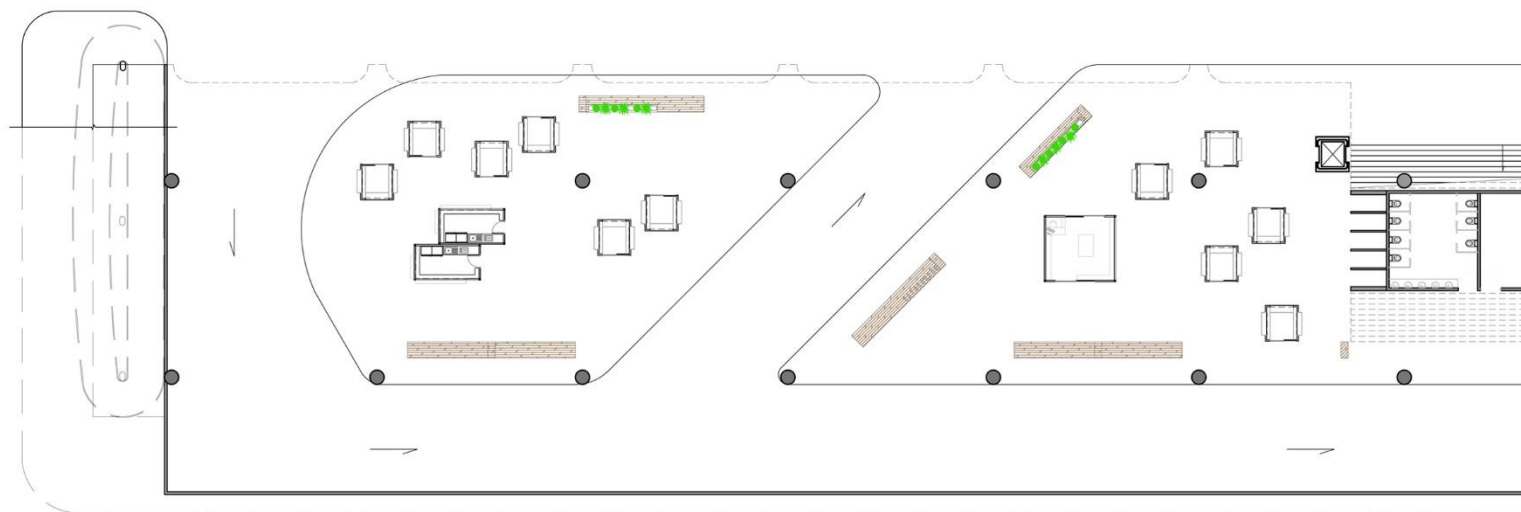
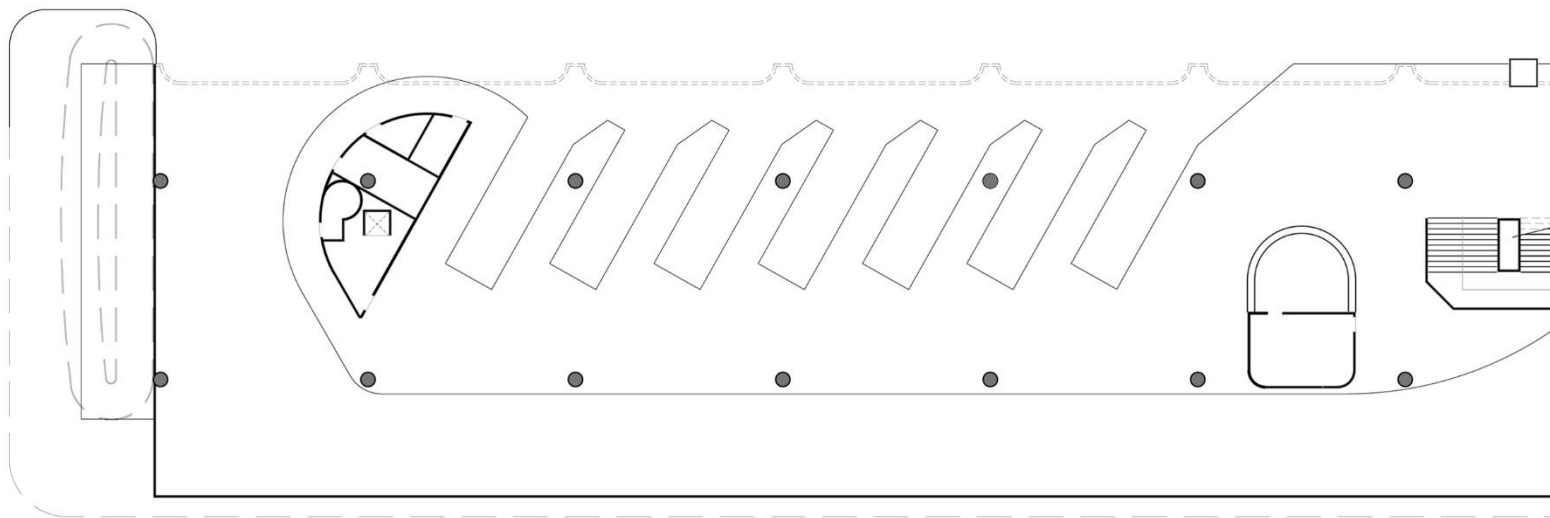


2,5 0 2,5 5 7,5 10m



2,5 0 2,5 5 7,5 10m

Figura 75 e 76 - Acima configuração atual da Rodoviária: o camelódromo. Abaixo nova proposta de intervenção para o pavimento superior. Fonte: Autora, 2015.



PLANTA SUBSOLO RODOVIÁRIA NÍVEL -5,10m

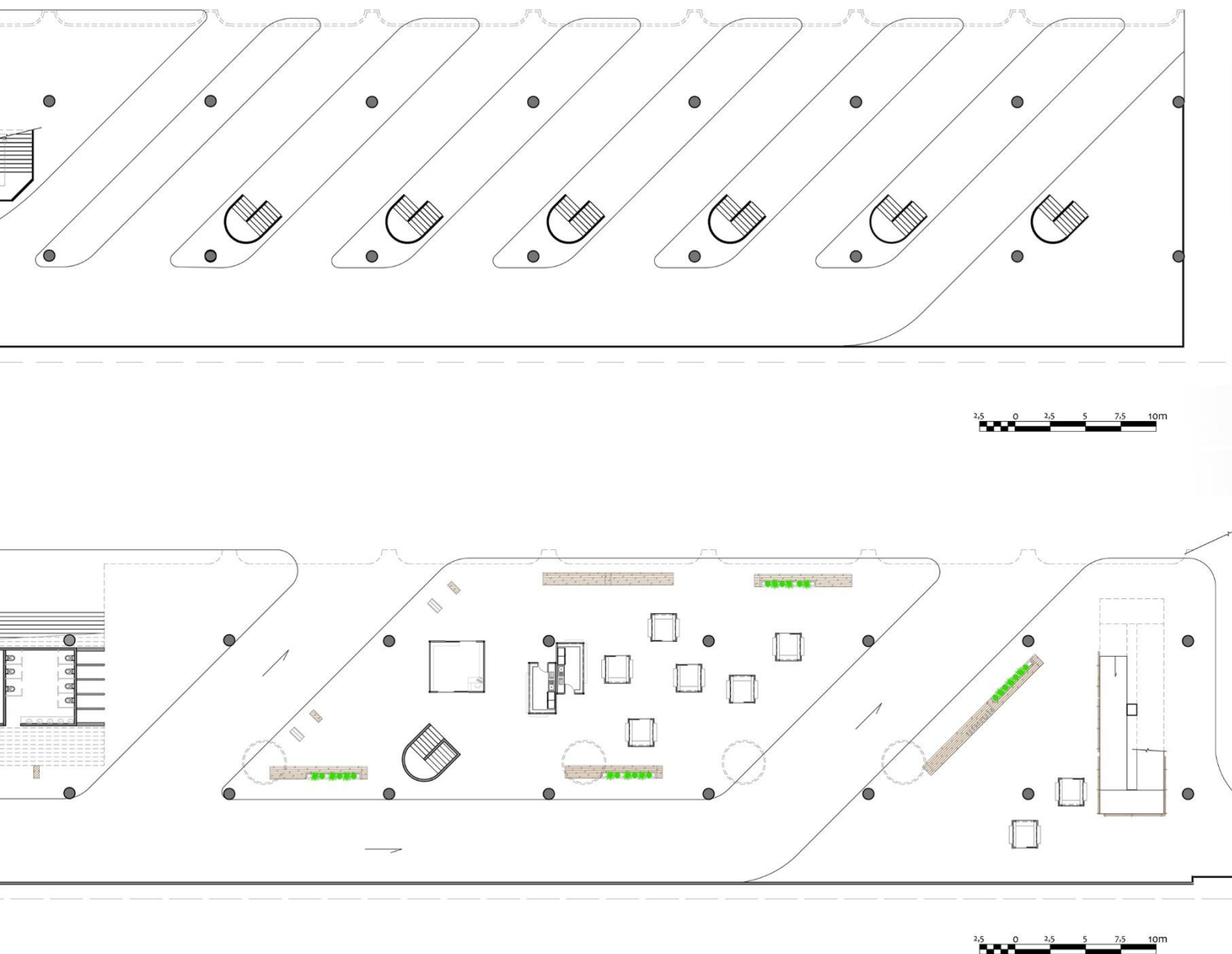
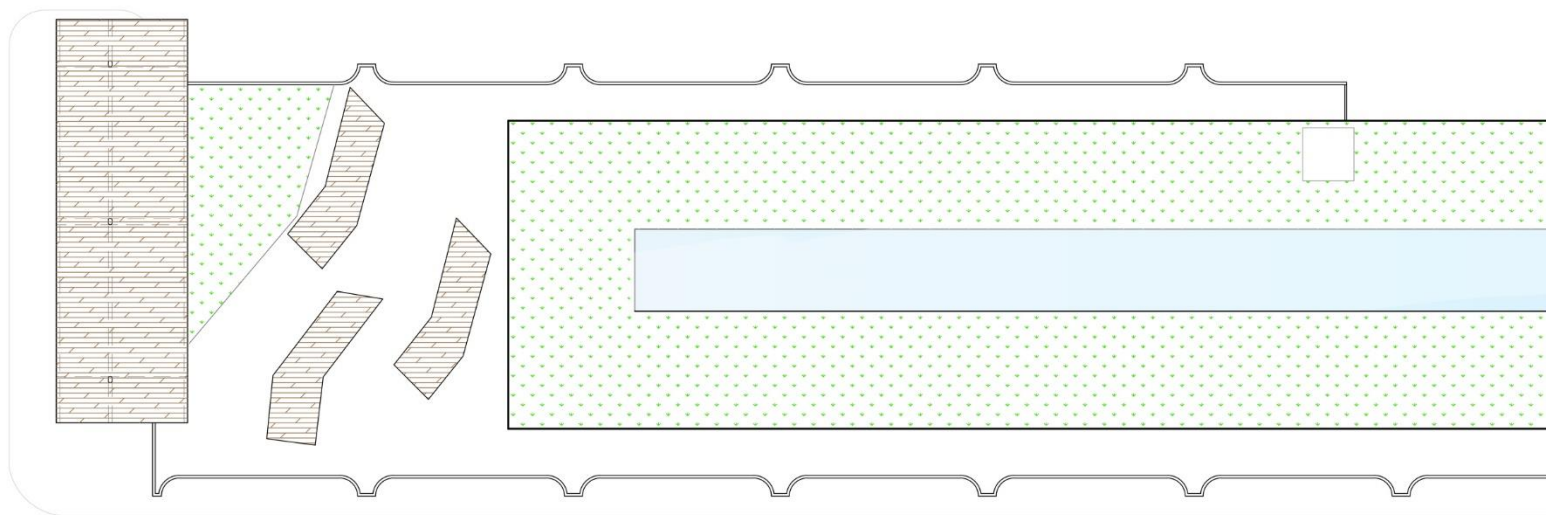
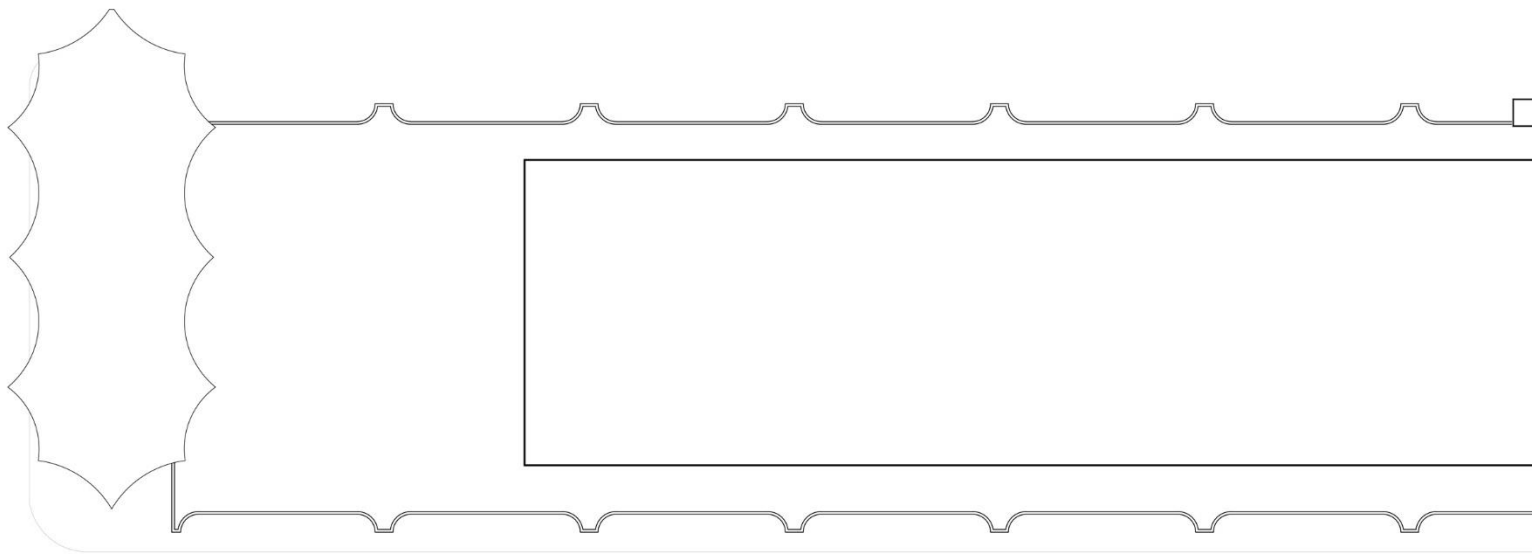


Figura 77 e 78 - Configuração atual da Rodoviária e proposta de intervenção para o subsolo. Fonte: Autora, 2015.



PLANTA DE COBERTURA RODOVIÁRIA

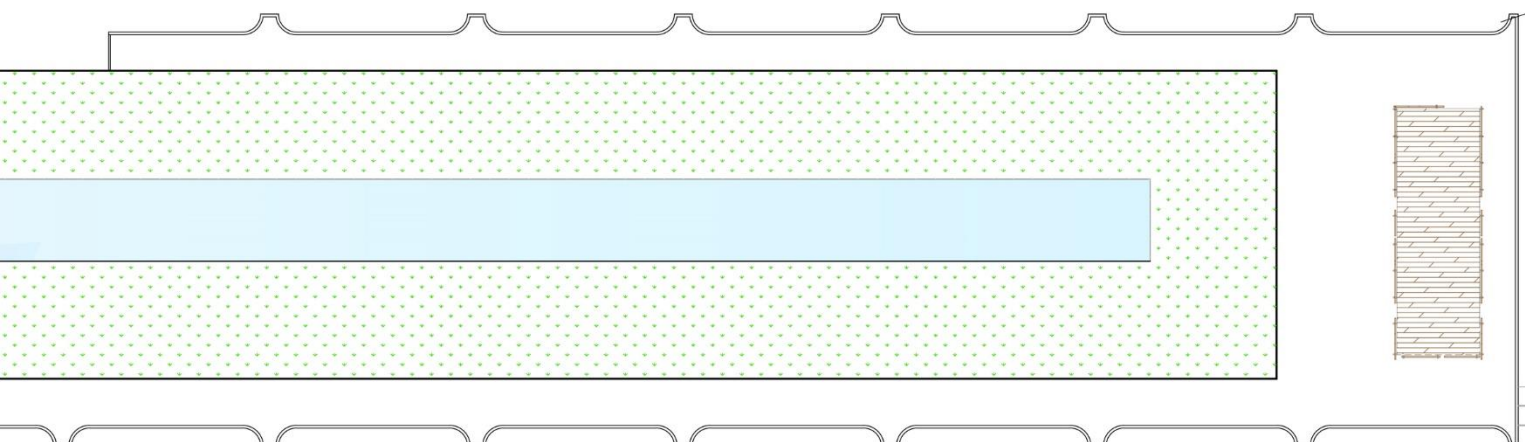
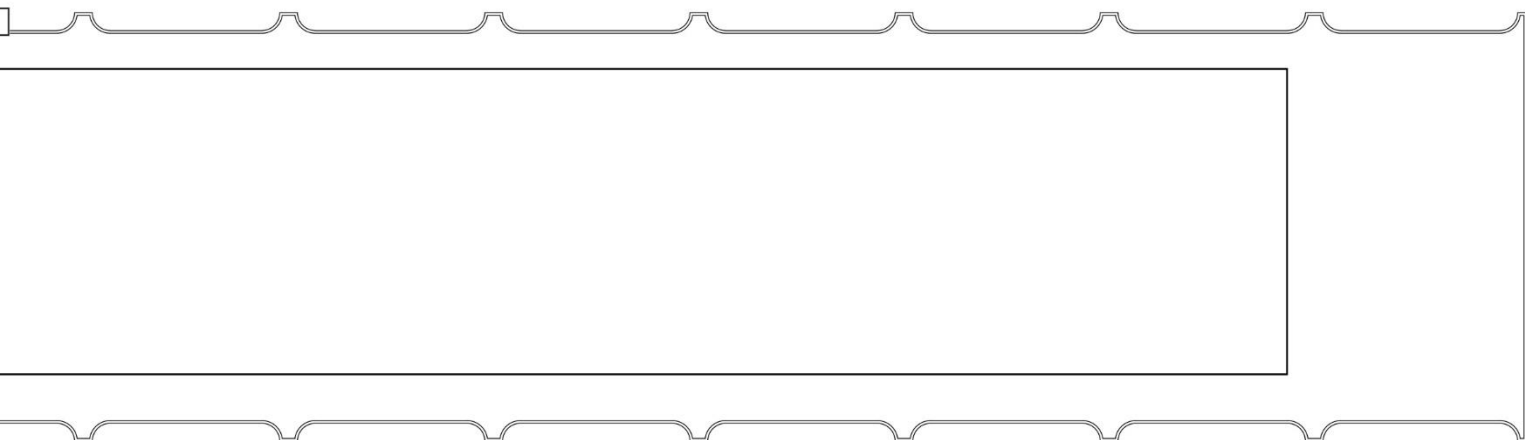
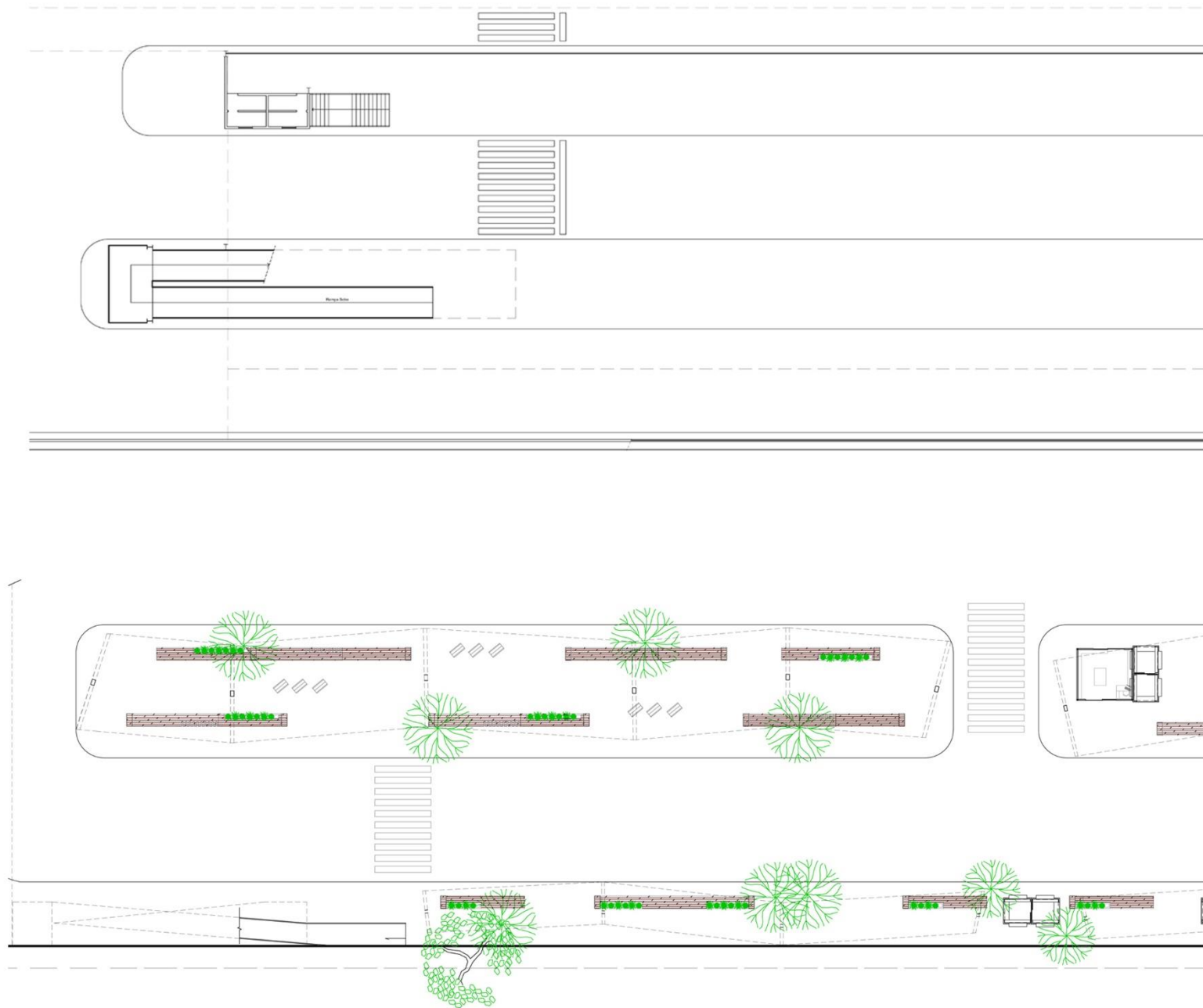


Figura 79 e 80 - Configuração atual da Rodoviária e proposta de intervenção para a cobertura. Fonte: Autora, 2015.



PLANTA TERMINAL URBANO

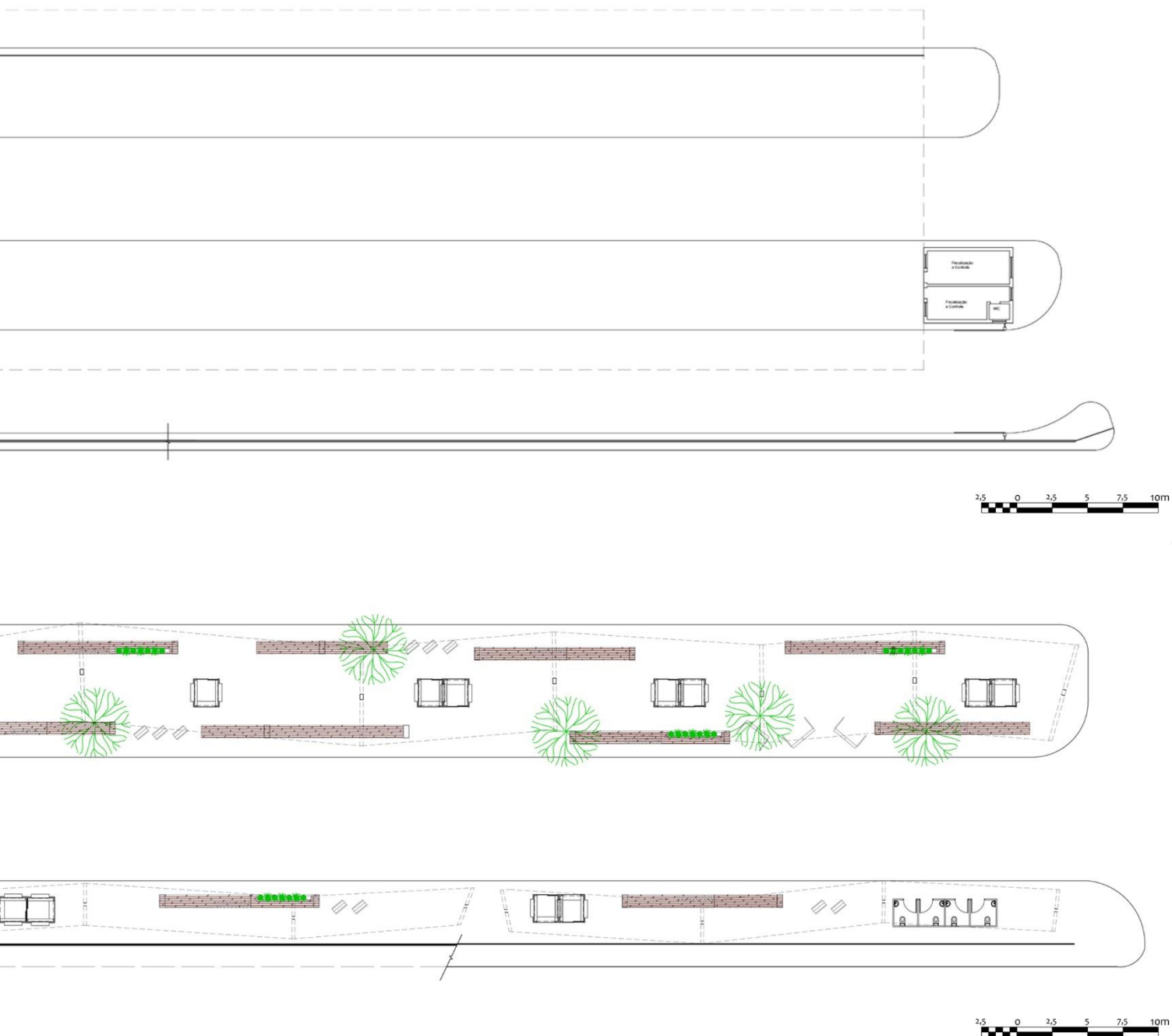
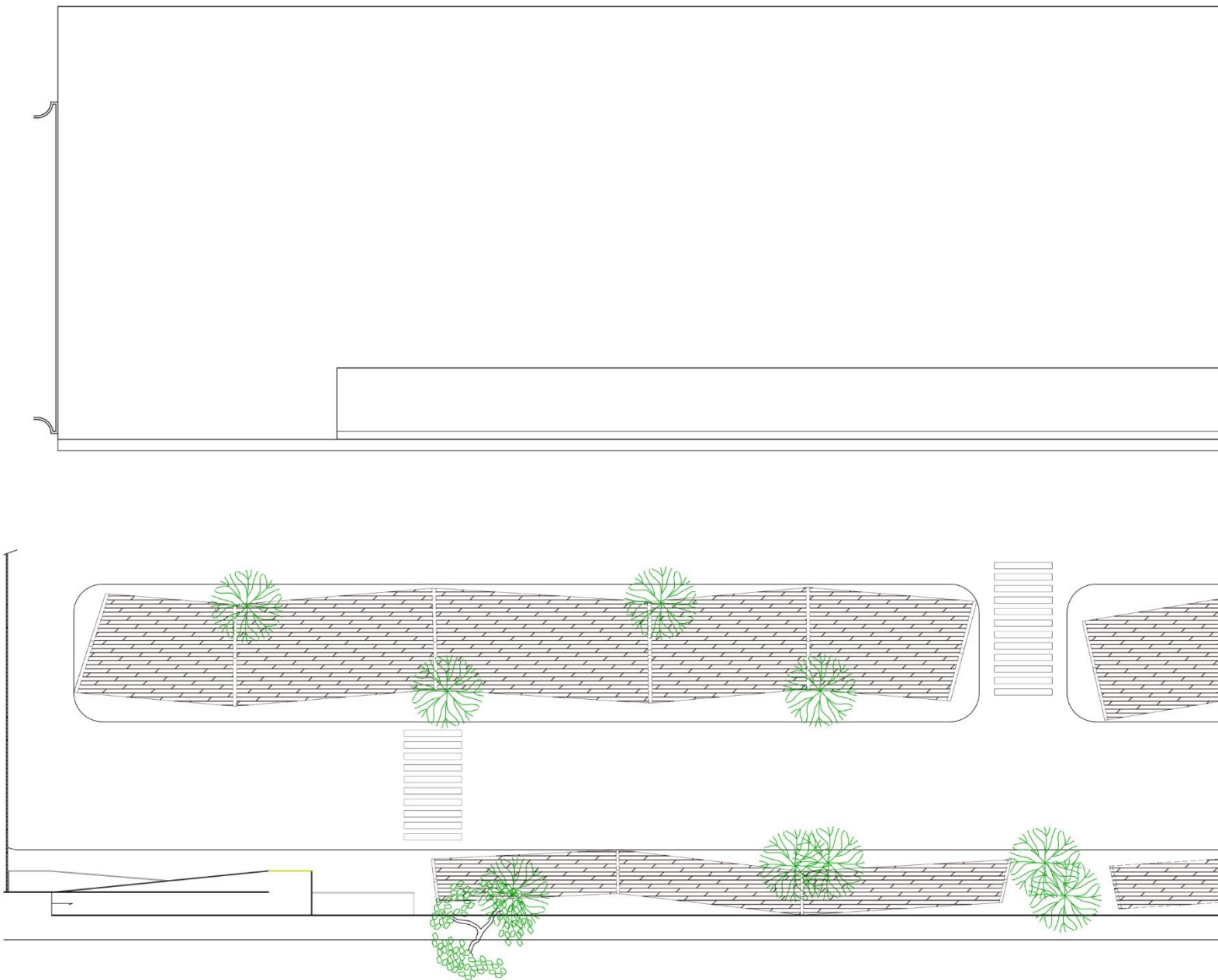


Figura 81 e 82 - Acima configuração atual do Terminal Urbano e proposta de intervenção abaixo. Fonte: Autora, 2015.



PLANTA COBERTURA TERMINAL URBANO

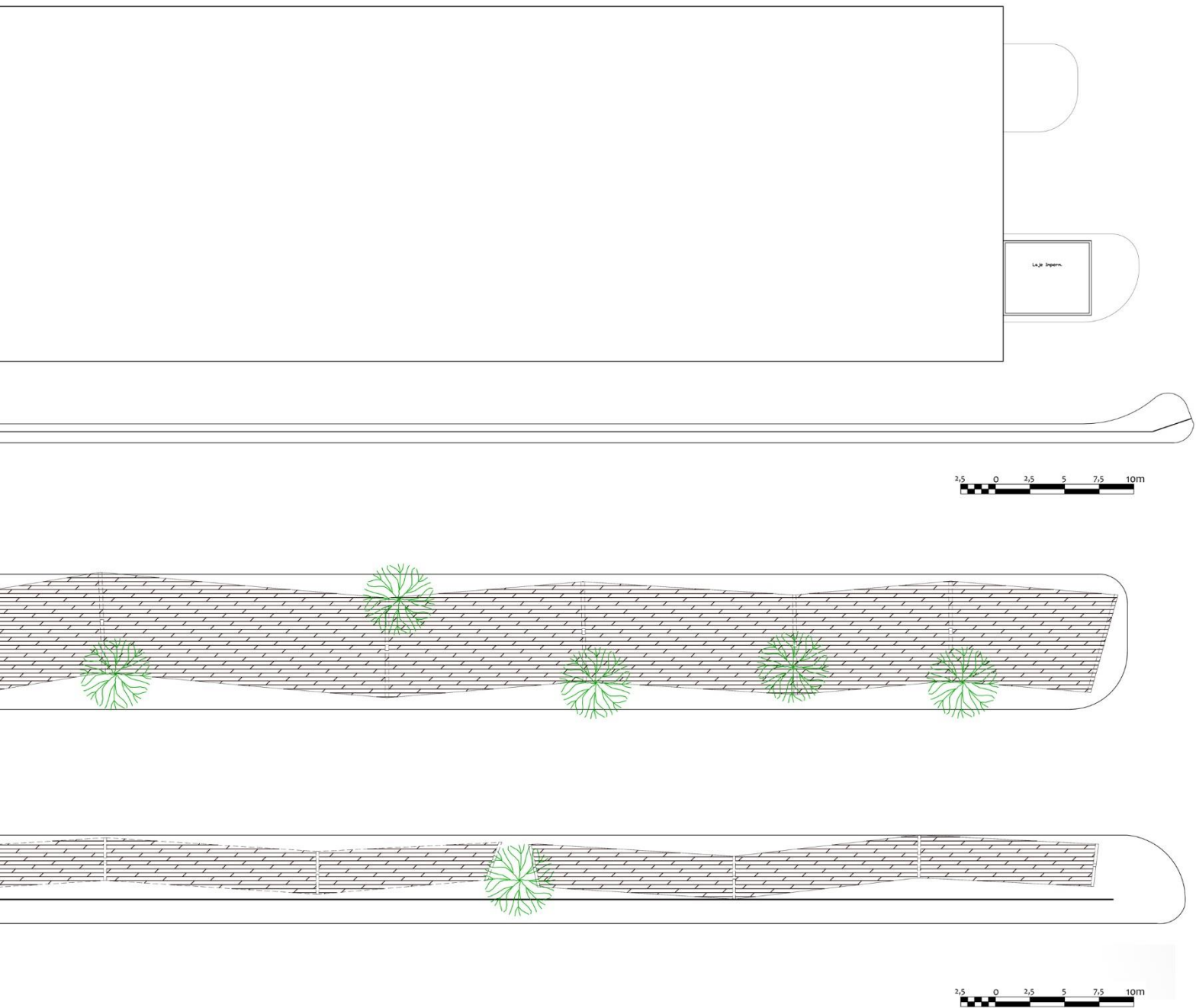


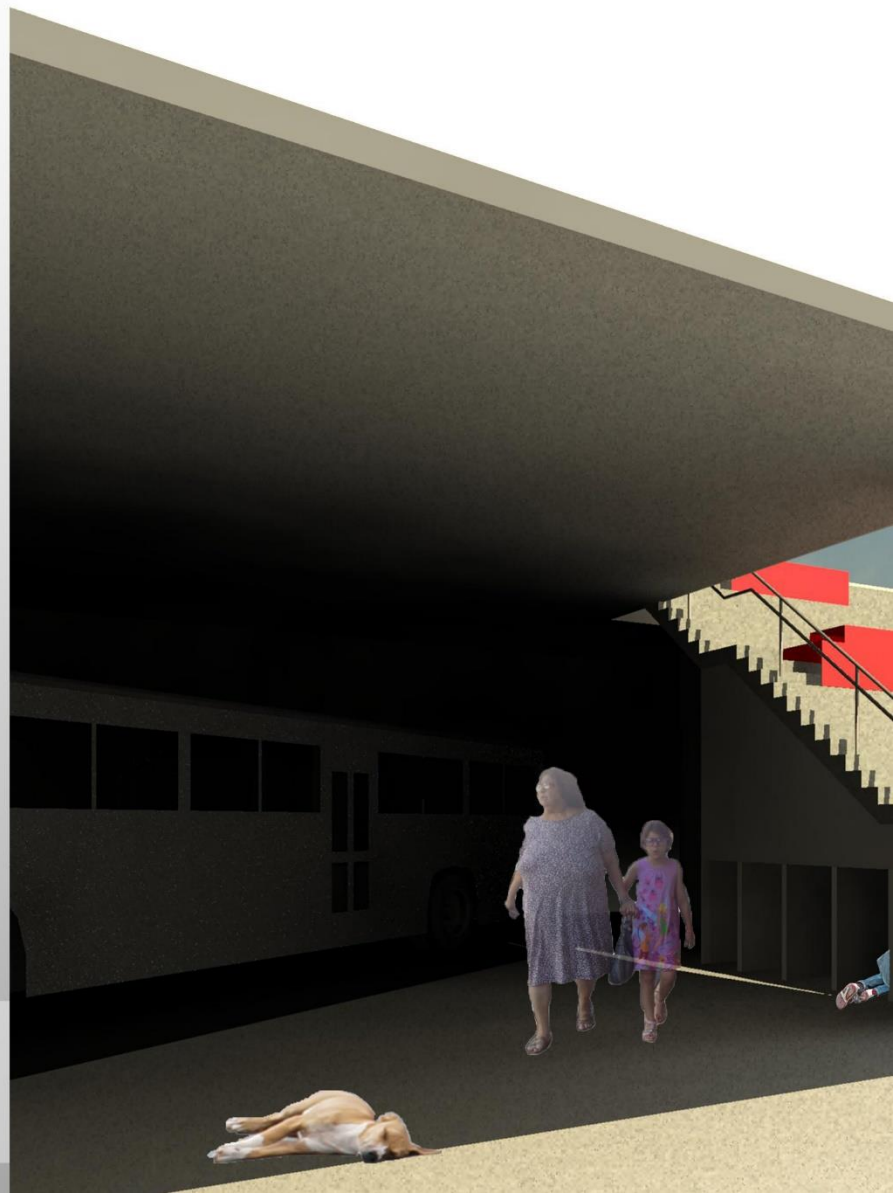
Figura 84 e 85 - Acima configuração atual do Terminal Urbano e abaixo proposta de intervenção para a cobertura. Fonte: Autora, 2015.





Figura 86: Vista externa da Estação Rodoviária e Estação Ferroviária ao fundo. Fonte: Autora, 2015.

Figura 87: Vista da nova escadaria e seus patamares. Fonte: Autora, 2015



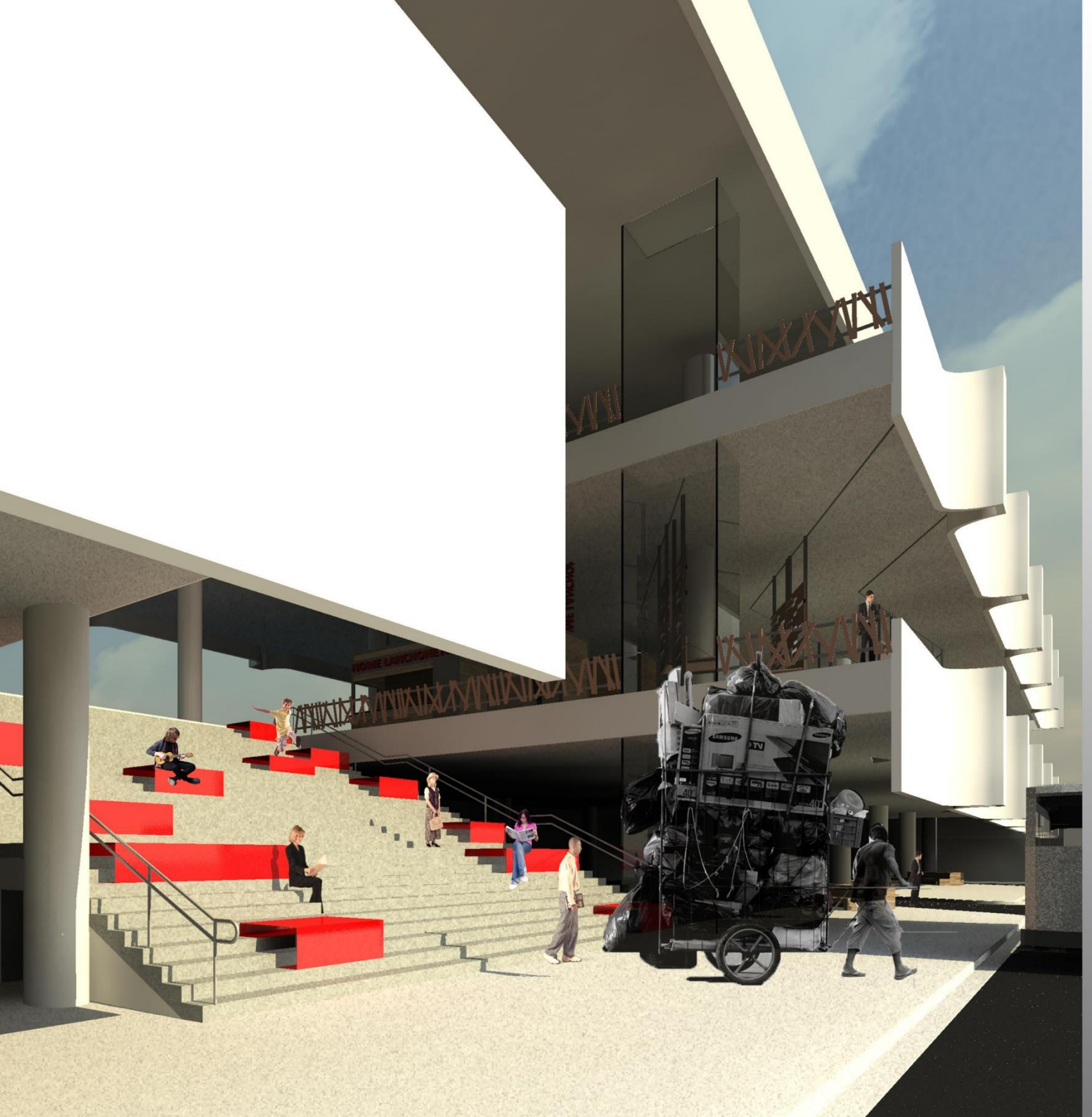




Figura 88 e 89: Vista interna do pavimento térreo. Fonte: Autora, 2015.



Figura 90 e 91: Acima Vista interna da rampa e deck projetado em frente a fachada abaixo. Fonte: Autora, 2015.



Figura 92: Vista frontal da Rodoviária.
Fonte: Autora, 2015.



Figura 93: Vista do Terminal Urbano.
Fonte: Autora, 2015.

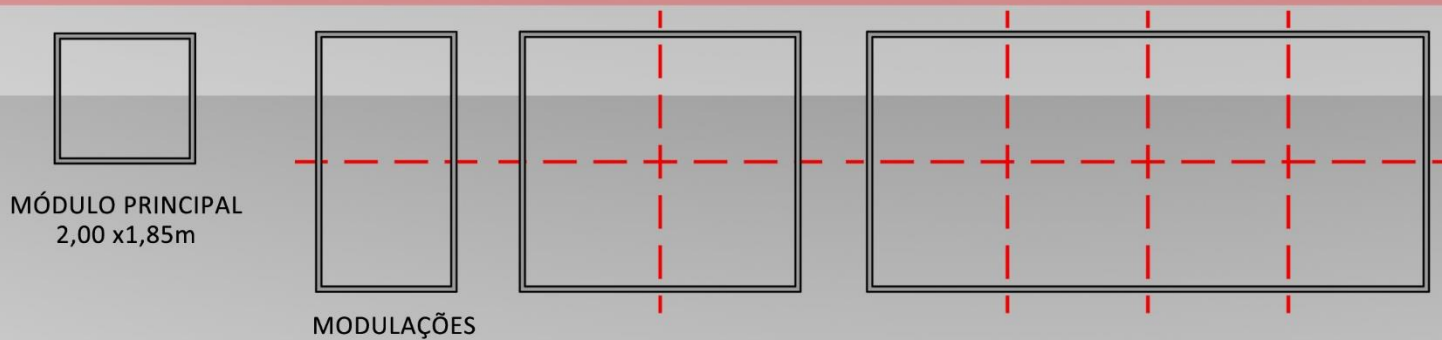


Figura 94: Vista Cobertura.
Fonte: Autora, 2015.

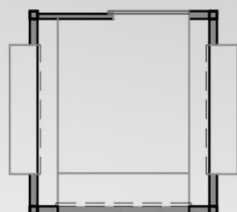


Figura xx: Vista do Terminal Urbano.
Fonte: Autora, 2015.

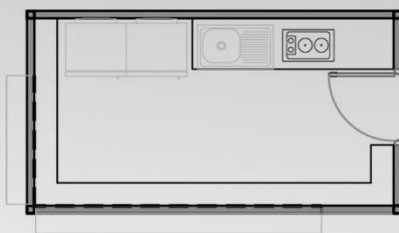
MÓDULOS



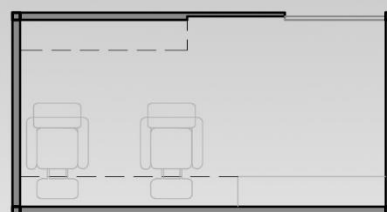
POSSIBILIDADES



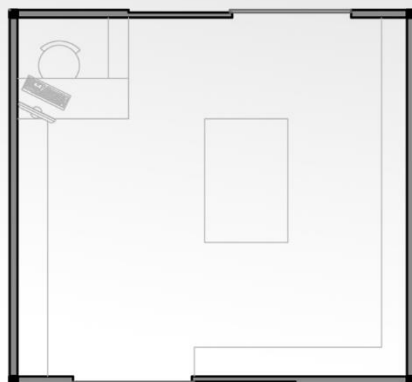
CAMELO



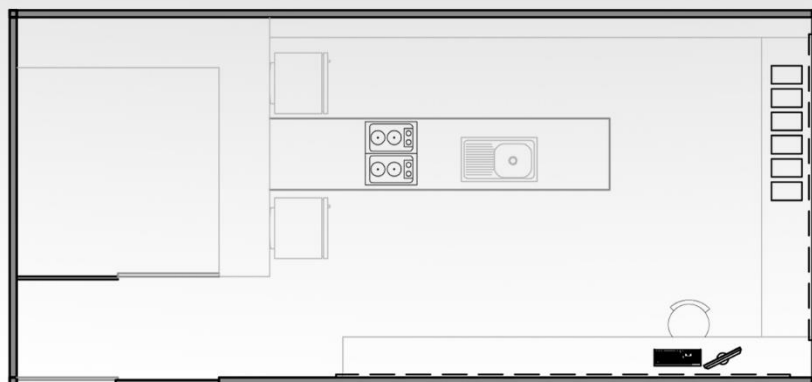
LANCHONETE



BARBEARIA



BANCA DE JORNAL



RESTAURANTE

MOBILIÁRIOS

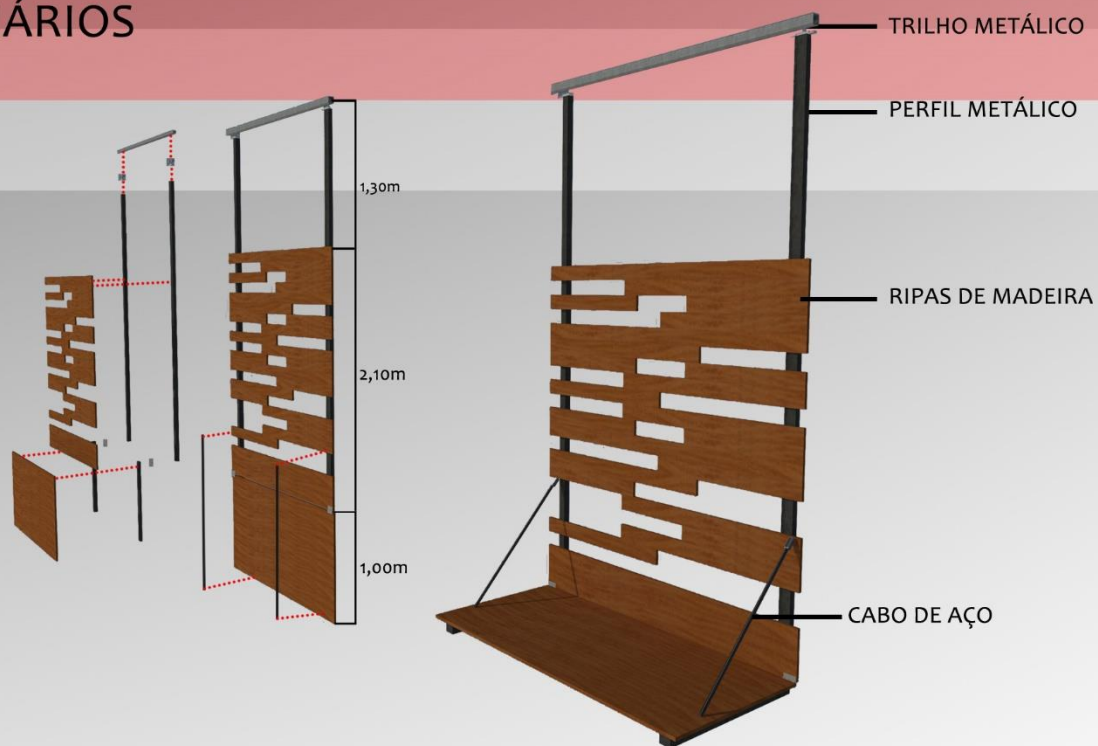


Figura 96 - Paineis. Fonte: Autora, 2015.

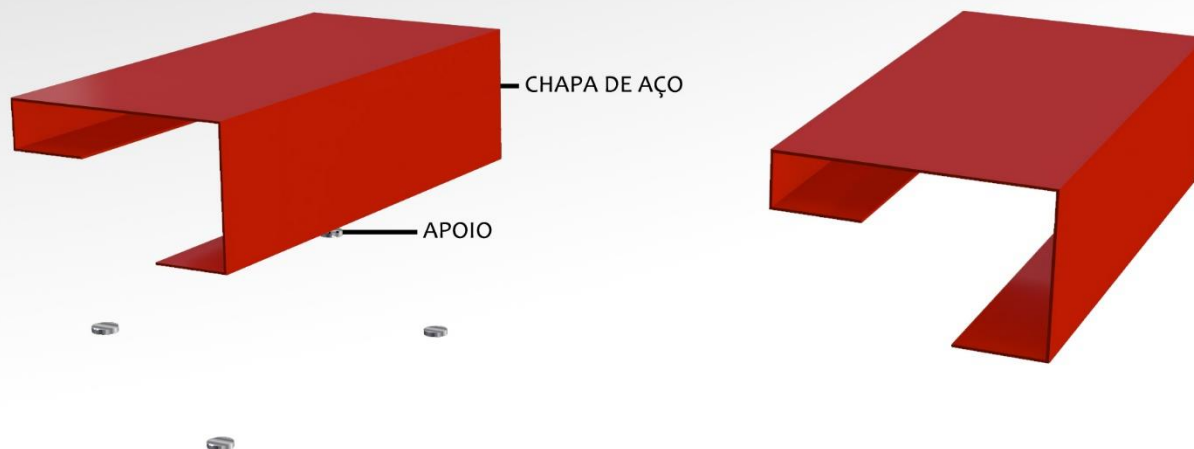


Figura 97 - Patamares. Fonte: Autora, 2015.

MOBILIÁRIOS



Figura 98 - Módulo móvel: montagem e funcionamento.
Fonte: Autora, 2015.

MOBILIÁRIOS

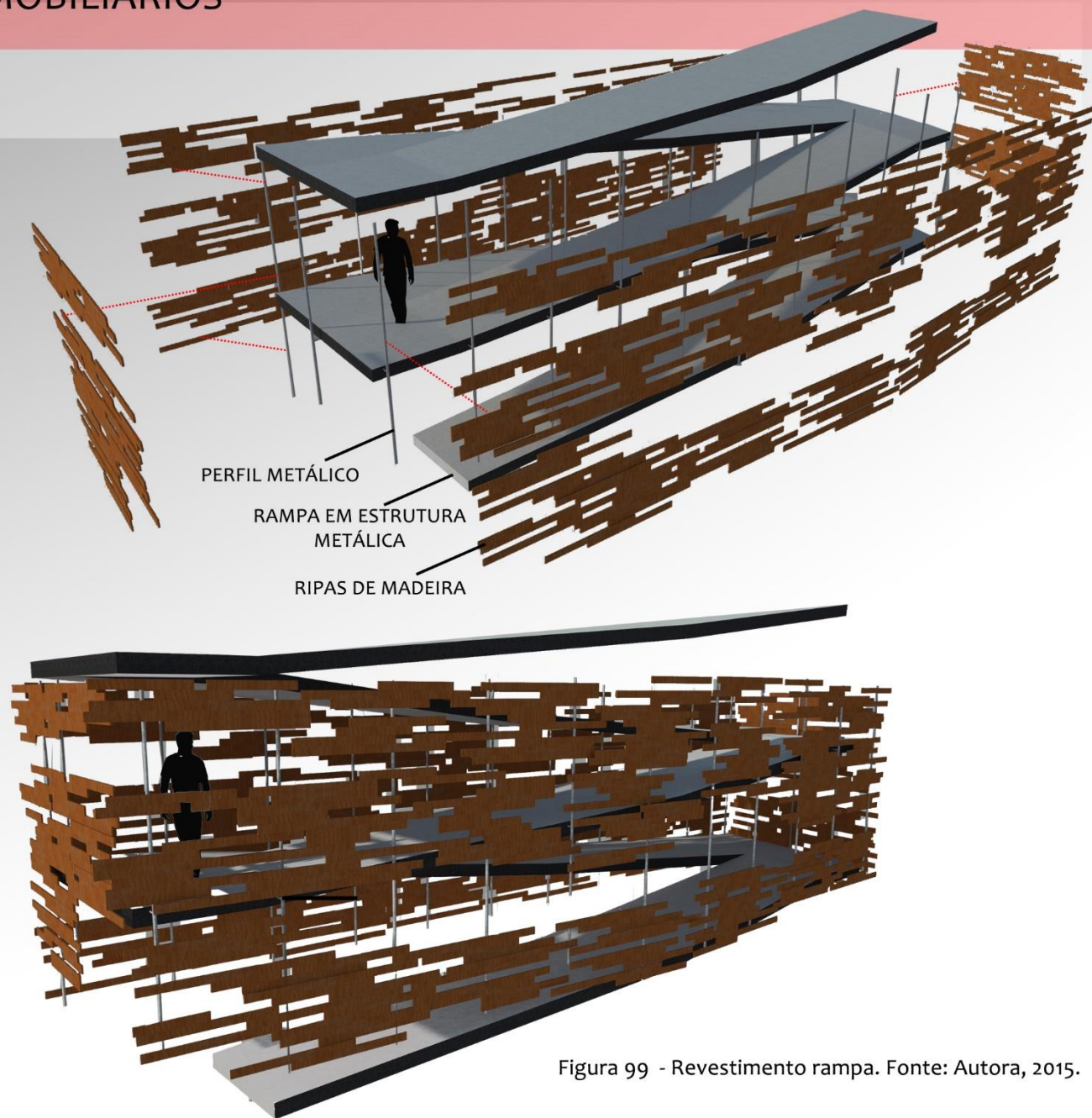


Figura 99 - Revestimento rampa. Fonte: Autora, 2015.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, L. **Dicionário Rio-pretense**: a história de São José do Rio Preto em verbetes de A a Z. 2. ed. São José do Rio Preto: Casa do Livro, 2001.

BISPO, P. E. **Expansão da área central de São José do Rio Preto-SP**: proposta de intervenção urbana. 2001. 139 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BRANDI, A. **São José do Rio Preto: roteiro histórico do distrito**: contribuição para o conhecimento de suas raízes. São José do Rio Preto, SP: Casa do Livro, 2002. 560p.

COLQUHOUN, A. **Modernidade e Tradição Clássica**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

FIORIN, E.; FRANCISCO, A. Planejamento e Patrimônio: o urbanismo modernizador da década de 1950 em São José do Rio Preto e suas consequências para o “progresso” da cidade. In: ENCONTRO NACIONAL ARQMEMÓRIA SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO EDIFICADO, 4, 2013, Salvador.

FRANCISCO, A. M. Contribuição à história da urbanização de São José do Rio Preto-SP. Revista Tópos, Presidente Prudente, v. 5, n. 1, p.119-142, UNESP, 2011.

GARCIA, H. J. E. **São José do Rio Preto: relatório sobre estudos de urbanização da Cidade**. São José do Rio Preto, SP: Prefeitura Municipal, 1958.

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

LODI, N. Futuro sobre trilhos. **Diário da Região**, São José do Rio Preto, 17 dez. 2006. Diário História. Disponível em: <http://www.diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=208&IdNoticia=87392>. Acesso em: 10 jun. 2014.

LODI, N. Rio Preto dos anos 1940 - indústrias e urbanização. **Diário da Região**, São José do Rio Preto, 24 mai. 2009. Diário História. Disponível em: <http://www.diarioweb.com.br/noticias/corpo_noticia.asp?IdCategoria=208&IdNoticia=121728>. Acesso em: 10 jun. 2014.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva.

PESAVENTO, S. J. **Com os olhos no passado**: a cidade como palimpsesto. Esboços, nº11. Revista do programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da FAUUSP, 2010.

PETISCO, Andréa C. de A. **Cidades, competição e planejamento**: a reestruturação dos anos 1990 em São José do Rio Preto-SP. 2002. 210 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SOUSA, S.; ABASCAL, E. Estações de metrô em São Paulo: Mediações e diálogos na resignificação do lugar. **Arquitextos**, ago. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.171/5287>>. Acesso em: 05 jan. 2015.

SOUZA, J. A. **Desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista:** Levantamento e análise das estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais ao longo da linha férrea de São José do Rio Preto-SP. 2014. 20 f. Relatório final (Projeto de pesquisa FAPESP em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2014.

TEODÓZIO, D. M. **Do Sertão à cidade:** planejamento urbano em São José do Rio Preto dos anos 50 aos anos 2000. 2008. 306 f. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

