



## **TERRITÓRIOS DE RASTROS: UM CAMINHO PELAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DE ARAÇATUBA-SP**

### **TERRITORY OF TRACES: A PATH BY URBAN CHANGES IN ARAÇATUBA-SP**

**Evandro Fiorin**

Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Professor da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente. Rua: Roberto Simonsen, 305, Centro Educacional, CEP: 19060-900 Caixa Postal 131, Presidente Prudente, São Paulo.

Email: [evandrofiorin@fct.unesp.br](mailto:evandrofiorin@fct.unesp.br)

**Resumo:** Este trabalho trata da formação do centro urbano e da cidade de Araçatuba, levando em conta suas transformações ao longo dos anos. A cidade surge a partir de um vagão da estrada de ferro, se desenvolve pela agricultura e, com a substituição das lavouras por pastagens, na década de 1960, passa a ostentar o título: "Terra do Boi Gordo". Sua pujança econômica fará com que se construa uma nova estação ferroviária modernista. Com os incentivos do Pró-álcool opta-se por cultivar a cana-de-açúcar em larga escala e a região passa a ter sua economia baseada na produção de etanol. Com a sucessiva proeminência do transporte rodoviário, na década de 90, a cidade de Araçatuba terá os trilhos do trem retirados do centro urbano para a construção da Avenida dos Araçás. Essa via passa a interligar a cidade, enquanto possibilita seu "espraçamento" e o surgimento de empreendimentos coligados às novas dinâmicas contemporâneas. Nesse limiar, a posição estratégica de Araçatuba junto à Hidrovia Tietê-Paraná trará novos investimentos para a cidade e uma aposta massiva em sua pós-modernização. Assim, através do caminho da ferrovia, da avenida e da hidrovia, esboçaremos, por aproximação, uma memória do centro urbano, na procura dos que habitam o lugar, pelos rastros das mudanças ocorridas em Araçatuba.

**Palavras-chave:** Araçatuba. Centro Urbano. Memória.

**Abstract:** This paper describes the development of the urban center and the city of Araçatuba, taking into account their transformations over the years. The city comes from a railroad car, is developed by agriculture and, with the substitution of crops with pastures, in the 1960s, is to bear the title: "Terra do Boi Gordo." Its economic strength will make you build a modernist railway station. With incentives from the Pro-alcohol, the option is to cultivate sugar cane on a large scale and the region is replaced by its economy based on production of ethanol. With the subsequent prominence of the road, in the 90s, the city of Araçatuba will have the railroad tracks taken from the urban center to the construction of Araçás Avenue. This pathway is to interconnect the city, while enabling his "sprawl" and the emergence of new developments related to the contemporary dynamics. This threshold, the strategic position of Araçatuba with the Tietê-Paraná

waterway will bring new investment to the city and a massive bet on his post-modernization. So, through the path of the railroad, waterway and the avenue, we discuss, approximately, a memory of urban center, in the search of habitants of the place, by the tracks of the changes in Araçatuba.

**Key-words:** Araçatuba. Urban Center. Memory.

## **Introdução**

Em 1908, os trilhos da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB – chegaram ao quilômetro 281, onde, de um acampamento provisório dos funcionários, se iniciaria o povoado de Araçatuba. Apesar de ser uma das últimas cidades surgidas em razão do transporte ferroviário, antes da divisa com o Mato Grosso, Araçatuba<sup>i</sup> experimentou um rápido crescimento por diversos fatores ligados à ocupação do seu território e a uma necessária demanda por serviços, pelo fato de ser a última parada da ferrovia antes do Estado seguinte<sup>ii</sup>.

A primeira estação de trens de Araçatuba funcionava, provisoriamente, em um simples vagão de madeira, com uma plataforma acoplada ao lado dos trilhos, que durante os sete anos seguintes foi alvo de sucessivos ataques dos índios caingangues, os quais lutavam para não perder o domínio de sua terra. Em 1916, com a deterioração do vagão pela ação do tempo e pelas investidas indígenas, foi construída uma estação em alvenaria, protegida pela intensa atuação dos bugreiros<sup>iii</sup>, ajustados pelos proprietários de terras e pela companhia responsável pela construção da ferrovia.



**Figura 1** – (a) Vagão que serviu como Estação (Câmara Municipal de Araçatuba); (b) Primeira Estação de 1916 (Museu Marechal Rondon); (c) Segunda Estação 1922 (Museu Marechal Rondon)

O traçado inicial de Araçatuba, junto à esplanada da ferrovia foi criado pelo engenheiro francês François Chartier<sup>iv</sup>. Desse ponto de vista, o caso de Araçatuba contrasta com o das outras cidades surgidas com a CEFNOB em dois aspectos: seu traçado não foi idealizado por um agrimensor, mas sim por um engenheiro; e ao invés de compor uma simples malha regular que facilitasse o loteamento – como feito nas outras cidades –, o referido projetista remontou às tradições do urbanismo francês, ao

criar uma praça pública que pudesse “marcar o centro urbano” defronte à esplanada da ferrovia.

Como Ghirardello argumenta, a ferrovia era o principal acesso a esses povoados, os quais poderiam expressar seu desenvolvimento, pujança e importância pelo cenário urbano criado junto das estações ferroviárias e de suas esplanadas. Nesse sentido, o trinômio: ferrovia, estação e esplanada constituiriam os elementos estruturadores do espaço urbano, contribuindo para criar o centro da vida local e, em nosso intento aqui, uma possibilidade de pensar um “caminho”<sup>v</sup> às mudanças e transformações da cidade de Araçatuba.

No caso de Araçatuba, o traçado da Praça Rui Barbosa remonta ao ano de 1912 e seu desenho se configura como “ponto focal”, de onde partiam oito vias raiadas na direção da estação ferroviária – ao exemplo de um *carrefour* (presente nas reformas urbanas do Barão Haussmann em Paris). A particularidade, no caso de Araçatuba, estava no fato dessa praça, tão emblemática, não ser de formato circular, ao exemplo de seus referenciais franceses, mas possuir um contorno retangular, permitindo, assim, a ordenação das quadras a serem loteadas, de acordo com a orientação cardeal mais salubre. Além disso, essa configuração possibilitava que a estação ferroviária fosse avistada num eixo em perspectiva, conseguido de forma esconsa a partir de uma das ruas, construindo, então, uma ligação direta entre a esplanada da ferrovia e o jardim público<sup>vi</sup>.



**Figura 2** – (a) reconstituição do traçado inicial de Araçatuba (GHIRARDELO, 2002); (b) Vista aérea do núcleo original e do pátio ferroviário de Araçatuba, em 1956 (Enciclopédia dos Municípios Brasileiros); (c) Praça Rui Barbosa (Museu Marechal Rondon)

Diante dessa relevância espacial, as linhas diagonais que partiam dessa praça pública em direção à esplanada da ferrovia, se constituem como ponto nodal para o registro do traçado inicial e dos edifícios históricos que pontuavam a área central da cidade de Araçatuba e sua contiguidade com os trilhos da estrada de ferro. Entretanto, esses são dados que podem ser percebidos, apenas como rastros, pois, aos poucos, os traços urbanos e os trilhos da ferrovia que deram origem à cidade

foram sendo apagados fazendo com que o caminho de volta a essa “memória” apenas se constitua como uma aproximação<sup>vii</sup>.

No ano de 1922, com o aumento do número de composições que chegavam à cidade, a primeira estação que fora erguida seria demolida para a construção de um galpão de estocagem da produção agrícola e substituída por outro edifício, de caráter eclético, em local distinto, mas dentro da esplanada da ferrovia. Com a crise cafeeira de 1929, as lavouras de algodão vão ganhar espaço na região do oeste paulista, proporcionando o surgimento, nas décadas seguintes, das indústrias beneficiadoras de algodão e de produção de óleos, as quais se instalarão em várias cidades. Assim, tais edificações fabris pontuaram a paisagem com suas chaminés ao longo do leito férreo, ao exemplo das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo<sup>viii</sup>, em Araçatuba.



**Figura 3** – (a) (b) (c) Galpões das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo de Araçatuba, ocupadas pela Rede de Supermercados Rondon (Evandro Fiorin, 2012)



**Figura 4** – (a) (b) (c) Projeto Victoria Commercial Properties – VIC Shopping Araçatuba, 2012 – a ser construído defronte aos galpões da Matarazzo (<http://www.vicshoppingaracatuba.com.br>)

Importante destacar também que, com o declínio cafeeiro e os preços convidativos da terra em Araçatuba, houve um incremento da pecuária, a qual, devido ao solo propício às pastagens, atraiu sitianteiros de diversas partes do país e mineiros criadores de gado desde a formação urbana da cidade. Vocação que se firma na década de 1950 e favorece a instalação de laticínios e frigoríficos (alguns deles instituídos por grandes pecuaristas da região); incentivados pelo Plano de Metas do Governo Kubitschek, ainda durante a década de 1950<sup>ix</sup>.

Tais propensões renderiam à Araçatuba, depois das baixas dos preços do algodão no mercado internacional, a instalação das indústrias alimentícias Nestlé, na

década de 1960 e um dos maiores rebanhos bovinos do Estado de São Paulo, cabendo receber o título de a “Terra do Boi Gordo”. Uma insígnia que, ainda hoje, se justifica, pelo fato desta cidade deter uma das maiores exposições agropecuárias do Brasil.

Em tempos da construção de Brasília, tal pujança econômica fez com que, em 1963, a antiga estação ferroviária fosse desativada, para ser substituída por um prédio maior e mais moderno, localizado imediatamente ao lado desta. O novo edifício era longilíneo e de caráter eminentemente modernista, projetado pelo arquiteto Luís Soares Villaça, da cidade de Bauru.

Esse prédio esbelto da nova estação ferroviária contava com uma extensa plataforma para embarque e desembarque, um saguão para passageiros e bilheteria. Como parte do seu projeto original, defronte à fachada principal, uma praça ortogonal, ladeada por vagas para estacionamento de veículos e pontuada por um esguio pedestal coroado por um relógio, demarcava novo tempo para a cidade, no ensejo de modernização.



**Figura 5** – (a) Estação modernista (Museu Marechal Rondon); (b) Pátio Ferroviário de Araçatuba (Museu Marechal Rondon); (c) Praça do Relógio (Museu Marechal Rondon)

Assim, a partir da década de 1970, com a implementação do programa do Pró-Álcool, há uma tendência regional e estadual para a implantação de usinas sucroalcooleiras na região de Araçatuba, além do aumento de extensas áreas voltadas para o plantio de cana-de-açúcar, em substituição às pastagens. Não contraditoriamente, o incentivo ao transporte rodoviário, seguinte à implantação da indústria automobilística no país e a uma consequente diminuição do transporte ferroviário, em quase todo o Brasil, fez com que surgissem as primeiras indagações sobre o futuro dos trilhos que cortavam o centro da cidade de Araçatuba.

Aliando os mais diversos interesses à falta de investimentos no setor, bem como, o consequente abandono da malha ferroviária do Estado de São Paulo, o pátio ferroviário de Araçatuba acabou por ser desativado. Em paralelo, na década de 1980, seria feito um projeto para uma nova estação ferroviária<sup>x</sup>, a cerca de oito quilômetros da antiga esplanada da ferrovia. Porém, esta apenas iria ser construída em 1992,



depois do anúncio oficial da retirada dos trilhos do trem do centro da cidade de Araçatuba<sup>xi</sup>.



**Figura 6** – (a) Estação modernista (LOUREIRO, 2012); (b) Avenida dos Araçás – esplanada da antiga ferroviária (OLIVEIRA, 2007); (c) Quarta Estação 1992 (LOUREIRO, 2012)

Um intento que fez surgir várias propostas para a região central, compreendida pelo traçado urbano e cercanias da esplanada da ferrovia, das quais podemos destacar: a proposta de “Reurbanização do Centro Urbano de Araçatuba” (1992), encomendada ao arquiteto paulista Siegbert Zanettini; a proposta do “Centro Cultural Ferroviário da Prefeitura Municipal de Araçatuba” (1994), do urbanista de Araçatuba Antônio Arnot Queiroz Crespo; e a proposta posterior de “Revitalização da Vila Ferroviária da AEAN – Associação de Engenheiros e Arquitetos da Alta Noroeste” (1998)<sup>xii</sup>.

Dentre essas, a proposta escolhida foi a do arquiteto urbanista Antônio Arnot Queiroz Crespo. A obra teve início na gestão da prefeita Germínia Dolce Venturolli (01/01/1989 a 31/12/1992), apesar de ter sido concluída na gestão do prefeito Domingos Martin Andorfato (01/01/1993 a 31/12/1996). A obra se constituiu em três etapas: a remoção dos trilhos, a construção da nova estação ferroviária, distante do perímetro urbano, e a pavimentação asfáltica de uma avenida sobre o antigo percurso dos trilhos: a Avenida dos Araçás. Uma empreitada custeada pelo município, sem o auxílio do governo do Estado ou da União, que compreenderia a preservação do patrimônio ferroviário e a desapropriação de áreas para viabilização orçamentária da pavimentação da referida avenida<sup>xiii</sup>.

O arquiteto urbanista radicado em Araçatuba, Antônio Arnot Queiroz Crespo conta que sempre defendeu a ideia da retirada dos trilhos e a reurbanização da faixa central da cidade e, mesmo sendo uma obra cara, sua execução seria mais rápida e de menor custo, relacionada à proposta do arquiteto paulista Siegbert Zanettini. Esta previa a ligação entre as zonas norte e sul da cidade, através de um eixo, que se iniciava na Praça Rui Barbosa, perpassando por um edifício-ponte (um novo terminal urbano de ônibus), que cruzava o antigo leito férreo – a nova avenida – até chegar a um novo centro comercial e cultural, pontuado por prédios altos<sup>xiv</sup>



**Figura 7** – (a) Proposta de Reurbanização de Sigbert Zanettini (ZANETTINI, 2002); (b) Guarda Municipal agora localizada no prédio da antiga Estação modernista (Evandro Fiorin, 2012); (c) Terminal Rodoviário Urbano “Nelson Reis Alves” (Evandro Fiorin, 2012)

Na proposta acordada, o antigo percurso dos trilhos foi asfaltado e alguns dos edifícios preservados, reformados e adaptados a novos usos, apesar de alguns políticos terem sido contra a manutenção do conjunto histórico e defenderem sua total demolição, para a construção de novos prédios. Mesmo assim, a antiga oficina de máquinas foi transformada em um centro cultural; um antigo galpão foi adaptado para receber uma universidade; o prédio da estação ferroviária modernista seria aproveitado como ponto de informação turística e todo o restante do casario da vila ferroviária acolheria usos culturais e sociais (salvo alguns edifícios, que ainda continuariam como residências)<sup>xv</sup>.

Vale registrar, entretanto, que algumas das casas da vila ferroviária foram demolidas para abrir espaço para a construção de um novo terminal de ônibus urbanos, enquanto outras parecem estar abandonadas, apesar das placas que informam seus determinados usos. De lá para cá, também, a estação ferroviária de cunho modernista, pelo desuso, passou a abrigar o depósito da Guarda Municipal, a bilheteria do Terminal Rodoviário Urbano “Nelson Reis Alves” e um posto de atendimento do Programa Bolsa Família, do governo federal. Todavia, boa parte do edifício está bastante deteriorada, pela falta de manutenção e pela ação de vândalos.

Assim, o processo de preservação do patrimônio ferroviário presente na proposta do arquiteto Antônio Arnot Queiroz Crespo, enquanto vai de encontro a uma “memória” do lugar memorável, tentando valorizar uma celebração de sua história, o reduz a uma imagem congelada da cidade, que, aos poucos, cai no esquecimento. Ao contrário disso, tal proposição poderia levar em conta as tramas sociais e as singularidades do espaço que, através das experiências ali vivenciadas, poderiam dar origem a um lugar informado, fruto da “memória criadora”, oriunda do imaginário que torna as lembranças do lugar nos índices<sup>xvi</sup> de apropriação e de pertencimento.

Nesse caso, ao lado do galpão restaurado, que passou a abrigar a Universidade da Terceira Idade, foi consolidado um camelódromo, dotado de

infraestrutura de sanitários pela Prefeitura Municipal de Araçatuba, em 2000. Uma arquitetura encurralada entre os signos do passado e do presente, espaço labiríntico já assimilado, que faz parte do cotidiano e que dinamiza essa espacialização, por ser improvisada pelos próprios usuários. Hoje em dia, cumpre, de maneira renovada e bastante imprevisível, a função que era do antigo traçado perspectivo, de ligar o jardim público à esplanada. Sendo assim, a partir desses sinais, a “memória” agora pode, então, se resignificar, como um caminho entrecruzado à infinitude do pensamento.

Ao mesmo tempo, o centro cultural, que fora criado nas antigas oficinas de máquinas para ser um local atrativo, atualmente, está fechado e tem suas estruturas de madeira do telhado servindo como ninho de pombos. Um belo galpão desocupado que não se constitui como um “lugar praticado”<sup>xvii</sup>, exatamente por ter sido transformado em um local de “institucionalização do acontecimento”. Nesse sentido, é um espaço impedido de se transformar pela ação humana, porque permanece cerrado, não sendo preme a agasalhar disposições inusitadas.



**Figura 8** – (a) Galpões da antiga Oficina de Máquinas, hoje Centro Cultural (Evandro Fiorin, 2012); (b) Camelódromo (Evandro Fiorin, 2012); (c) Galpão com vagão antigo dentro das dependências da Universidade da Terceira Idade (Evandro Fiorin, 2012)

Portanto, ladeado por antigos reservatórios elevados de água da CEFNOB, o pátio de manobras dos galpões da oficina de máquinas e a antiga esplanada da ferrovia se conservam como um grande vazio à beira do asfalto da Avenida dos Araçás. A via, entretanto, ainda continua sendo um empecilho para o pedestre transpor o que antes era o leito ferroviário. A antiga plataforma da estação modernista funciona agora como uma longa passarela que afunila o olhar e o trajeto descaminhado daqueles que desembarcam no terminal de ônibus urbanos e aguardam sua vez para atravessar a rua durante o dia. E, à noite, serve como um palco de prostituição, para seduzir o olhar acelerado dos que passam de carro.





**Figura 9** – (a) (b) (c) Rastros da ferrovia ao longo da Avenida dos Araçás (Evandro Fiorin, 2012)

Nessa leitura, não há, porém, nenhum juízo de valor sobre a destinação a ser dada a esse espaço, que apesar das transformações sofridas, ainda preserva um sentido público, no qual, o propósito moral heideggeriano de habitar ainda é possível. Isto porque, este é um lugar coletivo e publicizável da cidade, onde os “outros” – em uma releitura das antigas figuras cidadinas benjaminianas –, se encontram e são dados à vista: o transeunte, o ambulante e o travesti. Contexto onde o caminho permanece sempre aberto para o “devir-espaço”; um “espaçamento” que se constitui quando a arquitetura vai se contaminando, dissolvendo suas fronteiras e se construindo, também, a partir do “(...) *rastro, de um querer-ser-algo além dela própria*”<sup>xviii</sup>.

Não sabemos, porém, se com a recente implantação de mais uma gigantesca loja de departamentos da HAVAN – não por mero acaso, ocupando um terreno vago defronte a antiga estação ferroviária modernista e, ao lado da oficina de máquinas –, toda essa parcela da região central da cidade de Araçatuba sofrerá um processo de gentrificação urbana. Importante salientar que, mesmo de maneira controvertida, essa arquitetura discutível – a qual mimetiza a fachada de uma “*white house*”, sob a fôrma do *shopping center* e que em alguns lugares do país recebeu uma falsa réplica da “Estátua da Liberdade” junto ao pátio de estacionamento de veículos – ratifica, por sua localização, a proeminência da antiga esplanada da ferrovia para a cidade.



**Figura 10** – (a) (b) (c) HAVAN, na Avenida dos Araçás, defronte à antiga estação modernista (Evandro Fiorin, 2012)

Sendo assim, se o trinômio que estruturava o espaço da cidade de Araçatuba fora se modificando, a esplanada da ferrovia não perdeu seu propósito de “apresentação da cidade”. Nesse caso, por entre os vestígios da importância que a ferrovia teve para o passado de Araçatuba, o asfalto abre o caminho para que o moderno e o arcaico se justaponham no centro urbano, na veloz-cidade do automóvel e no pedalar das quase 80 mil bicicletas que circulam pela Avenida dos Araçás<sup>xix</sup>.

Por outro lado, a Avenida dos Araçás também possibilitou o espraiamento da cidade, constituindo um anel viário que interliga as Avenidas: Waldermar Alves, Waldir Felizola de Moraes e Joaquim Pompeu de Toledo, as duas últimas se conectando na direção da estrada vicinal que separa, em 20 quilômetros, as cidades de Araçatuba e Birigui. Nesse intermédio, existem hospitais, universidades, condomínios fechados e, também, será construído um novo centro de compras: o Estação Shopping Araçatuba.

Estranhamente, essa definição de “Estação” para esse novo empreendimento carrega consigo uma “memória” que é desvinculada de qualquer espaço, pois sua autonomia criará uma centralidade muito própria, bem característica dos “não lugares”, tão caros à supermodernidade<sup>xx</sup>. Uma nova esplanada para um lugar sem nome, “parada” entre duas cidades, que juntas congregarão quase 300 mil habitantes, marcando uma nova dinâmica para as trocas contemporâneas, ampliadas pela influência de Araçatuba, no plano regional e nacional, por sua importância como matriz sucroenergética e por sua localização estratégica junto à Hidrovia Tiête-Paraná.

Diante dessa nova conjuntura espaço-temporal, Araçatuba ganha contorno diverso no panorama brasileiro, pela construção do “Estaleiro Rio Tiête”<sup>xxi</sup>. Assim, talvez, como a ferrovia no passado, o transporte fluvial pelas barcaças, que carregarão etanol através das águas turvas do rio que corta o Estado, deixe seus vestígios no futuro, guardando relações com os rastros à beira do asfalto, marcas mnemônicas do antigo traçado urbano e dos trilhos que cruzavam a cidade. Possível repetição em alteração dos acontecimentos através dos tempos, numa “memória” que se constrói por meio da percepção indicial, advinda de investigações impregnadas pelo diferente, porque, em nossa tarefa de fazer um juízo crítico sobre essa realidade, concordamos que não haja exploração sem diferença<sup>xxii</sup>.

## **Referências**

- ALBANO, A. H. de O. Memória: temporalidade do rastro e confissão. *Psicanálise&Barroco*, pp. 120-135, v. 04, n. 2, Juiz de Fora, Minas Gerais, dez., 2006.
- AUGÉ, M. Não-Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.
- CERTEAU, M. Relatos de Espacios. *Quaderns*, pp. 06-07, n. 228, jan. 2001.
- BARBOSA, S. P. Geografia de Araçatuba. Araçatuba: I.T.E, 1970.
- DERRIDA, J. A Escritura e a Diferença. São Paulo: Perspectiva, 1971, p. 185.
- DERRIDA, J. Uma arquitetura onde o desejo pode morar. In: NESBITT, K. (org.). Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify, 2006, pp. 166-172.
- FERRARA, L. D. Arquiteturas do Espaço. In: FERRARA, L. D. Design em Espaços. São Paulo: Rosari, 2002.
- FIORIN, E.; OLIVEIRA, C. A. Complexo Cultural Ferroviário de Araçatuba: o vazio deixado pela retirada da linha férrea e as propostas de requalificação do lugar. In: Seminário Espaço Urbanos Vazios Úteis, 2007, Lisboa. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2007.
- GHIRARDELLO, N. À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora Unesp, 2002.
- GOMES, M. T. S. O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do oeste paulista: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto. Tese de Doutorado (Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.
- GUATELLI, I. Pensar sobre rastros: arquiteturas além do objeto. In: GUERRA, A. (org.). O Arquiteto e a Cidade Contemporânea. São Paulo: Romano Guerra, 2009, pp. 74-81.
- LOUREIRO, R. Araçatuba – da retirada dos trilhos às novas trilhas urbanas: planejamento cicloviário. Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – FCT, UNESP, Presidente Prudente, 2012.
- MANSUR, J. C. entrevista ao canal de televisão a cabo Folha da Região. Folha da Região. Araçatuba, 24 de junho de 2012.
- OLIVEIRA, C. A. Um Lugar à deriva: túnel sob o pátio ferroviário de Araçatuba. Trabalho Final de Graduação (Arquitetura e Urbanismo) – UNIFEV, Fundação Educacional de Votuporanga, 2007.
- QUINTELA, W. F. entrevista ao canal de televisão a cabo Folha da Região. Folha da Região. Araçatuba, 24 de junho de 2012.
- ZANETTINI, S. Arquitetura, Razão e Sensibilidade. Edusp: São Paulo, 2002.

## Notas

<sup>i</sup> Na linguagem indígena Caingangue, Araçatuba significa: lugar com frutas com saliência na casca.

<sup>ii</sup> Inicialmente, a expansão das lavouras de café promoveu a chegada de imigrantes japoneses, italianos e portugueses. Com a crise cafeeira, o baixo preço da terra e o solo propício às pastagens, houve um incremento da agropecuária, o que atraiu sitiantes e criadores de gado. Em 1940, Araçatuba contava com quase 30.000 habitantes. Cf. BARBOSA, S. P. *Geografia de Araçatuba*. Araçatuba, I.T.E, 1970.

<sup>iii</sup> Grupos de homens com habilidade e conhecimento de sobrevivência no sertão contratados para caçar e destruir assentamentos indígenas que dificultavam a ocupação das propriedades rurais.

<sup>iv</sup> GHIRARDELLO, N. *À Beira da Linha: Formações Urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo, Editora Unesp, 2002, p. 215. Vale ressaltar que o próprio autor salienta que o traçado do centro urbano planejado por Chartier foi realinhado por Adolpho Hechet em 1914 e, por não haver uma planta original, não se sabe se houve a interferência deste agrimensor.

<sup>v</sup> Fazemos referência às contribuições de Jacques Derrida para o entendimento que Heidegger faz sobre a noção de que “odos”, o caminho, não é “méthodos”, e que, na verdade, “(...) indica a infinitude do pensamento: o pensamento é sempre um caminho”. Cf. DERRIDA, J. Uma arquitetura onde o desejo pode morar. In: NESBITT, K. (org.). *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo, Cosac Naify, 2006, pp. 166-172, p. 167. Essa entrevista a Jacques Derrida foi publicada pela primeira vez na Revista Domus, no ano de 1986.

<sup>vi</sup> GHIRARDELLO, N. Op. cit., 2002, p. 216.

<sup>vii</sup> “A memória se daria como rastro, fruto de explorações marcadas pela diferença, caminho aberto em que não se poderia fazer o caminho de volta à origem.” “(...) Não haveria a possibilidade de traçar a mesma trajetória, no máximo uma aproximação. Graças ao fato de não podermos voltar a um estágio anterior puro, é que conseguimos elaborar novas formulações a respeito da vida, sempre renovada”. Cf. ALBANO, A. H. de O. *Memória: temporalidade do rastro e confissão. Psicanálise&Barroco*, v. 04, n. 2, Juiz de Fora, Minas Gerais, pp. 120-135, dez., 2006, p. 123.

<sup>viii</sup> Todo o complexo das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo de Araçatuba está sendo utilizado, hoje em dia, como supermercado, estacionamento e espaços para estocagem de uma grande rede de varejo local. A estrutura dos galpões está preservada, apesar deles terem sido descaracterizados por camada de pintura externa. Suas fachadas ainda guardam os traços do passado, bem como, a chaminé, ainda permanece de pé. Vale dizer que, defronte a esse complexo, antigas edificações já foram demolidas para dar lugar à construção do VIC Shopping Araçatuba, um espaço de compras a céu aberto, que compreenderá, também, uma torre de escritórios de 10 andares e um hotel, além de 1500 vagas de estacionamento. Cf. MANSUR, J. C. entrevista ao canal de televisão a cabo Folha da Região. *Folha da Região*. Araçatuba, 24 de junho de 2012.

<sup>ix</sup> GOMES, M. T. S. *O processo de reestruturação produtiva em cidades médias do oeste paulista: Araçatuba, Birigui, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto*. Tese de Doutorado (Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007, p. 30.

<sup>x</sup> Na época da inauguração dessa nova estação ferroviária, a frequência de passageiros nos trens já era pequena, além do seu acesso dificultado pela distância do centro da cidade, que também não era atrativo à população. Em janeiro de 1993, os trens de passageiros entre Bauru e Campo Grande foram extintos. No ano de 1995, o transporte de passageiros por trens entre Araçatuba e as cidades menores também acabou. Atualmente essa estação ferroviária está abandonada e teve grande parte das suas instalações elétricas roubadas servindo somente como depósito de vagões danificados e pátio para manobras dos vagões da ALL Logística, atual proprietária da concessão sobre os trilhos.

<sup>xi</sup> No início da década de 1990, o governo municipal abriu a licitação para que fossem retirados os trilhos de dentro da cidade, transferindo a linha para fora da área urbana. Foram muitos os motivos que levaram a essa decisão, mas, talvez, o que menos tenha pesado tenha sido o das reivindicações da população dos bairros do outro lado da linha, a qual se sentia isolada do restante da cidade.

<sup>xii</sup> FIORIN, E.; OLIVEIRA, C. A. Complexo Cultural Ferroviário de Araçatuba: o vazio deixado pela retirada da linha férrea e as propostas de requalificação do lugar. In: *Seminário Espaço Urbanos Vazios Úteis, 2007, Lisboa*. Seminário Espaço Urbanos Vazios Úteis. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 2007, p. 03.

<sup>xiii</sup> Essa ação elevou os custos finais da obra e provocou denúncias posteriores sobre possíveis irregularidades no processo licitatório e superfaturamento nos valores orçados inicialmente. Uma intervenção desse porte só foi possível em Araçatuba, porque, na época, ainda não havia sido criada a Lei Complementar nº 101, também conhecida como: Lei de Responsabilidade Fiscal, instituída no ano de 2001 e que tem por objetivo regular e gerenciar a transparência dos gastos de estados e municípios. Seguindo a tendência das gestões públicas do país, visando atender, sobretudo, os interesses políticos, a obra foi realizada sem que os cofres do município tivessem condição de custeá-la, deixando uma dívida considerável para a gestão seguinte.

<sup>xiv</sup> ZANETTINI, S. *Arquitetura, Razão e Sensibilidade*. Edusp, São Paulo, 2002.

<sup>xv</sup> CRESPO, A. A. Q. entrevista a Carlos Alexandre de Oliveira. In: OLIVEIRA, C. A. *Um Lugar à deriva: túnel sob o pátio ferroviário de Araçatuba*. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Votuporanga, UNIFEV, 2007.

<sup>xvi</sup> FERRARA, L. D. Arquiteturas do Espaço. In: FERRARA, L. D. *Design em Espaços*. São Paulo, Rosari, 2002, pp. 08-35, p. 17.

<sup>xvii</sup> CERTEAU, M. Relatos de Espacios. Quaderns, n. 228, jan. 2001, pp. 06-07, p. 06.

<sup>xviii</sup> GUATELLI, I. Pensar sobre rastros: arquiteturas além do objeto. In: GUERRA, A. (org.). *O Arquiteto e a Cidade Contemporânea*. São Paulo, Romano Guerra, 2009, pp. 74-81, p. 75.

<sup>xix</sup> Em proporção ao número de habitantes, Araçatuba tem uma das maiores frotas de bicicletas do país, talvez, justificada pela sua topografia suave e pelas distâncias reduzidas entre o centro e a periferia, além de ser um meio de transporte sustentável. Cf. LOUREIRO, R. *Araçatuba – da retirada dos trilhos às novas trilhas urbanas: planejamento cicloviário*. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Presidente Prudente, UNESP, 2012.

<sup>xx</sup> AUGÉ, M. *Não-Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, Papirus, 1994.

<sup>xxi</sup> No presente momento, Araçatuba se firma como um dos maiores polos sucroenergéticos do Estado de São Paulo, o que lhe rendeu a construção do Estaleiro Rio Tietê, com investimento de R\$ 470 milhões da Petrobrás para o transporte do etanol ali destilado, através da produção de 80 barcaças. No futuro, estas embarcações seguirão pela Hidrovia Tietê-Paraná podendo substituir, quase 32 mil caminhões tanque que carregam esse combustível pelas rodovias. Cf. QUINTELA, W. F. entrevista ao canal de televisão a cabo Folha da Região. *Folha da Região*. Araçatuba, 24 de junho de 2012.

<sup>xxii</sup> DERRIDA, J. *A Escritura e a Diferença*. São Paulo, Perspectiva, 1971, p. 185.

**Recebido em: 17/06/2013**

**Aceito para publicação em: 20/08/2013**