

COMADRES DO NOROESTE PAULISTA, DAS CASAS DE TURMA ÀS ESTAÇÕES:

AS CONSTRUÇÕES SEM DESTINO

EDUARDO BACANI RIBEIRO, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO,
SÃO PAULO, BRASIL.

Arquiteto e urbanista, mestrando da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo (FAU-USP).

E-mail: eduardoribeiro5@hotmail.com

DOI

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27.p114-143>

RECEBIDO

03/11/2018

APROVADO

19/06/2019

COMADRES DO NOROESTE PAULISTA, DAS CASAS DE TURMA ÀS ESTAÇÕES: AS CONSTRUÇÕES SEM DESTINO

EDUARDO BACANI RIBEIRO

RESUMO

Esta reflexão crítica tem por objetivo discutir o patrimônio ferroviário da Estrada de Ferro Araraquara (EFA) presente na região de São José do Rio Preto, noroeste do estado de São Paulo. Por meio de imagens, tabelas, comparações, relatos orais, levantamentos *in loco* e referências bibliográficas¹, pretende-se compreender a carga histórica e a condição hodierna de estações, casas de turma e armazéns. Instalados em áreas privilegiadas do ambiente citadino, esses signos da memória urbana – que, vinculados à cafeicultura, foram responsáveis por um significativo desenvolvimento regional e estadual – sofreram, ao longo dos anos, uma total inversão em seu valor social, não apresentando, nos dias de hoje, nenhuma função e/ou previsão de novo uso, o que torna alarmante a permanência de tal situação não apenas pela carga histórica desses elementos, como também pela potencialidade de se converterem em áreas que ofereçam uma melhor qualidade de vida aos meios urbanos em que estão inseridos.

PALAVRAS-CHAVE

Cafeicultura. Ferrovias. Patrimônio ferroviário.

1. Esta produção toma por base resultados da iniciação científica “Estações ferroviárias do interior paulista: de Engenheiro Schmitt a Cosmorama” – trabalho classificado entre os cinco melhores avaliados pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP) e indicado para o Simpósio Internacional de Iniciação Científica da USP, em 2016 – e alguns avanços já alcançados com a dissertação de mestrado em andamento na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, sob a orientação da prof.^a dr.^a Beatriz Mugayar Kühl.

COMADRES OF THE INTERIOR OF SÃO PAULO, FROM THE HOUSES OF CLASSES TO THE STATIONS: THE BUILDINGS WITHOUT DESTINATION

EDUARDO BACANI RIBEIRO

ABSTRACT

This critical reflection has the objective of discussing the railway assets of the Araraquara Railway (EFA) present in the region of São José do Rio Preto, northwest of the state of São Paulo. Employing images, tables, comparisons, *in loco* surveys and bibliographical references, we seek to understand the historical load and the current condition of stations, classrooms, and warehouses. Installed in privileged areas of the urban environment, these signs of urban memory—who were related to coffee-growing and responsible for significant regional and state development—suffered a complete inversion in their social value over the years, not presenting function and/or forecast of new use, which makes the maintenance of such a situation alarming not only due to the historical load of these elements, but also due to the potential to become areas that offer a better quality of life to the urban environments in which they are inserted.

KEYWORDS

Coffee-growing. Railways. Railway heritage.

1 NOS PARALELOS DA MATRIARCA

Para Azevedo (1950), a estrada de ferro foi uma das maiores conquistas do século XIX, que por meio da máquina a vapor rompeu com a Revolução Industrial no mundo, provocando alterações na vida econômica, social, política e militar, podendo o referido centenário, segundo o autor, ser denominado como o “século do caminho de ferro”.

Ao longo dos anos, muitos estudos se dedicaram a observar as ferrovias paulistas e a relação que elas estabeleceram com o café, produto que, a partir da década de 1870, pela perspectiva de Silva (1995)², ocupou a posição de “centro motor” do desenvolvimento do capitalismo brasileiro, tornando-se o responsável por impulsionar a instalação dos trilhos em boa parte do estado de São Paulo. Assim, de acordo com Soukef Junior (2005), entre 1867 e 1880, várias companhias férreas formaram-se em São Paulo e, em torno delas, pequenas empresas e ramais foram acrescidos, cujas configurações, segundo o autor, denotavam conflitos que envolviam a questão do privilégio de zona, que preservava as áreas de influência das empresas, as bitolas e os traçados, que estavam vinculados às propriedades rurais e, portanto, condicionados ao interesse dos envolvidos.

2. De acordo com Silva (1995), nesse período o café já apresentava uma produção média anual que ultrapassava os 5 milhões de sacas por ano.

Em 1892, quando o transporte ferroviário já era uma realidade no estado de São Paulo³, segundo Gerodetti e Cornejo (2003), Carlos Baptista de Magalhães e um grupo de fazendeiros araraquarense se organizaram em torno do projeto de uma companhia ferroviária que, em 17 de setembro de 1895, obteve o privilégio para a construção de uma ferrovia que, partindo de Araraquara e passando por Capela do Matão, alcançasse Ribeirãozinho, atual Taquaritinga — um percurso de cerca de 80 km.

A referida empresa tinha por objetivo dotar as lavouras da região araraquarense de um caminho de ferro capaz de reduzir os altos custos com o transporte do café em carros de boi e foi bem acolhida pelo município de Araraquara, no qual ficou subscrito o capital inicial da companhia, que era de 2 mil contos de réis, divididos em ações de 200 mil réis cada (SILVEIRA, 1915, p. 27).

Todavia, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA) inicia seu desenvolvimento em um período delicado para a produção cafeeira. De acordo com Monbeig (1984), na virada do século XX, em consequência da superprodução de café nas fazendas novas, o grão começa a dar sinais de desvalorização no cenário internacional⁴.

Entretanto, apesar das dificuldades financeiras enfrentadas pela companhia, que tinha à sua frente nomes vinculados à produção cafeeira, em 7 de dezembro de 1901 ela inaugurou seu trecho inicial, entre Araraquara e Ribeirãozinho, e em 9 de junho de 1912 atingiu o município de São José do Rio Preto⁵, tornando-o ponta dos trilhos, ou, popularmente: “boca do sertão”⁶.

Pelo que se percebe, a EFA superou em muito seu projeto inicial. Em 1952, já sob a administração do governo do estado de São Paulo⁷, a Companhia fundou a estação de Presidente Vargas, às margens do Rio Paraná, na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, distante mais de

3. Nesse período já havia importantes ferrovias em São Paulo, como São Paulo Railway (1867), Sorocabana (1870), Paulista (1872) e Mogiana (1875).

4. A título de exemplo, de acordo com Araújo Filho (1956), em 1903 o preço do café voltou aos níveis de 1880-1885, a 500 réis por quilo. Essa desvalorização do período, segundo Monbeig (1984), impactou toda a economia brasileira e, imediatamente, desacelerou as novas plantações.

5. Tal município dista cerca de 200 km de Araraquara.

6. A alcunha oferecida à última cidade atingida pela ferrovia nessa conjuntura oferece uma demonstração do entendimento popular com relação à natureza dessas regiões até a chegada dos trilhos.

7. Após passar por diversos problemas financeiros e administrativos, a EFA foi à falência em 1914, sendo adquirida pela Northern Railroad Company em 1916 – o que não resolveu os problemas da empresa, encampada pelo governo do estado em 1919.

400 km de seu ponto de partida, o que a posicionou como a artéria férrea do noroeste paulista.

Por sua extensão, pode-se imaginar o impacto causado por essa ferrovia e os efeitos que ela produziu sobre essa parcela do estado ainda entendida como “sertão” – uma região que, até o advento dos trilhos, não se harmonizava, em termos econômicos e populacionais, com as áreas próximas aos grandes centros e já atingidas pela produção cafeeira.

Em vista disso, os mapas produzidos por Milliet (1982), referentes à cafeicultura (Figura 1), e o apresentado por Saes (1981), relativo à rede ferroviária paulista e aos índices demográficos no ano de 1886 (Figura 2), podem ilustrar essa questão.

FIGURA 1

Percentual da produção cafeeira em São Paulo, 1886. Fonte: Milliet (1982, p. 26).



FIGURA 2

População e rede ferroviária em São Paulo, 1886. Fonte: Adaptado de Saes (1981, p. 48).



Percebe-se, por intermédio das imagens, que no ano de 1886 as áreas que apresentavam a maior produção de café coincidem com as mais adensadas; assim como nas regiões onde o café ainda não havia se desenvolvido, ou se manifestava de maneira discreta, o quadro demográfico acompanhava a mesma ordem. Nesse recorte, portanto, essas características são denotadas como diretamente proporcionais.

A exemplo disso, toma-se como referência a região de São José do Rio Preto (destacada na Figura 2), que na Figura 1 é indicada como responsável por 4% da produção do grão (o segundo menor índice do estado), e na Figura 2 é assinalada com a menor taxa de adensamento populacional: “até 50.000 habitantes”. Ou seja, confirma-se a tese de que a produção cafeeira e o crescimento demográfico eram diretamente proporcionais, e nota-se também a baixa expressividade da região rio-pretense no quadro econômico e populacional⁸ paulista nesse período.

Contudo, da mesma forma, mas em um contexto temporal distinto, comparando-se os mapas produzidos pelos mencionados autores para o ano de 1920 (Figuras 3 e 4), quando o café já havia deslocado sua principal área de produção do vale do Paraíba⁹ e da região do “quadrilátero do açúcar”¹⁰ para o oeste paulista¹¹, e tomando-se novamente como referência a região rio-pretense, nota-se uma inversão substancial nas características dessa área, que passa a sofrer uma variação demográfica crescente, acompanhando o fluxo ascendente da produção cafeeira.

8. Pode-se observar que as áreas com maior índice populacional e de produção cafeeira são justamente aquelas próximas do Vale do Paraíba e do “quadrilátero do açúcar”, na região campineira, que são as primeiras áreas de produção de café no estado de São Paulo – dado que, segundo Lemos (1989), o café atinge São Paulo pelo Vale do Paraíba e, posteriormente, dirige-se para a região do “quadrilátero do açúcar”, que já tinha sua fertilidade comprovada.

9. De acordo com Lemos (1989), as terras dessa área apresentavam desvantagens: eram montanhosas e pouco férteis.

10. O termo “quadrilátero do açúcar” foi utilizado pela primeira vez por Caio Prado Júnior (1956); no entanto, Petrone (1968) retoma essa expressão, ampliando a área até então considerada, que passa a compreender a região entre os municípios de Mogi Guaçu, Jundiaí, Porto Feliz e Sorocaba.

11. Segundo Milliet (1982, p. 19), esse avanço do café para o oeste não se processou de maneira aleatória, mas obedeceu a duas determinantes importantes: “evitar a linha do trópico, abaixo da qual o clima não o favorecia e demandar as grandes florestas de terra virgem e milionária”. De acordo com o autor (MILLIET, 1982), o oeste é o ponto cardeal do agricultor; é para onde ele se dirige e recua até atingir o norte do Paraná.

FIGURA 3

Percentual da produção cafeeira
Situação do café em São Paulo, 1920. Fonte: Milliet (1982, p. 27).



FIGURA 4

População e rede ferroviária em São Paulo, 1920. Fonte: Adaptado de Saes (1981, p. 50). (1982, p. 27).



Assim, nesse íterim (1886-1920), a região de Rio Preto passa da classificação de “até 50.000 habitantes” (Figura 2) para a de “400.000 a 600.000 habitantes” (Figura 4); e de 4% da produção cafeeira (Figura 1) para o maior índice de produção dessa cultura no estado: “25% e mais” (Figura 3). Ou seja, é possível observar que o café notavelmente adensou essa região e introduziu um elemento que não era notado nesse território no mapa de 1886 (Figura 2): a ferrovia, que, como observado, atingiu São José do Rio Preto em 1912.

Desse modo, observa-se nesse recorte territorial e temporal a importância que o café e a EFA tiveram para o conseqüente adensamento da região, posto que esses dois elementos, atuando em conjunto, operaram na paisagem de duas maneiras: riscando os horizontes com lavouras cafeeiras, que demandavam braços na zona rural; e levantando edificações que

desenvolviam o entorno urbano existente, como no caso de Rio Preto¹², ou provocavam, direta ou indiretamente, a formação de novas aglomerações. Não por acaso, várias cidades foram fundadas na região nesse período, a exemplo de Bálamo (1920), Neves Paulista (1922), Macaubal (1924), Palestina (1926), Américo de Campos (1927), Ipiгуá (1927), Nhandeara (1928), Monte Aprazível (1929) e Cosmorama (1931).

1.2 Um tombo no trilharal

Ao se desenvolverem, as ferrovias foram responsáveis por promover uma diversidade tipológica que era assentada ao longo de suas extensões, fazendo com que a horizontalidade dos trilhos fosse marcada pela verticalidade de edificações que objetivavam cooperar com o funcionamento desse complexo de teor industrial.

Armazéns, oficinas, pontes, rotundas, caixas d'água, casas de turma, escritórios e estações eram algumas das estruturas desse conjunto, vinculadas ao mais elevado patamar da ideia de tecnologia e progresso. Um pensamento que ofuscava, e ainda ofusca em certa historiografia, o ônus gerado pela expansão cafeeira e pela instalação dos trilhos, como lembra Monbeig (1984), do ponto de vista do desmatamento acelerado e irrestrito; das estratégias violentas e desonestas para domínio das terras por parte de fazendeiros, grileiros e agrimensores, em detrimento de indígenas¹³ e habitantes locais¹⁴; ou das dificuldades enfrentadas pelos imigrantes nas fazendas cafeeiras¹⁵.

12. São José do Rio Preto foi fundada em 19 de março de 1852, 60 anos antes da chegada da ferrovia.

13. Monbeig (1984, p. 132) observa que “a marcha pioneira moderna acabou a obra de destruição dos índios, encetada na época colonial. Nada subsiste dos antigos habitantes, a não ser de modo muito indireto”.

14. Com o final do Ciclo do Ouro em Minas Gerais, muitos mineiros vieram para a região rio-pretense. A própria localidade de Rio Preto já era ocupada por mineiros antes mesmo de sua fundação, em 1852. Ao tratar dessa gente na região, Monbeig (1984, p. 145) indica que eram mal amparados do ponto de vista legal e intelectual, e que assim perderam o direito a suas terras em favor dos cafeicultores: “tratava-se de gente simples, desprovidos de apoio, sem outra riqueza que a vastidão dos seus campos. Podia-se despojá-los e eles bem o perceberam”.

15. Monbeig (1984) sinaliza que inúmeros eram os textos em que os italianos se queixavam das difíceis condições às quais eram submetidos na travessia até Santos e da atitude déspota dos cafeicultores. De acordo com o autor, os filhos desses imigrantes não eram alfabetizados e ficavam à margem da sociedade, além de existirem queixas quanto às multas impostas pelos fazendeiros e seus administradores e, também, quanto ao valor abusivo dos armazéns das fazendas.

Talvez essa perspectiva progressista construída em torno das ferroviárias priorizasse, e ainda priorize, a instância econômica e material em detrimento da condição humana e ambiental, uma postura que, de certa forma, pode ser compreendida, mesmo nos dias de hoje, ao se percorrer o noroeste paulista em busca daquilo que ainda subsiste no caminho do trem. É possível encontrar espaços que sobreviveram ao tempo, evidenciando construções resistentes – algumas em tijolos aparentes, ao estilo industrial inglês, contrastam com seu entorno não somente do ponto de vista da arquitetura, mas também pela dimensão de suas áreas livres e ociosas. Isso se enquadra no que Lynch (1997) chamou de *marco*, um elemento singular e único na paisagem que, quando conectado a um significado ou a uma história, vê ampliado seu valor imagético enquanto facilitador no deslocamento e mapeamento territorial por parte do cidadão; de forma que são estruturas que se destacam na paisagem, ou por sua artisticidade ou por seu histórico, tornando-se referências no espaço urbano.

Entretanto, mais do que referenciais materiais, essas edificações ferroviárias são também estruturas responsáveis por reaproximar lembranças de um determinado grupo, caracterizar uma época, referenciar uma região:

Referências são edificações e são paisagens naturais. São também as artes, os ofícios, as formas de expressão e os modos de fazer. São as festas e os lugares a que a memória e a vida social atribuem sentido diferenciado: são as consideradas mais belas, são as mais lembradas, as mais queridas. São fatos, atividades e objetos que mobilizam a gente mais próxima e que reaproximam os que estão longe, para que se reviva o sentimento de participar e de pertencer a um grupo, de possuir um lugar. Em suma, *referências* são objetos, práticas e lugares apropriados pela cultura na construção de sentidos de identidade, são o que popularmente se chama de *raiz* de uma cultura (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2000, p. 29, grifos originais).

Kühl (1998) indica que o patrimônio ferroviário é um importante testemunho histórico do principal produto de exportação paulista, o café, responsável, segundo a autora, pela geração da riqueza que impulsionou todo o desenvolvimento posterior do estado. Nesse sentido, e tomando-se

por base a colocação de Ruskin (2008) ao apontar que algumas pedras empilhadas umas sobre as outras poderiam substituir muitas páginas duvidosas de livros, o patrimônio ferroviário paulista tem um valor documental que comunica uma trajetória de transformações ocorridas a partir de seu advento e que se refletem, como apontou Kühn (1998), na construção de uma configuração futura. Dessa forma, justifica-se a necessidade de discutir sua preservação.

No entanto, a trajetória de proteção e preservação dessas construções é marcada por uma prática tardia e pouco presente, sendo que a primeira ação de proteção de um bem ferroviário no estado de São Paulo só se deu em 1974, com o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal¹⁶.

Arantes (1987), ao sinalizar os tombamentos realizados pelo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) entre 1937 e 1987, observa a ausência nesses processos de estruturas que se relacionassem às grandes transformações urbanas pelas quais passou a cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX. O autor destaca que não havia referências “às ferrovias, nem aos Guaranis e outros grupos indígenas que habitavam esta parte do Brasil e nem mesmo aos imigrantes” (ARANTES, 1987, p. 51).

No campo atual, Moraes e Oliveira (2017) apontam que a maior parte das proteções paulistas realizadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) é recente. Entre 2010 e 2015 foram reconhecidos 19 bens ferroviários, e esse número corresponde a aproximadamente 23% de todas as proteções feitas pelo conselho no período. Os autores indicam que esse é um valor relativamente alto, já que antes de 2010 os bens ferroviários representavam 5%, e em 2015 passaram a totalizar por volta de 8% dos 442 tombamentos realizados pelo Condephaat.

Contudo, os tombamentos têm evoluído no sentido de não se reconhecer apenas o bem isolado, mas também o arranjo ferroviário do qual ele faz parte¹⁷, a exemplo do tombamento do conjunto de Bauru e de Sorocaba.

16. A Estação Ferroviária de Bananal foi fundada em 1888 e pertencia à Estrada de Ferro de Bananal (EFB), um ramal de Barra Mansa. O tombamento da edificação, desenvolvido pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), deve-se sobretudo à sua particularidade: é um edifício importado da Bélgica, composto por estruturas de aço desmontáveis e pré-fabricadas, e talvez seja o único exemplar ferroviário desse tipo no Brasil.
17. Essa concepção de se observar o conjunto, e não apenas o bem isolado, vem sendo enfatizada em diversos documentos que orientam quanto à preservação de patrimônio, a exemplo de The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH, 2003), do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos, 2011) e da Recomendação de Nairóbi (1976).

É uma questão bastante pertinente, dada a relação operacional existente entre as diferentes tipologias desse complexo – o que, por uma determinação contrária, poderia gerar a perda e/ou a descaracterização de determinada parcela, comprometendo a leitura e o entendimento futuro dessas áreas.

2 “É PAU, É PEDRA, É O FIM DO CAMINHO”

Nos primeiros quartéis do século XX, a atmosfera de desenvolvimento e progresso em torno das instalações ferroviárias altera-se e dá lugar a novos sentidos. Dessa forma, desde de a administração de Washington Luís (1926-1930), o transporte ferroviário começa a perder espaço para o sistema rodoviário, sofrendo sua derrocada durante o governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961), quando a economia brasileira sofreu grandes alterações, como a abertura e o incentivo à indústria automobilística e um forte investimento nas rodovias, em detrimento das ferrovias.

De acordo com Borges (2011), o alto emprego de capitais no transporte rodoviário era justificado pelo poder público por ser este um meio mais ágil e econômico de promover a integração do território nacional; quando, na verdade, segundo o autor, esse desenvolvimento das rodovias ia ao encontro, mais uma vez, de interesses de grupos econômicos nacionais e do grande capital internacional, especialmente o norte-americano, que tinha como meta financiar a implantação das rodovias brasileiras e garantir seus lucros no promissor mercado de veículos automotores que passava a se configurar.

Os americanos – enquanto influenciadores, por meio do *American way of life* – até mesmo possuíam exemplos de sucesso nesse processo de substituição dos trilhos pelos pneus. Entre as cidades que já haviam passado por essa transição estava Los Angeles que, conforme apresentada por Banham (2013), possuía uma constituição urbanística particular, com ausência de uma centralidade forte, o que permitiu a instalação das vias expressas com êxito¹⁸.

Somado a esses fatores, o mercado do café, principal produto vinculado ao sistema ferroviário paulista, que desde o início do século XX já

18. No caso brasileiro e de outras cidades sul-americanas que se orientaram pelo modelo americano, além de não possuírem uma condição urbanística favorável ao transporte sobre rodas, não se lhes ofereceu, na instalação do novo sistema de transporte, uma rede sólida e articulada o bastante para garantir sua eficiência.

demonstrava sinais de enfraquecimento, passa a desenvolver uma estrutura comercial cada vez mais política por meio da criação do Instituto do Café do Estado de São Paulo¹⁹ (1924), precursor do Conselho Nacional do Café (1931), que posteriormente se tornou o Departamento Nacional do Café (1933), assinalando a ingerência do governo em transações comerciais dessa cultura.

Dessa forma, o sistema ferroviário paulista que, segundo Monbeig (1984)²⁰, não tinha nenhum caráter articulador que se distanciasse do interesse de uma elite agrícola, paulatinamente perde seu caráter progressista para se filiar à ideia de obsolescência.

Em 1971, as ferrovias paulistas, com exceção da Central do Brasil e da Noroeste do Brasil, passaram à administração do governo do estado e foram incorporadas à Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), integrando o patrimônio de cinco companhias paulistas: Companhia Estrada de Ferro Sorocabana (1870), Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1872), Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (1875), Companhia Estrada de Ferro Araraquara (1895) e Estrada de Ferro São Paulo-Minas (década de 1890). A Fepasa possuía cerca de 5 mil quilômetros de trilhos e aproximadamente 36 mil funcionários, funcionando por 27 anos, até sua federalização em 1998, quando foi incorporada ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Com a extinção da RFFSA em 2007, os bens imóveis não operacionais de valor artístico, histórico e cultural foram transferidos para a União, sob a responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Os demais bens oriundos dessa rede, não reconhecidos com essas particularidades, ficaram sob o encargo da Secretaria do Patrimônio da União (SPU)²¹, órgão vinculado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – o que gerou um desafio para a administração pública federal, considerando-se o volume de bens a serem arrolados. Segundo Luiz Falcoski

19. A fundação desse organismo visava evitar a crise do início do século XX por meio da organização da exportação do grão. Desse modo, o Instituto gozava de plena liberdade para estocar e vender o café, de modo a regularizar os preços, colocando hábil e oportunamente o produto no mercado. Assim, o órgão praticou uma política de retenção do café, objetivando uma melhoria das cotações (MONBEIG, 1984).

20. Monbeig (1984) indica que as estradas de ferro, ao vascularizarem o interior de São Paulo, tinham seu traçado determinado pelas grandes fazendas produtoras de café; ou seja, os produtores da rubiácea foram os responsáveis, nesse território, por definir o caminho do trem, que, portanto, não tinha como meta principal o deslocamento de pessoas, mas sim integrar e escoar a produção cafeeira.

21. Nos estados, tal órgão é representado pelas Gerências Regionais do Patrimônio da União (GRPU), às quais compete executar as atividades de incorporação e destinação desse patrimônio.

e Jane Falcoski (2010), são 52 mil imóveis, distribuídos em 19 estados brasileiros, que demandam vistoria, avaliação, regularização e incorporação para nova destinação pelo órgão competente.

Distante da função inicial que exercia, como aporte material para a agricultura e como ponto de embarque para passageiros²², o patrimônio ferroviário paulista, preponderantemente, não se resignificou, não foi destinado a um novo uso ou incorporado a uma nova função com o interesse de preservá-lo – o que Viollet-le-Duc (2006) já apontava, no século XIX, como a melhor maneira de se conservar um edifício.

Na atualidade, tais edificações ferroviárias só recebem, cruzando seus trilhos, o concessionado transporte de cargas, que não estabelece nenhum tipo de vínculo com essas construções, tornando-as áreas ociosas nos meios urbanos e esvaziadas do cumprimento de suas funções sociais.

A título de observação, nesse campo de concessão²³, Rocha (2018) lembra que a estrutura ferroviária brasileira utilizada nos dias de hoje atende a um grupo reduzido, geralmente ligado ao agronegócio e à mineração. De acordo com o autor (ROCHA, 2018), o setor rodoviário centraliza maciçamente os deslocamentos terrestres de produtos e é responsável pelo escoamento de 60% de tudo que é transportado no país, entre alimentos, combustíveis e automóveis, o que configura um cenário com desvantagens econômicas²⁴ e distinto do padrão mundial, em que países com grandes extensões territoriais, como os rodoviaristas Estados Unidos, utilizam de participação maior do transporte de cargas via ferrovias.

A questão apontada por Rocha (2018) parece demonstrar que a condição do sistema ferroviário pouco se alterou quanto às suas prioridades: continua atendendo a um grupo reduzido, ligado ao agronegócio e à mineração, diferenciando-se apenas no fato de, preponderantemente, não realizar mais o transporte de passageiros e não ter se atualizado nesse sentido — o que deixa destacado o caráter secundário desse segmento.

22. O trecho Araraquara-São José do Rio Preto operou com trem de passageiros até 2001; entretanto, as estações para além de Rio Preto tiveram trens de passageiros somente até a década de 1980.

23. O trecho da antiga EFA é operado na atualidade pela empresa Rumo, a maior operadora ferroviária do Brasil, que totaliza 12.021 km de linhas férreas, mil locomotivas e 25 mil vagões.

24. Rocha (2018), citando o professor Guilherme Grandi, do Departamento de Economia da USP, aponta que o transporte ferroviário é a melhor alternativa para os deslocamentos terrestres de mercadorias a granel em longas distâncias.

Outro ponto importante a se notar, com base na colocação do mencionado autor (ROCHA, 2018), é a centralização maciça dos deslocamentos terrestres no transporte rodoviário, fato que ficou patente durante a greve dos caminhoneiros de 2018, quando a não circulação de caminhões e o fechamento de várias rodovias pelo país o colocaram sob a iminência de uma espécie de desordem urbana, gerada principalmente pelo não abastecimento de produtos, mercadorias e combustíveis.

Mas este artigo aborda o campo das edificações e, mais do que tentar deduzir sentidos, buscará indicar evidências quanto à transformação que se operou sobre o patrimônio ferroviário do noroeste paulista e a sua condição hodierna.

3 A CORRENTEZA DO RIO PRETO

Ao se percorrer um pequeno trecho de 85,3 km entre Engenheiro Schmitt, distrito de São José do Rio Preto, e a cidade de Cosmorama, tem-se um cenário bastante evidente do significado que o patrimônio ferroviário vem representando nos dias de hoje, não apenas para o poder público e os órgãos competentes, como também para as localidades em que ele está inserido.

Do ponto de vista material, é possível observar, nos diferentes elementos que compõem esse patrimônio, diversos problemas de ordem técnica e estrutural, no piso, no telhado, nas instalações elétricas e hidráulicas, entre outros; o que denota que, há décadas, essas construções não sofrem nenhum tipo de manutenção ou reparo. Na esfera urbanística, vê-se que elas não apresentam uso e não estão incluídas em políticas públicas que visem o seu desenvolvimento ou a promoção de sua função social, embora possuam dimensões e localizações privilegiadas.

Pelo viés histórico e cultural, esse material, que pelo próprio senso comum é destacado como um traço de valor histórico em seus contextos, não recebe proteção em nenhuma esfera, com exceção do patrimônio de São José do Rio Preto que, desde 2009, está presente na Lista do Patrimônio Ferroviário do Iphan²⁵, sendo, assim, tutelado pelo instituto.

25. De acordo com o endereço eletrônico do Iphan, devido à demanda, o órgão instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, que tem por objetivo arrolar os bens ferroviários declarados de valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/2007. Para inscrição na lista, os bens são avaliados pela equipe técnica da superintendência do estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), cuja decisão é homologada pela presidência do Iphan. Segundo a lista disponibilizada (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2015), com dados referentes a 15 de dezembro de 2015, são registrados 639 bens e, destes, estão presentes os bens ferroviários de apenas cinco cidades paulistas: Cruzeiro, Sumaré, São José do Rio Preto, Avaré e Ribeirão Preto.

FIGURA 5

Plataforma da estação de Rio Preto, sustentada por escoras de madeira. Fonte: Foto do autor (2019). (1982, p. 27).



Porém, na prática, tal fato não posiciona a estação ou Rio Preto em uma condição diferente da de suas edificações vizinhas. Subutilizada²⁶, parte de sua grande plataforma em balanço é sustentada por escoras de madeira, como forma de evitar possíveis “acidentes” (Figura 5).

Mas a estação de Rio Preto não se encontra em uma zona periférica, o que poderia dificultar a observação de tal negligência, tampouco está inserida em uma área central que não sofre investimentos. Pelo contrário, localiza-se no centro da maior e mais rica cidade do noroeste paulista, em um ambiente de forte vocação comercial, com abrangência regional²⁷ e que

26. A estação de Rio Preto abriga, em uma de suas salas, a Empresa Municipal de Urbanismo de São José do Rio Preto (Emurb), órgão responsável pela segurança, zeladoria e manutenção de determinados espaços da cidade. Recentemente, a estação também tem sido ocupada, uma vez por mês, para a atividade do “trem caipira”, um passeio realizado entre esta cidade e Engenheiro Schmitt, num percurso de cerca de 10 km.

27. A cidade de Rio Preto e, de forma mais acentuada, a região central, onde se localiza sua estação ferroviária, é frequentada pela população de uma região de amplitude considerável, em busca de serviços diversos. Prova disso é o projeto em andamento para reconhecer a Região Metropolitana de Rio Preto, que abrange 30 municípios e cerca de 877 mil habitantes (números obtidos pelo endereço virtual da prefeitura municipal da cidade e referentes a março de 2019). Disponível em: https://www.riopreto.sp.gov.br/wp-content/uploads/2019/04/167-rio_preto-diario_regiao.pdf. Acesso em: 20 mar 2019.

recebe investimentos na direção de reforçar sua centralidade²⁸, por meio de projetos destinados à concentração dos fluxos de tráfego nesse território.

A edificação está posicionada ao lado da Praça Cívica²⁹, do Parque da Represa³⁰, do calçadão municipal, e entre o antigo terminal rodoviário e a construção de sua nova sede, um projeto que vem sendo desenvolvido desde de 2014 e tem por intenção conectar os dois terminais por intermédio de uma grande passagem elevada, que vence a estação ferroviária, sem desenvolver com esta nenhum tipo de interação³¹.

A cerca de 60 km dali, no Bairro da Estação, em Cosmorama, município com pouco mais de 7 mil habitantes, entre terrenos estreitos e construções simples é possível notar, destacado na paisagem, o grande terreno ferroviário que, com uma área de 48.251 m², é composto por oito casas de turma (com 70 m² cada), um escritório (60 m²), uma estação (834 m²)³² e uma caixa d'água com base em alvenaria de tijolos aparentes, como o são as casas de turma. Um material que, sem uso oficial desde a década de 1980, é contrastante em um bairro que tem a praça e os equipamentos públicos mais próximos a 5 km de distância; em um município que não possui nenhum outro ambiente urbano ocioso ou área pública em uso com essa dimensão e natureza.

Nas outras cidades do trecho percorrido essa condição se repete, independentemente do número de habitantes ou das possibilidades oferecidas pela localização desses materiais, uma vez que, das sete localidades observadas, apenas a estação de Tanabi é rural³³, como se pode ver no Quadro 1:

28. Rio Preto reforça a relevância do centro do município com a construção de um novo terminal rodoviário nesse espaço, enfatizando a necessidade de os usuários do transporte público buscarem a área central da cidade para a conexão de seus deslocamentos, sobrecarregando ainda mais esse território e indo contra alguns estudos que têm apontado a necessidade da descentralização.

29. A maior parte dessa praça foi destruída para dar lugar ao novo terminal rodoviário que está sendo construído no local.

30. Tal parque conta com o único bem tombado pelo Condephaat no município, o antigo prédio da fábrica Swift, cartão postal da cidade.

31. O projeto, de orçamento inicial na casa dos 5 milhões de reais, parece um tanto contraditório, visto que objetiva uma melhor mobilidade para a cidade desconsiderando a participação de um símbolo que foi importante não apenas do ponto de vista dos deslocamentos, mas também do próprio desenvolvimento local e regional.

32. Com exceção das dimensões do terreno ferroviário de Cosmorama, que foram fornecidas pela prefeitura municipal, todos os demais valores de áreas foram levantados *in loco* pelo autor.

33. Tal edificação dista 7 km do perímetro urbano e já se encontra em ruínas, sendo difícil sua localização.

QUADRO 1
Estações ferroviárias
do trecho estudado.
Fonte: Elaboração
do autor (2019).

LOCALIZAÇÃO	POPULAÇÃO ESTIMADA (habitantes) ³⁴	FUNDAÇÃO DA ESTAÇÃO ³⁵	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA	USO ATUAL
Engenheiro Schmitt (Distrito de Rio Preto)	18.153	1912		Sem uso ³⁶
São José do Rio Preto (Centro)	456.245	1912		Subutilizada
Mirassol (Centro)	59.333	1933		Sem uso
Bálsamo (Centro)	8.994	1941		Sem uso
Engenheiro Balduino (Distrito de Monte Aprazível)	24.79437	1941		Moradia de população sem-teto
Tanabi (zona rural)	25.830	1959		Em ruínas
Cosmorama (bairro periférico)	7.316	1943		Sem uso

34. Valores atualizados e baseados em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).
35. Importante salientar que muitas dessas edificações não são as originais. A estação atual de Rio Preto, por exemplo, é de 1941, e por meio de imagens pôde-se observar que o primeiro prédio era muito semelhante à estação de Engenheiro Schmitt, fundada também em 1912 e que, portanto, deve ser uma construção original. A edificação de Mirassol é a mesma de sua fundação, porém sofreu alterações na proposta estilística e também em sua dimensão, como se pôde perceber por meio de imagens. A primeira edificação de Cosmorama, visualizada em uma fotografia de 1948, era provisória, ainda em madeira, e acredita-se, por meio do relato local, que a construção em alvenaria é do final da década de 1940 ou início da de 1950. Não foi possível constatar se as edificações de Bálsamo e Engenheiro Balduino são originais ou se, assim como em Cosmorama, também tiveram construções provisórias em madeira antes das construções em alvenaria.
36. Embora em bom estado de conservação, a única do trecho nessa condição, a estação de Engenheiro Schmitt não tem uso; apenas uma vez por mês sua plataforma é utilizada para dar acesso ao “trem caipira”. Até o momento, ao que se percebe, o intuito da conservação tem fins contemplativos.
37. População referente à Monte Aprazível.

Ao que se pôde notar, no campo plástico e de soluções arquitetônicas não há uma correspondência entre as edificações, mesmo com relação às estações de Bálamo, Engenheiro Balduino e Cosmorama, que possuem volumetria e dimensões aproximadas, mas apresentam um tratamento distinto. Em seus acessos principais, por exemplo, encontram-se desde uma cobertura sustentada por colunas cilíndricas até um pórtico com emprego de estilemas neocoloniais; os telhados ora são de duas águas, ora são de quatro; as telhas utilizadas ora são francesas, ora são capa e canal; assim como a estrutura de suas plataformas, que também se diferem, sendo elaboradas à mão francesa ou por meio de trilhos adaptados.

Por esse viés comparativo, o material obtido permite traçar paralelos com as tipologias levantadas por Kühn (1998) no trecho entre Santos e Jundiaí³⁸ e entender aspectos apontados pela autora. Por exemplo, diferentemente das estações observadas pela pesquisadora, as estações da região rio-pretense não possuem mais de um pavimento (com exceção da estação de Rio Preto), não apresentam cobertura sobre os trilhos, tampouco colunas com consoles de ferro filigranados. Entretanto, de modo similar, elas também se diferenciam entre si pelas coberturas de acesso ao edifício, pelo abrigo de suas plataformas e pela disposição de seus adornos, pontos de distinção que são indicados por Kühn (1998) como uma característica das estações paulistas.

Objetivando compreender a configuração interna dessas construções e acreditando que elas possuíssem composições programáticas e organizacionais análogas, levantou-se a planta da estação de Cosmorama (Figura 6), que se caracteriza por apresentar uma edificação retangular térrea, com entrada principal não central, marcada pela presença de pórtico, assimétrica bilateralmente em sua origem e coberta por telhado de quatro águas com telhas capa e canal.

38. Embora essas construções tenham sido edificadas em um período distinto e pertencessem à São Paulo Railway (que a partir de 1947 é nacionalizada e rebatizada com o nome de Santos-Jundiaí), elas se encontram no mesmo Estado e, portanto, fazem parte de um mesmo processo de desenvolvimento ferroviário; dada, inclusive, a importância que a Santos-Jundiaí, canal de conexão entre o interior e o porto de Santos, teve na garantia do avanço posterior dos trilhos pelo interior do Estado.

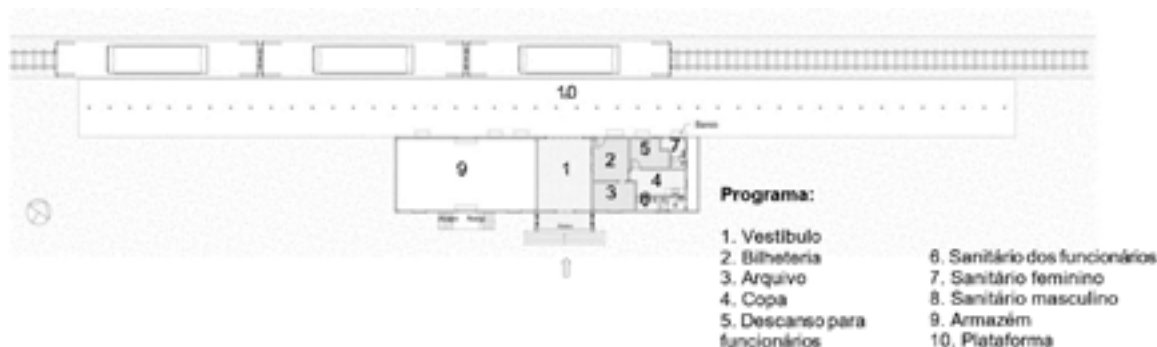


FIGURA 6

Planta baixa da estação Cosmorama.
 Fonte: Elaboração do autor (2016).

O programa da edificação de Cosmorama contempla: vestíbulo, bilheteria, arquivo, copa, descanso para funcionários, sanitários, armazém e plataforma, configurando um espaço central ladeado por uma ala administrativa e por outra de serviços. A segregação de fluxo acontecia entre produtos e mercadorias, de um lado (com acesso pelo armazém), e funcionários e passageiros de outro (com acesso pelo vestíbulo), objetivando que os usuários e suas bagagens não concorressem, em seu acesso, com o tráfego de carga e descarga que acontecia na estação.

Por meio do Tratado Elementar das Estradas de Ferro (1856) de Auguste Perdonnet, apontado no trabalho de Moreira (2007), pôde-se observar que, muito provavelmente, esse modelo deriva dos Tratados Ferroviários do final do século XIX, que discorriam sobre o material utilizado nessas construções, a disposição e composição das *gares*, entre outras características referentes não apenas às estações, como também a todo o complexo ferroviário.

Na tentativa de assimilar a oralidade em torno dessas construções, reuniu-se um grupo de ex-funcionários³⁹ da EFA, moradores⁴⁰, arquitetos⁴¹,

39. Os três ex-funcionários ouvidos tinham mais de 90 anos de idade (dois deles faleceram no ínterim de 2016 a 2019) e revelaram detalhes sobre a ferrovia, como o alargamento da bitola de 1 m para 1,6 m, que ocorreu em 1955 e facilitou a conexão entre a Paulista e a EFA e a substituição da maria-fumaça.

40. Os moradores revelaram que alguns trabalhadores rurais tomavam o apito do trem como relógio na estruturação de suas atividades.

41. Os arquitetos observaram que o projeto dessas construções, vindo de outros centros, trazia para as localidades do interior informações de adornos e detalhes construtivos que serviam, muitas vezes, segundo eles, como parâmetro para residências e prédios públicos.

jornalistas e historiadores⁴² locais. Embora com alguns discursos passionais e saudosistas, eles revelaram questões operacionais, dados históricos e se sintonizaram ao descrever o elevado volume de pessoas que circulavam por esses ambientes, confirmando as estações ferroviárias desses municípios, muito mais do que as praças, como o espaço do convívio social.

Com relação aos armazéns (Quadro 2), a exemplo de Cosmorama, eles estão preponderantemente inseridos no programa das estações; porém, em Bálsamo e Engenheiro Balduino, são estruturas independentes, ao lado do edifício das estações.

QUADRO 2
Armazéns ferroviários de Bálsamo e Engenheiro Balduino.
Fonte: Elaboração do autor (2016).

LOCALIZAÇÃO	FUNDAÇÃO DA ESTAÇÃO	ARMAZÉM	USO ATUAL
Bálsamo (Centro)	1941		Sem uso
Engenheiro Balduino (Distrito de Monte Aprazível)	1941		Subutilizado ⁴³

A imagem do armazém de Bálsamo, registrada enquanto um grupo de crianças brincava na alça da rua que dá acesso ao armazém e à estação, retrata a alienação social à qual esses bens públicos estão sujeitos e a condição meramente cenográfica a que estão reduzidos em seus contextos.

Pôde-se verificar, também, que uma pequena parcela das casas de turma encontradas ainda mantém sua configuração original (Quadro 3). Ocupadas por moradores sem-teto ou familiares de ex-funcionários do transporte ferroviário, elas sofrem intervenções sem diligência ou respaldo histórico, comprometendo as características industriais e inglesas presentes nesse patrimônio.

42. Os historiadores e jornalistas relataram que a região além de São José do Rio Preto era pouco adensada e economicamente insuficiente (o que já se tentou apresentar por meio de mapas). Segundo eles, isso explica o fato de os trilhos terem ficado por 21 anos estacionados em Rio Preto antes de seguirem para Mirassol e demais cidades desse trecho rumo ao Rio Paraná.

43. A concessionária do trecho, aparentemente, utiliza parte da edificação.

QUADRO 3

Casas de turma do trecho estudado. Fonte: Elaboração do autor (2019).

LOCALIZAÇÃO	FUNDAÇÃO DA ESTAÇÃO	CASA DE TURMA	CARACTERÍSTICAS	QUANTIDADE
Rio Preto	1912		Casa isolada com porta folha única, telhado de múltiplas águas com telhas francesas, janela de correr com estrutura metálica, e cercamento do terreno com elemento em alvenaria ⁴⁴ .	1
Mirassol (Centro)	1933		Casa isolada com porta folha dupla, telhado de quatro águas com telhas francesas, janela guilhotina, cerca de madeira na divisa do terreno, e recuos frontais e laterais ajardinados.	8
Bálsamo (Centro)	1941		Casa isolada com portas tipo folha única, telhado de múltiplas águas com telhas francesas, janela guilhotina, cerca de madeira na divisa do terreno, e recuos frontais e laterais ajardinados.	4
Engenheiro Balduino	1941		Casa de alvenaria de tijolos aparentes, geminada, telhado de múltiplas águas com telhas francesas, porta folha única, janela guilhotina, cerca de madeira na divisa do terreno, com recuos frontais e laterais ajardinados.	8
Cosmorama	1943 ⁴⁵		Casa de alvenaria de tijolos aparentes, geminada, telhado múltiplas águas com telhas francesas, porta folha única, janela guilhotina, cerca de madeira na divisa do terreno com recuos frontais e laterais ajardinados.	8

Entre as intervenções observadas nessas residências estão: a pintura da alvenaria de tijolos aparentes; a substituição de portas e janelas de madeira; a retirada da chaminé do fogão à lenha, elemento que compõe a volumetria e

44. Esta casa está anexada à estação de Rio Preto e é a única no seu entorno. Provavelmente pertenceu ao chefe da estação, encontrando-se sem uso e tendo sido edificada, acredita-se, em 1941, como a estação atual.

45. As casas de Cosmorama estão datadas na alvenaria e são de 1947.

caracteriza a edificação⁴⁶; a substituição da cerca de madeira por grades metálicas⁴⁷; o fechamento das varandas e a criação de “puxadinhos” para automóvel.

Um traço notado mediante o resultado da perquirição foi que, embora as construções analisadas não possuam uma tipologia padrão ou uma característica arquitetônica que as identifique como pertencentes a determinada empresa férrea, como ocorreu em outras companhias paulistas, há uma comunicação cromática evidenciada por uma tonalidade amarela, presente na pintura de estações, casas de turma e armazéns, reconhecível por meio de imagens antigas e por ainda estar presente em algumas dessas construções. A própria estação de Araraquara, reposta em sua condição original, mantém a característica do amarelo que se verificou no trecho estudado – possivelmente, uma marca da EFA.

4 AS NOVAS BOCAS DO SERTÃO

Diante da situação hodierna do patrimônio ferroviário paulista, importantes são os movimentos, as publicações e os estudos que se esforçam em discutir e encontrar caminhos para tratar desse material.

Desde 2004, o Projeto Memória Ferroviária, coordenado pelo prof. dr. Eduardo Romero de Oliveira da Universidade Estadual Paulista, tem por objetivo realizar um inventário integral do patrimônio industrial em complexos ferroviários paulistas. Com uma metodologia baseada no *logical framework* e na teoria da interdisciplinaridade, foram definidos procedimentos multidisciplinares de registro, recuperação e organização dos dados referentes ao patrimônio ferroviário. Na fase atual, o projeto estuda um antigo trecho de operação ferroviária de Jundiaí a Campinas para sugerir novas metodologias de registro, diretrizes de preservação e mecanismos de ativação sobre esse patrimônio.

Por esse ângulo, Luiz Falcoski e Jane Falcoski (2010) apresentam um plano de inventário com uma metodologia detalhada, que propõe o envolvimento do poder executivo local e demais órgãos competentes na inventariança dos bens patrimoniais pertencentes à RFFSA, bem como a facilitação de

46. Esse detalhe pode ser visto na imagem da casa de Balduino, a qual, diferentemente da de Cosmorama, não possui mais a chaminé.

47. Aspecto questionável, mas que não deixa de alterar um componente encontrado em outras residências dessa natureza – mesmo em trechos distintos, como nas casas de Paranapiacaba.

sua gerência e nova destinação. É indicada, no texto, a inserção de alguns instrumentos urbanísticos para a implementação de planos de ação, projetos estratégicos e gestão de planejamento, com o objetivo de contribuir para a incorporação e regularização do patrimônio imobiliário ferroviário.

Desde 2015, o Governo Federal possui o Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local⁴⁸, que tem por intenção incentivar ações locais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta RFFSA, objetivando, assim, garantir o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público.

Entre as prioridades do programa estão: implantação de projetos de provisão de habitação de interesse social, em especial aqueles financiados com recursos do Governo Federal (Programa Minha Casa, Minha Vida); regularização fundiária de áreas ocupadas por população de baixa renda; viabilização de projetos inseridos no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC); preservação e difusão da memória ferroviária, em parceria com o Iphan⁴⁹.

Para utilizar os imóveis, as prefeituras locais precisam, entre outras questões: da disponibilidade do bem não operacional oriundo da RFFSA; possuir um projeto para construção, reforma, restauração e/ou utilização do imóvel; indicar a origem e a disponibilidade dos recursos financeiros para a implantação dos projetos; declarar interesse e disponibilidade de recursos para promoção, proteção e manutenção do bem até a efetivação da sua destinação.

Entre as organizações civis, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), fundada em 1977, reúne interessados na preservação, no resgate, no restauro e na divulgação da história da ferrovia brasileira. Assim, a entidade desenvolve projetos de restauro em vários tipos de locomotivas a vapor, vagões de carga, carros de valor histórico, trechos de vias, utensílios ferroviários e estações, com o objetivo de preservar essa memória material e oferecer passeios turísticos e educacionais. A ABPF conserva museus e mantém trechos

48. Por meio do endereço eletrônico do Ministério do Planejamento são disponibilizadas as informações referentes ao programa e os bens não operacionais oriundos da antiga RFFSA, com uma listagem relativa a cada estado e um modelo de termo de cessão provisória para os municípios interessados na reativação do patrimônio ferroviário local. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/patrimonio-da-uniao/publicacoes/programa-de-destinacao-do-patrimonio-da-extinta>. Acesso em 03 abr. 2019.

49. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/patrimonio-da-uniao/publicacoes/programa-de-destinacao-do-patrimonio-da-extinta>. Acesso em 03 abr. 2019.

recuperados e operados por ela em seis estados brasileiros: Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo⁵⁰, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Nesse cenário, é possível observar que o processo de ressignificação de áreas ferroviárias já está em andamento no estado de São Paulo. No município de Campinas e região⁵¹, algumas estações passaram a atender suas localidades com novos usos⁵²:

QUADRO 4
Estações ferroviárias da região de Campinas. Fonte: Elaboração do autor (2019).

LOCALIZAÇÃO	POPULAÇÃO ESTIMADA (habitantes) ⁵³	FUNDAÇÃO DA ESTAÇÃO	ESTAÇÃO FERROVIÁRIA ⁵⁴	USO ATUAL
Campinas	1.194.094	1872		Multiuso
Hortolândia	227.353	1917		Centro de memória
Santa Bárbara D'Oeste	192.536	1917		Museu e centro cultural
Jaguariúna	56.221	1945		Restaurante, museu e trem turístico ⁵⁵ .
Louveira	47.748	1872		Loja de artesanato, ponto de informação turística, posto da Guarda Municipal.

50. Em São Paulo, a ABPF está presente nas cidades de: São Paulo, Paranapiacaba, Rio Claro, Cruzeiro, Guararema, Campinas e Jaguariúna.

51. Nessa região também há estações em condições críticas, a exemplo da de Sumaré.

52. Não foi possível conhecer quais os critérios utilizados ao se definir os novos usos desses espaços, mas se acredita ser importante que eles estejam em conformidade com cada localidade. Com exceção da estação de Hortolândia, que fecha aos finais de semana, as estações do Quadro 4 mostraram-se ativas e requisitadas pela população.

53. Valores atualizados e baseados em dados do IBGE.

54. Essas estações pertenciam à Companhia Paulista, empresa que se comunicava com a EFA na cidade de Araraquara.

55. O passeio de maria-fumaça é feito entre essa localidade e a estação de Anhumas, em Campinas, e ocorre aos finais de semana, em diferentes horários, em trecho operado pela ABPF.

FIGURA 7

Poupatempo no complexo Fepasa, em Jundiaí. Fonte: Foto do autor (2016).



Em Jundiaí, o complexo Fepasa teve parte de sua área convertida em: Poupatempo (Figura 7), Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo (Fatec) e museu, tornando-se um ambiente heterogêneo e requisitado pela população em diferentes períodos.

Em São Paulo, tem-se como exemplos de ambientes ferroviários ressignificados a Estação da Luz, que tem em sua área o Museu da Língua Portuguesa, e a Estação Júlio Prestes, que abriga a Sala São Paulo, sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (Osesp).

Destarte, a ressignificação do patrimônio ferroviário paulista é um processo em desenvolvimento, principalmente próximo aos grandes centros e em edificações que foram representativas para esse tipo de transporte, de modo que se acredita ser de fundamental importância o incentivo de projetos que possam destacar, discutir e alcançar sugestões para o material histórico – sem uso e sem propostas – aparelhado no interior do estado, onde o processo de ressignificação ainda não é uma realidade.

5 UM DEDO DE PROSA NO DESEMBARQUE

Se o histórico paulista é capaz de garantir valores culturais, memoriais e simbólicos ao patrimônio ferroviário, as ações de proteção, na prática, não caminham nesse sentido, como se pôde observar nas colocações de Arantes (1987) e Moraes e Oliveira (2017).

Talvez em detrimento daquilo que se sacralizou como patrimônio na construção histórica, elementos dessa natureza, que remetem ao campo e à produção agrícola, com uma arquitetura pouco afeita à erudição, não são observados por uma ótica desvinculada de padrões que avaliam os bens arquitetônicos a serem tombados a partir de um ponto de vista formal, balizado pelo acadêmico ou pelo moderno e suas conexões, desconsiderando desses núcleos de interesse comum e multidisciplinar seu caráter aglutinador e sua capacidade de comunicar processos.

Mais de um século depois de seu advento, o patrimônio ferroviário paulista, que na virada do século XX estava vinculado à ideia de desenvolvimento e progresso, foi investido por novos sentidos no momento em que perdeu sua função original e não foi amparado por novos usos que o conectassem com suas populações. Isso provocou uma total inversão de seu valor social, tornando essas edificações pontos alienados e, consequentemente, depreciativos de suas cercanias⁵⁶, sendo ocupados por usuários de drogas e moradores sem-teto, ou simplesmente fechados com alvenaria como forma de impedir qualquer tipo de ocupação.

Entretanto, como mencionado, já existem caminhos para a reativação dessas edificações, e os exemplos ressignificados no estado denotam a capacidade desse material de receber novas funções e de se voltar para suas comunidades não somente como “monumentos históricos”, mas também como espaços reinterpretados. E neste ponto está um importante esforço: a definição de critérios que permitam planejar a forma de intervenção e os possíveis usos que poderiam receber essas construções de acordo com cada uma das localidades em que estão inseridas, para que não se corra o risco de oferecer a elas um uso meramente aparente.

Tendo em vista a importância de se considerar, tomando por base as observações de Kühn (2019) quanto ao patrimônio cultural, que esses elementos também pertencem à contemporaneidade e integram-se ao cotidiano das pessoas na medida em que possuem localização urbana, dimensão (livre e construída) e natureza pública, isso os deveria colocar sob uma perspectiva de políticas públicas que os abarcassem dentro de um “projeto de cidade”.

56. Segundo Kühn (1998), a situação do entorno dessas estruturas era bastante distinta, de forma que elas influíam na configuração de ruas, nos meios de transporte urbano e nos arredores por meio da instalação de diversas atividades complementares, o que contribuía para a valorização do perímetro.

Nesse sentido, assinalar o abandono desse material ferroviário não é apenas destacar uma indiferença pelas raízes culturais, mas também indicar uma irresponsável desconexão com o próprio presente, tendo em vista a necessidade cada vez mais urgente de se impulsionar o cumprimento da função social do espaço urbano, um território valorizado e disputado o bastante para tornar injustificável que esses ambientes estejam – há décadas – sem utilização.

Todavia, o desinteresse com relação a esse patrimônio não pode ser atribuído apenas ao poder público. Um bom exemplo disso é pensar que, até 2019, um elemento como a EFA, fundamental no quadro de desenvolvimento do noroeste do estado de São Paulo, não possui um museu⁵⁷ que reúna e preserve seu acervo histórico, um trabalho acadêmico que tenha se dedicado a investigá-la ou um movimento local que tenha se organizado no sentido de promover seus espaços.

Dessa forma, atinge-se o entendimento de que as construções e áreas livres originárias da EFA destacadas nesta reflexão se tornaram espaços invisíveis, tanto do ponto de vista de ações táticas, desenvolvidas por parte da própria população – que, embora reconheça o valor histórico dessas áreas, não está sensibilizada e agenciada com ações que possam retomar e discutir esse espaço público –, como também diante do poder público, que não inclui esses territórios em suas políticas, diretrizes e planos diretores.

Talvez uma medida para reverter esse processo, tendo em conta as sugestões de Choay (2011) com relação ao tratamento de nossas “heranças edificadas”, seja educar, informar e sensibilizar a população quanto à sua produção histórica e artística e quanto à importância de preservá-la e discuti-la.

No caso do patrimônio ferroviário do noroeste paulista, isso se mostra fundamental, uma vez que o valor desses objetos não é assimilado por sua instância potencial e contemporânea, nem por sua dimensão de conjunto.

Destarte, acredita-se que o envolvimento e a participação ativa da sociedade no exercício desse desafio de planejamento, gestão, proteção, intervenção e inventariança em torno do patrimônio ferroviário paulista são um caminho seguro para que esse traço do passado tenha como destino possibilidades no futuro.

57. O Museu Ferroviário Francisco Aureliano de Araújo, em Araraquara, que se localiza no prédio da antiga estação ferroviária, não guarda a documentação da referida empresa.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes).

REFERÊNCIAS

- ARANTES, Antonio Augusto. Documentos históricos, documentos de cultura. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Rio de Janeiro, n. 22, p. 48-55, 1987. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat22_m.pdf. Acesso em: 9 ago. 2018.
- ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. O café, riqueza paulista. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 23, p. 78-135, 1956.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para oeste: estudo sobre a noroeste e seu papel na viação nacional*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.
- BANHAM, Reyner. *Los Angeles: a cidade de quatro ecologias*. São Paulo: Martins Fontes, 2013.
- BORGES, Barsanufio Gomoides. Ferrovia e modernidade. *Revista UFG, Goiânia*, v. 13, n. 11, p. 27-36, 2011.
- CHOAY, Françoise. *O patrimônio em questão*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.
- FALCOSKI, Luiz Antonio N.; FALCOSKI, Jane Travassos A. Inventário e destinação de bens patrimoniais culturais da rede ferroviária no estado de São Paulo: conceitos e sistemas de informações cadastrais. In: CONGRESSO PARA O PLANEAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 4., 2010, Faro. *Anais...* Faro, Portugal: Pluris, 2010. p. 1-13. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper179.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2016.
- GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. *Lembranças de São Paulo: o interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Solaris, 2003.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Inventário nacional de referências culturais: manual de aplicação*. Brasília, DF: Iphan, 2000. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_do_INRC.pdf. Acesso em: 6 maio 2017.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (15.12.2015): bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria Iphan nº 407/2010*. Brasília, DF: Iphan, 2015. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovio%C3%A1rio_dez_2015.pdf. Acesso em: 5 jul. 2019.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp, 1998.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea*. Bauru: Anap, 2019. (Coleção Primeiras Aulas).
- LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel, 1989.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucitec, 1982.

- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec Polis, 1984.
- MORAES, Ewerton Henrique de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O patrimônio ferroviário nos tombamentos do estado de São Paulo. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v. 9, n. 16, p. 18-42, 2017.
- MOREIRA, Danielle Couto. *Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)*. 2007. 313 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1956.
- ROCHA, Camilo. Por que o Brasil abriu mão do trem e ficou dependente do caminhão. *Nexo*, São Paulo, 25 maio 2018. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/05/25/Por-que-o-Brasil-abriu-m%C3%A3o-do-trem-e-ficou-dependente-do-caminh%C3%A3o>. Acesso em: 27 maio 2018.
- RUSKIN, John. *A lâmpada da memória*. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1995.
- SILVEIRA, João (ed.). *Álbum de Araraquara*. Araraquara: [s. n.], 1915.
- SOUKEF JUNIOR, Antônio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. Tese (doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005.
- VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. *Restauração*. Cotia: Ateliê Editorial, 2006.