

ENTRE A ACADEMIA E OS TRILHOS:

UM OLHAR SOBRE A TEMÁTICA FERROVIÁRIA NA
PÓS-GRADUAÇÃO DA FACULDADE DE ARQUITETURA
E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

EDUARDO BACANI RIBEIRO, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, BRASIL¹

Doutorando do programa de pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo na área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7856-3474>

E-mail: eduardoribeiro5@usp.br

BEATRIZ MUGAYAR KÜHL, UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, SÃO PAULO, BRASIL

Professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Mestre em Science in Architecture Conservation pela Katholieke Universiteit Leuven, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo e pós-doutorado em preservação pela Sapienza Università di Roma.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4290-1934>

E-mail: bmk@usp.br

DOI:

<https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v16i31p268-298>

RECEBIDO

12/02/2020

APROVADO

19/11/2021

¹ Agradecimento à Fapesp, nº do processo: 2020/02418-6 e ao CNPq, Bolsa de Produtividade em Pesquisa, processo n. 311306/2018-7

ENTRE A ACADEMIA E OS TRILHOS: UM OLHAR SOBRE A TEMÁTICA FERROVIÁRIA NA PÓS-GRADUAÇÃO DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

EDUARDO BACANI RIBEIRO, BEATRIZ MUGAYAR KÜHL

RESUMO

Este estudo objetiva compreender a presença da temática ferroviária na pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Paulo (FAU-USP), um dos principais centros de produção acadêmica sobre arquitetura e urbanismo no país, entre a década de 1990 – momento em que o tema passa a ser identificado nos trabalhos presentes no banco de dados bibliográficos Dedalus – e o ano de 2020. Assim, por meio de pesquisa na plataforma digital da referida universidade, com subsequente leitura de títulos, resumos e assuntos de teses e dissertações em que foi identificada a presença dos termos “ferrovia(s)”, “ferroviário” e “estações ferroviárias”, tabulou-se e formatou-se graficamente dados inéditos que auxiliam no entendimento de aspectos quantitativos, recortes temáticos, empíricos e espaciais, bem como tendências, lacunas e conexões presentes nesse corpus produzido ao longo de três décadas e que ainda não foi revisto historiograficamente. Espera-se que os resultados apresentados neste texto possam contribuir com trabalhos futuros que tenham por objetivo problematizar a temática ferroviária circunscrita à FAU-USP ou para além dela.

PALAVRAS-CHAVE

Ferrovias, Patrimônio ferroviário, Produção científica.

BETWEEN THE ACADEMY AND THE RAILWAYS: A LOOK AT THE RAILWAY THEME IN THE POSTGRADUATION OF THE FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO AT THE UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

EDUARDO BACANI RIBEIRO, BEATRIZ MUGAYAR KÜHL

ABSTRACT

This study aims to understand the presence of the railway theme in graduate studies at the Faculdade de Arquitetura e Urbanismo at the Universidade de São Paulo (FAU-USP), one of the main centers of academic production on architecture and urbanism in the country, in the period between the decade of 1990 – when the theme starts to show in the works present in the bibliographic database Dedalus – and the year 2020. Thus, through research on the digital platform of that university, with subsequent reading of titles, abstracts, and subjects of theses and dissertations in which we identified the presence of the terms “railway(s)”, “railway” and “railway stations”, we graphically tabulated and formatted new data that help in the understanding of quantitative aspects; thematic, empirical and spatial cutouts, and trends, gaps and connections present in this corpus produced over three decades and which has not yet been historiographically revised. We hope that the results presented in this text can contribute to future works that aim to problematize the railway theme limited to FAU-USP or beyond it.

KEYWORDS

Railways, Railway heritage, Scientific production.

1 O CATÁLOGO *ON-LINE* E A LINHA FÉRREA

Pensar questões que envolvem a implantação e o desenvolvimento das ferrovias é retornar a um momento de importantes transformações tanto em âmbito nacional quanto internacional. Fernando de Azevedo (1950), um dos pioneiros no estudo sobre a implantação das ferrovias no Oeste Paulista, está entre os vários autores que enfatizam o papel da estrada de ferro como uma das maiores conquistas do século XIX, provocando alterações na vida econômica, social, política e militar, podendo essa centúria ser denominada como o “século do caminho de ferro”. Reiterando a colocação de Azevedo, o historiador britânico Eric Hobsbawm indica que “nenhuma outra inovação tecnológica da época repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias” (HOBSBAWM, 1970, p. 61).

Em vista disso, ao longo dos anos, diversos estudiosos das mais diferentes áreas se debruçaram sobre questões que envolvem as linhas férreas. Importantes pesquisadores da Universidade de São Paulo (USP), na condição de professores ou alunos de pós-graduação, a exemplo do mencionado Fernando de Azevedo, discorreram sobre tal temática e se tornaram importantes referências para essa área de pesquisa.

Assim sendo, pensando pela perspectiva da pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), que tipo de trajetória historiográfica se delineou em torno da

temática ferroviária? Nesse sentido, quais são os dados quantitativos e os recortes temáticos e espaciais abordados? É possível reconhecer preferências e conexões entre os trabalhos? Desconhecendo as respostas e pensando que podem contribuir para um direcionamento crítico mais refinado acerca da temática ferroviária na pós-graduação de um dos principais centros de produção acadêmica sobre arquitetura e urbanismo do Brasil, foi desenvolvida uma pesquisa, por meio do banco de dados bibliográficos *on-line* Dedalus, cujo objetivo era responder alguns dos mencionados questionamentos.

1.1 Dedalus: questões ferroviárias na pós-graduação da FAU-USP

O historiador Carlo Ginzburg, ao discorrer sobre o catálogo *on-line* da Research Library da Universidade da Califórnia em Los Angeles (UCLA), denominado Orion, pontua que “os catálogos *on-line* permitem outras possibilidades: entre estas, o descobrimento (*inventio*) de um tema através do acaso” (GINZBURG, 2007, p. 164), de forma que o computador é capaz de multiplicar as possibilidades de surpreender o pesquisador com um dado efetivamente imprevisto. Para Ginzburg,

“a perambulação do historiador através dos catálogos (eletrônicos ou em papel) não é muito diferente daquela de um fotógrafo que caminha por uma cidade pronto a captar em um instantâneo uma realidade contingente e fugidia” (GINZBURG, 2007, p. 169).

O interesse pelo tema ferroviário em teses e dissertações produzidas na pós-graduação das universidades brasileiras, tendo como fonte os catálogos *on-line*, ganhou corpo apenas recentemente por meio das pesquisas realizadas pelos historiadores Lucas Mariani Correa e Eduardo Romero de Oliveira (2018; 2019). Segundo eles, desde o surgimento dos programas de pós-graduação de algumas áreas das Humanidades, na década de 1970, até 2016 – um período de aproximadamente 44 anos – tem-se um “*corpus* documental limitado” de 262 trabalhos² que tiveram como foco questões ligadas às ferrovias³.

² Os autores consideram nesse valor as produções das universidades públicas e também privadas que possuem base *on-line* para pesquisa. Entre as privadas estão: PUC com 15 trabalhos, FGV/Mackenzie com 7, Uniso com 2, e Unisantos, Fumec, Inesp e Anhanguera com 1 trabalho cada.

³ Nesse *corpus*, de acordo com Correa e Oliveira (2018), sobressaem-se as dissertações de mestrado, com 201 trabalhos abordando essa temática, seguidas das teses de doutorado, 59, e de livre-docência 2.

Com base nos dados apresentados por Correa e Oliveira (2018), observa-se que estes estudos começaram a se manifestar de maneira mais expressiva nas pós-graduações brasileiras apenas a partir da década de 2000 em diferentes áreas de pesquisa registradas pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), denotando o caráter recente e multidisciplinar de uma abordagem mais metódica do tema. A investigação realizada por Correa e Oliveira (2018) serviu de parâmetro e referência metodológica para esta pesquisa. No entanto, é importante pontuar algumas distinções entre os dois trabalhos. Correa e Oliveira (2018), além de trabalharem numa escala mais ampla, empregaram palavras-chaves distintas das empregadas nesta pesquisa. Tais autores utilizaram as expressões: “ferrovia”, “estrada de ferro”, “patrimônio ferroviário” e “patrimônio industrial”. Nesta pesquisa foi realizado um pré-teste que buscou investigar quais termos abarcariam o maior número de estudos referentes às ferrovias na plataforma Dedalus, objetivando alcançar trabalhos que tivessem a ferrovia como objeto central ou apenas como questão periférica, uma vez que, posteriormente, essa informação foi refinada e foram identificadas as pesquisas que tomaram questões ferroviárias como objeto central. Assim, as expressões selecionadas foram: “ferrovia(s)”, “ferroviário” e “estações ferroviárias”. Esse ponto será retomado novamente adiante.

A relevância de compreender a trajetória historiográfica construída pelas pós-graduações brasileiras tem sido assinalada por alguns autores. O historiador Francisco Falcon (1999), ao discutir a pós-graduação como objeto histórico, enfatiza a necessidade de uma observação crítica sobre os trabalhos realizados nesse segmento universitário. Karla Almeida (2017), ao analisar o processo histórico de constituição das pós-graduações nas universidades públicas brasileiras, reitera esse posicionamento, indicando que, apesar dos avanços e de possuir pouco mais de cinquenta anos de experiência, a pós-graduação ainda não apresenta estudos tão numerosos a seu respeito, carecendo de uma revisão crítica de seu percurso historiográfico.

O Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) foi criado como curso a partir de 1971, mas efetivou-se apenas em 1972, com a titulação de 16

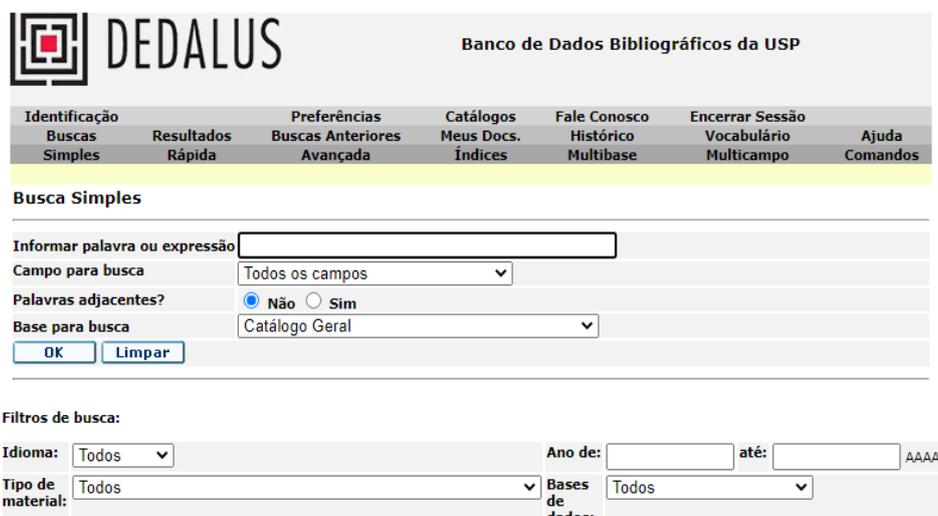
doutores, segundo os procedimentos da USP na época, que previam apenas a apresentação da tese. A partir de então, consolidou-se como programa regular: a primeira turma de mestrado teve início em 1973 e a de doutorado, somente em 1980, permanecendo como único doutorado em arquitetura e urbanismo no país até 1998 (APRESENTAÇÃO..., 2020). Assim, ao longo dos anos, diversos pós-graduandos desenvolveram suas pesquisas na instituição, bem como destacados professores estiveram à frente desses trabalhos orientando e capacitando novos profissionais.

As produções da pós-graduação da FAU-USP têm sido referência para debates e trabalhos sobre temas diversos do campo da arquitetura e do urbanismo, estabelecendo, inclusive, intercâmbios nacionais e internacionais com outras universidades e importantes centros de pesquisa. O acervo de teses e dissertações desenvolvidas ao longo de quase seis décadas está reunido e disponível na biblioteca da faculdade e, por meio da Resolução n.º 2.226, de 8 de julho de 1981, passou a compor o Sistema Integrado de Bibliotecas da Universidade de São Paulo (SIBiUSP), que estabeleceu uma organização sistêmica para o conjunto de 38 bibliotecas da universidade, atualizando e aperfeiçoando os seus serviços. Posteriormente, em 1985, foi implantado o Banco de Dados Bibliográficos da USP, o Dedalus, regulamentado pela Portaria n.º 2.922, de 16 de novembro de 1994. Por meio dessa base digital é possível acessar livremente o catálogo das bibliotecas da USP⁴.

Dessa forma, o Dedalus consolidou-se como um importante canal de pesquisa e conexão da USP com outras instituições de ensino superior e com sua própria comunidade acadêmica. Por meio desse catálogo *on--line* é possível pesquisar sobre livros, CDs, material cartográfico, teses, dissertações, material iconográfico, artigos, entre outros itens que estão disponíveis para acesso virtual e/ou físico. Para pesquisar, basta inserir uma palavra-chave ou expressão, preencher o campo de busca (autor, título, assunto etc.) e a base de pesquisa (se biblioteca de faculdade, de museu etc.), sendo possível ainda refinar o interesse acionando outros recursos disponíveis (Figura 1).

⁴ Disponível em: <http://www.dedalus.usp.br>. Acesso em: 9 dez. 2020.

FIGURA 1
Banco de dados
bibliográficos da
USP.
Fonte: Dedalus,
2020.



O sistema Dedalus foi utilizado para pesquisar quais trabalhos (teses e dissertações) realizados na pós-graduação da FAU-USP abordaram a temática das ferrovias, seja de forma central ou periférica. Para tanto, o campo “Informar palavra ou expressão” foi preenchido com os termos “ferrovia” (no singular e no plural), “ferroviário” e “estações ferroviárias”, o que resultou em 53 trabalhos em que essas expressões constam no título, no resumo e/ou no assunto⁵. Uma vez que a plataforma também possibilita a leitura desses referidos campos em seu próprio site, ou seja, sem a necessidade de uma consulta física, foi a partir desses itens e de informações objetivas referentes às pesquisas que se tabulou e formatou graficamente os dados encontrados para um melhor entendimento das questões a serem observadas.

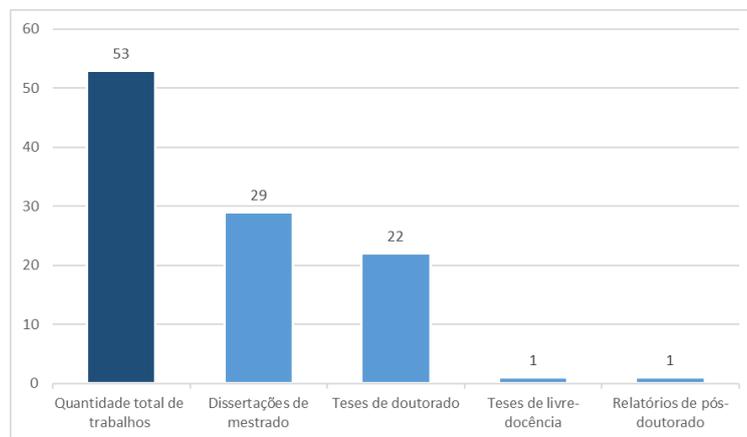
1.2 Análise quantitativa

Segundo a chefe da seção técnica de materiais bibliográficos da biblioteca da FAU-USP, Letícia de Almeida Sampaio, até o ano de 2020, o catálogo *on-line* possuía 1.936 trabalhos referentes à pós-graduação, sendo 1.201 dissertações, 719 teses de doutorado e 16 teses de livre-docência. Com base nesses dados,

⁵ Destaca-se que, após a pesquisa individual das mencionadas expressões, foi preciso um comparativo entre os resultados, posto que há trabalhos que aparecem na busca para mais de um dos termos pesquisados.

pode-se constatar que, de toda a produção da pós-graduação da FAU-USP cadastrada digitalmente no Dedalus, aproximadamente 3% apresentam em seus títulos, resumos e/ou assuntos termos relativos à questão ferroviária, da forma como pesquisada (Gráfico 1). Tal valor não parece ser um número marginal, dada a vastidão dos temas que envolvem a arquitetura e urbanismo abordados no programa.

GRÁFICO 1
Quantidade de trabalhos em que a questão ferroviária consta no título, resumo e/ou assunto (1991-2020) – FAU-USP.
Fonte: elaborado pelos autores, 2020.

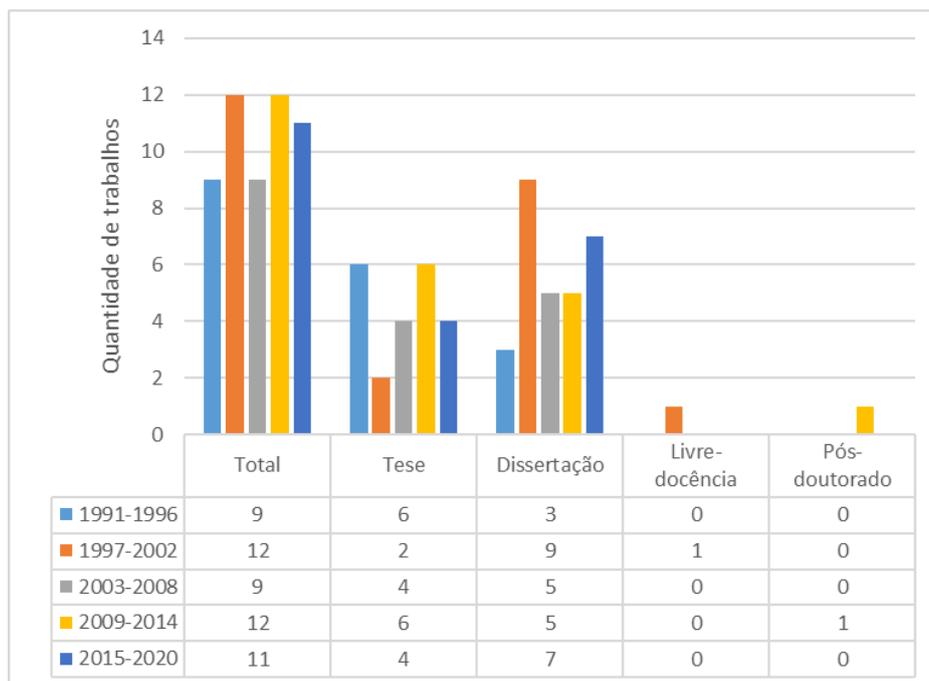


É possível observar que os estudos que mais versaram sobre algum aspecto relacionado às ferrovias foram as dissertações de mestrado, seguidas das teses de doutorado. De maneira bastante discreta em relação a esses dois itens, constam apenas uma tese de livre-docência⁶ e um relatório de pós-doutorado. A predominância das dissertações, assim como ocorreu nas investigações de Correa e Oliveira (2018), demonstra que a temática ferroviária se intensificou na pós-graduação da FAU-USP, sobretudo, a partir das monografias de mestrado, ou seja, de estudos realizados em um tempo menor.

⁶ Esse restrito número se relaciona ao recorte desta pesquisa, pois, por exemplo, a livre-docência de Beatriz Mugayar Kühl, *Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*, defendida em 2006, trata de temas ferroviários, mas incluídos no panorama mais abrangente do patrimônio industrial. Por não ter em seu título e palavras-chave as ferrovias, a tese não foi contabilizada neste estudo. Do mesmo modo, outros trabalhos relacionados ao patrimônio industrial podem também abarcar temas ferroviários, mas seria necessário entrar no conteúdo específico de cada um deles. Pelo fato de as ferrovias não serem o tema central desses trabalhos, eles não foram contabilizados neste artigo, dado o recorte escolhido.

Embora a pós-graduação da FAU-USP tenha surgido no início da década de 1970, o Dedalus identificou apenas estudos feitos a partir do início da década de 1990,⁷ período de sua implementação. No Gráfico 2, observa-se a distribuição dessa produção ao longo de intervalos quinquenais.

GRÁFICO 2
Distribuição dos trabalhos em períodos quinquenais. Fonte: elaborado pelos autores, 2020.

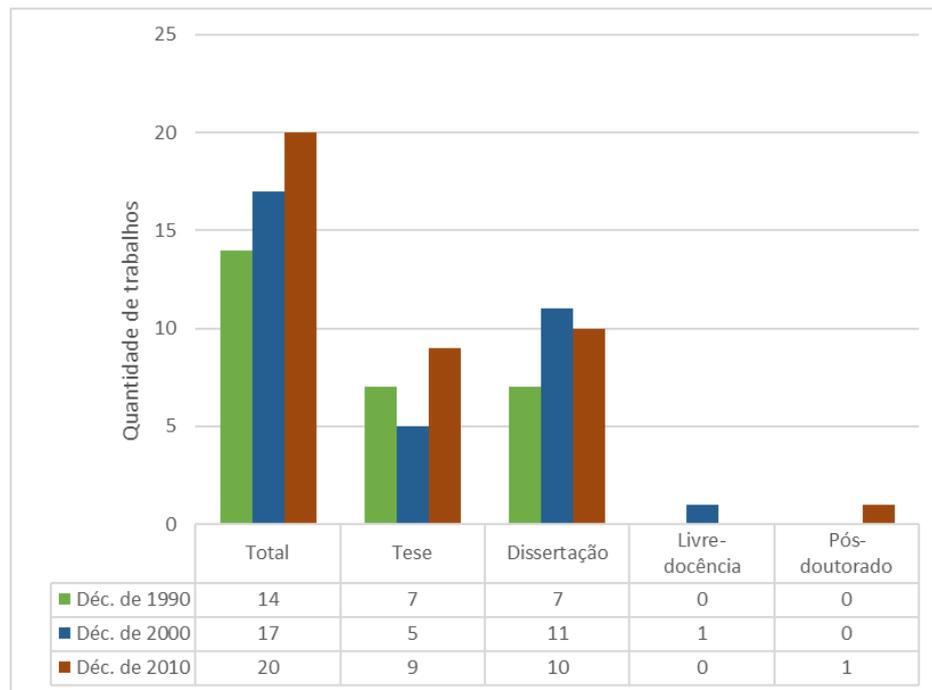


No recorte temporal mostrado (de 1991 a 2020), é possível observar que, embora apareça uma diferença quantitativa entre os quinquênios – algo que pode ser explicado pela própria dinâmica de produção de trabalhos de pós-graduação, que abarcam pesquisas que se estendem de dois a cinco anos –, a produção quinquenal oscila entre 9 e 12 trabalhos, denotando uma produção com certa constância e em quantidade significativa.

⁷ De acordo com informações prestadas por Célia Campos da Cruz e Letícia de Almeida Sampaio, respectivamente, funcionária da Seção Técnica de Atendimento ao Usuário e chefe da Seção Técnica de Materiais Bibliográficos da FAU-USP, referente à década de 1970 estão cadastradas no Dedalus apenas três teses, além disso a obrigatoriedade do aluno de pós-graduação em disponibilizar sua tese ou dissertação na biblioteca digital passou a valer a partir de 2007 (Resolução CoPGR 5401-17.04.2007), sendo assim, antes desta data, tais materiais poderiam ser disponibilizados pelos alunos apenas em formato físico.

Ao alterar o recorte temporal e organizar graficamente os trabalhos a partir das décadas em que eles foram defendidos (Gráfico 3), ganha-se uma outra percepção dessa produção científica:

GRÁFICO 3
Distribuição dos trabalhos em décadas⁸.
Fonte: elaborado pelos autores, 2020.



No Gráfico 3, tomando por base os valores totais da produção a cada período, observa-se que a cada década houve um aumento de três trabalhos que discutem questões pertinentes à esfera ferroviária. Desse modo, ao comparar os valores totais da década de 1990 com os da década de 2010, nota-se um crescimento de quase 43% desse tipo de pesquisa na pós-graduação da FAU-USP.

A partir de tais dados e do recorte temporal por decênios, tentou-se compreender com mais rigor quais recortes temáticos foram discutidos pelos referidos estudos. Posto que não seria possível pontuar os 53 trabalhos neste artigo, selecionou-se, a partir da leitura prévia, alguns estudos que exemplificam o teor das discussões em cada período.

⁸ Ressalta-se que nesses valores não estão inclusas uma tese e uma dissertação que foram defendidas em 2020.

1.2.1 As primeiras pesquisas identificadas – década de 1990

As duas primeiras teses identificadas por meio do Dedalus em que a questão ferroviária está presente no título, resumo e/ou assunto tiveram como foco o estado de São Paulo e foram orientadas pelo professor Carlos Lemos. Tal pesquisador, apesar de não ter em suas publicações tratado de temas ferroviários, dedicou-se a questões arquitetônicas relacionadas com as transformações proporcionadas pela economia cafeeira no estado de São Paulo, entre finais do século XIX e início do século XX, o que, indiretamente, estabelecia relações com o sistema ferroviário paulista, algo que ele pôde desenvolver e amplificar em sua atuação no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) em pareceres sobre a preservação do conjunto das estações ferroviárias em meados da década de 1970 (KÜHL, 1998, p. 310).

Assim, as primeiras pesquisas identificadas na década de 1990 estabeleceram uma relação com a tese de livre-docência que Lemos havia defendido em 1984 na mesma instituição,⁹ e que, posteriormente, deu origem ao livro *Alvenaria burguesa*, publicado em 1985. Em vista disso, tais produções tomaram como objeto central de seus estudos a moradia paulista e a linguagem eclética que predominou durante o auge da cultura cafeeira no estado de São Paulo, procurando “verificar: o papel da ferrovia, como fator decisivo para viabilização do processo de modernização da cidade” (BORTOLUCCI, 1991) e que “a ferrovia representou o início de um processo que levou a uma nova morada, instigando e resolvendo a interrupção do morar anterior” (HOMEM, 1992).

A primeira tese a tomar uma estrutura ferroviária como objeto central de seu estudo foi publicada apenas em 1994, tendo como tema a Vila Martin Smith, em Paranapiacaba, município de Santo André. O objetivo era analisar, entre outras questões, o processo de formação, o modelo de habitação e o sistema construtivo desse espaço (MINAMI, 1994) bastante particular em suas características formais e urbanísticas e que pertenceu à São Paulo Railway, a primeira ferrovia paulista.

⁹ É relevante mencionar que o resumo da tese de livre-docência de Carlos Lemos não está disponível no Dedalus, dessa forma, não é possível saber se existe alguma referência às ferrovias, mesmo que de forma marginal. No campo assunto, só consta a expressão: edifícios residenciais.

Em relação às dissertações de mestrado, assim como aconteceu no caso das teses, de início, não foram publicadas pesquisas versando diretamente sobre alguma estrutura ferroviária, mas, sim, objetivando um “melhor entendimento do tecido urbano [...] a partir de dois enfoques: a história e a estrutura do espaço” (CASERTANI, 1993), bem como discutindo as “relações entre a operação do sistema ferroviário e a evolução do espaço urbano” (PASSARELLI, 1994). A primeira dissertação de mestrado a centrar sua pesquisa em uma estrutura ferroviária foi publicada apenas na segunda metade da década de 1990, tendo como título: *Preservação como projeto: área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Cia. Mogiana – Campinas-SP* (VILLANUEVA, 1997).

É possível observar que a questão ferroviária, no recorte analisado, é identificada nas teses e dissertações da FAU-USP de formas distintas, uma vez que, enquanto as teses a introduzem pela perspectiva da história da arquitetura, as dissertações a ingressam a partir de uma análise voltada para o campo do planejamento e desenho urbano. Também é possível observar que apenas na segunda metade da década de 1990, começam a ser defendidos os trabalhos que passaram a abordar de forma mais específica outros recortes temáticos associados às ferrovias.

A exemplo disso, em 1996, Beatriz Kühl, discutindo sobre a preservação da Arquitetura do Ferro em São Paulo, discorre, entre outras questões, acerca das estações ferroviárias do trecho entre Santos e Jundiaí e procura “fazer face às fundamentais e incontornáveis questões relativas aos monumentos históricos: por que e como preservar” (KÜHL, 1996). Dois anos depois, Sueli de Bem buscou realizar a

ordenação de informações acerca das estações ferroviárias paulistas [...] [tendo em vista o] campo da história da arquitetura e do urbanismo, e também do patrimônio cultural (BEM, 1998).

Em 1999, Antônio Soukef “trata da reabilitação do conjunto ferroviário da atual cidade de Mairinque” (SOUKEF JÚNIOR, 1999) e Nilson Ghirardello do “processo de formação dos povoados criados junto às estações da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (GHIRARDELLO, 1999).

Ou seja, começam a se manifestar naquele momento questões ligadas à preservação, ao restauro e à reabilitação de algumas estruturas das ferrovias, assim como a ideia de se observar o conjunto ferroviário (e não apenas o bem isolado) e de estudar a penetração da linha férrea e dos agentes sociais envolvidos nesse processo (e não somente da estrutura ou do desenho urbano). O teor das referidas discussões posiciona a ferrovia como uma referência cultural e sinaliza para uma conformidade com a ampliação do conceito de patrimônio como oficializado, no final da década anterior, pela Constituição de 1988. Além disso, nota-se a predominância do estado de São Paulo em tais investigações.

1.2.2 Perspectiva urbana – década de 2000

Na década de 2000, a temática ferroviária é mencionada majoritariamente nos títulos, resumos e/ou assuntos das pesquisas de modo periférico ou, quando central, sobretudo, a partir da perspectiva da escala urbana e da relação ferrovia/espço urbano, uma vez que vários trabalhos abordaram cidades que se originaram ou se desenvolveram no entorno de ferrovias. Adriana Belleza, ao propor a requalificação de determinado trecho do eixo ferroviário da cidade de São Paulo, pretende “a inserção de novos usos e ocupações, transformando este estudo em um projeto-piloto, que possa indicar soluções e metodologias para a requalificação de todo o eixo ferroviário paulistano” (BELLEZA, 2002). Já Antônio Soukef Júnior “procura mostrar o processo de urbanização registrado em Bauru, a partir da implantação de três ferrovias, e as consequências, advindas deste fato, na sua evolução urbana” (SOUKEF JÚNIOR, 2005). Cristina de Campos, por sua vez, ao concentrar sua análise no engenheiro civil Antonio Francisco de Paula Souza, busca “analisar como foi construída a rede de infraestrutura territorial e urbana do estado de São Paulo” (CAMPOS, 2007).

No entanto, fortalecendo uma linha de discussão que propõe o alargamento da temática por uma outra perspectiva, estão presentes nessa década, também, estudos que passaram a abordar caminhos de ferro do Paraná (NADAL, 2000), pequenas empresas ferroviárias do estado de São Paulo (TOURINHO NETO, 2001), oficinas ferroviárias (FRANCISCO, 2007) e que incorporaram discussões que ainda não haviam acontecido na pós-graduação da FAU-USP pela vertente ferroviária, ou teses que

abordaram de modo aprofundado questões que até então vinham sendo tratadas de maneira muito discreta. Um exemplo é a tese de livre-docência de Ana Lanna. Entre outras questões, a autora tratou da montagem e operação da rede ferroviária focando no capital e nos agentes públicos e privados envolvidos nesse processo, além de caracterizar a “classe trabalhadora identificando os atributos de nacionalidade, cor, origem associando-os à carreira funcional (...) [e às] múltiplas agremiações criadas por este grupo” (LANNA, 2002).

Destaca-se que nesse período alguns bens ferroviários bastante simbólicos foram tombados. Em 2001, em Jundiaí, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (Processo Iphan n.º 1.485-T-01) o Complexo Fepasa, antigo conjunto de edificações da Companhia Paulista. Paranapiacaba, que já era tombada pelo Condephaat desde 1987 (Resolução de Tombamento n.º 37/1987), foi tombada, também, em outras duas esferas: federal, em 2002, pelo Iphan (Processo Iphan n.º 1252-T-87) e municipal, em 2003, pelo Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Artístico Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (Comdephaasa).

Além disso, a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, extinguiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA)¹⁰, atribuindo ao Iphan a responsabilidade de receber, administrar e zelar pela guarda e manutenção dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos dessa rede. Tais ações são relevantes de serem pontuadas, pois suas repercussões aparecem nas pesquisas defendidas na FAU na década seguinte.

1.2.3 Estações ferroviárias, registro e preservação – década de 2010

Nota-se que, na década de 2010, a questão ferroviária na pós-graduação da FAU-USP, diferente da década anterior, expressou-se de forma central, dando maior consistência à discussão em torno das estações ferroviárias e da preservação e registro dos bens ligados às ferrovias.

¹⁰ Em 1971, as ferrovias do estado de São Paulo, 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), que, desse modo, passou a integrar o patrimônio de cinco companhias: Paulista, Sorocabana, Mogiana, Araraquarense e São Paulo-Minas. A empresa funcionou até sua federalização em 1998, quando foi incorporada ao patrimônio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que já existia desde a década de 1950.

Dessa forma, Antônio Soukef Júnior, em seu relatório de pós-doutorado, teve como foco “a preservação dos conjuntos ferroviários da São Paulo Railway em Santos e Jundiaí” (SOUKEF JÚNIOR, 2010). Thais Cruz, por sua vez, ao tomar como objeto de estudo a Vila Ferroviária de Paranapiacaba,

propõe analisar as possíveis causas da descaracterização e perda gradativa de seu acervo ferroviário e da paisagem urbana e as práticas de intervenção de restauro visando à preservação de seus remanescentes (CRUZ, 2013).

Ana Lúcia Silva, ao investigar parte do tronco oeste da Companhia Paulista,

pretende contribuir para a preservação do patrimônio ferroviário paulista através da pesquisa documental, inventário, levantamento, registro e análise dos edifícios destinados às estações de passageiros (SILVA, 2014).

E João Souza, ao estudar 25 exemplares de estações ferroviárias da Sorocabana, observa que “a análise do corpo de edifícios possibilitou a organização em séries e a sua catalogação em fichas” (SOUZA, 2015). Por fim, Luciana Inoue buscou “estudar a história social das vilas ferroviárias da Companhia Paulista e contribuir para a discussão sobre a preservação das mesmas” (INOUE, 2017).

Em vista disso, é possível reconhecer que várias discussões realizadas na década de 2010 reverberaram ações que órgãos de preservação empreenderam na década anterior e que, também, empreendiam naquele período, uma vez que o Iphan, por meio da Portaria Iphan n.º 407/2010, instituiu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e passou a fazer o registro de várias edificações ligadas às ferrovias. Em 2015, tal lista já contava com 639 bens inscritos¹¹, localizados em diferentes estados brasileiros. Ademais, entre 2011 e 2018, o Condephaat tombou o complexo ferroviário de 25 estações

¹¹ Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 5 dez. 2020.

ferroviárias¹² do interior paulista, além de uma outra, tombada de modo isolado¹³. Nesse segmento, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp), entre 2015 e 2018, também tombou o conjunto de duas estações ferroviárias (Jaguará¹⁴ e Perus¹⁵) e as antigas oficinas da São Paulo Railway,¹⁶ localizadas no Bairro da Lapa – além da antiga estação de bondes do Brás¹⁷ e de algumas estações do metrô (Liberdade, Portuguesa-Tietê, Armênia e Santana¹⁸).

1.2.4 Atualidade – 2020

A década de 2020 teve início com a defesa de uma tese e de uma dissertação em que a temática ferroviária se apresentou de maneira central. Tais estudos manifestaram avanços e reforçaram metodologias aplicadas ao longo do recorte temporal observado.

Eduardo Ribeiro (2020), ao abordar a Estrada de Ferro Araraquara, destaca uma companhia férrea que não é uma grande empresa ferroviária paulista e que ainda não havia sido abordada pela perspectiva arquitetônica em um curso de pós-graduação. Por meio do registro de 17 estações ferroviárias no trecho entre Araraquara e São José do Rio Preto, trabalha com uma metodologia que já havia sido utilizada, por exemplo, por Kühn (1996), Silva (2014) e Souza (2015) em estudos desse tipo; ou seja, o autor reforça um método de registro de estações ferroviárias paulistas que tem sido aplicado em diferentes trechos e empresas ferroviárias por mais de duas décadas na pós-graduação da FAU-USP.

12 Jundiá (Resolução 53 de 13/06/2011), Franco da Rocha (Resolução SC 74 de 19/08/2011), Rio Grande da Serra (Resolução 76 de 19/08/2011), Caieiras (Resolução 87 de 18/10/2011), Várzea Paulista (Resolução 86 de 18/10/2011), Perus (Resolução 88 de 18/10/2011), Ribeirão Pires (Resolução 89 de 18/10/2011), Botucatu (Resolução 91 de 11/10/2012), Louveira (Resolução 41 de 16/07/2012), Andradina (Resolução 42 de 16/07/2012), Vinhedo (Resolução 40 de 16/07/2012), Araçatuba (Resolução 43 de 16/07/2012), Piraju (Resolução 12 de 27/03/2013), Valinhos (Resolução 98 de 23/10/2013), Piratininga (Resolução 30 de 10/06/2013), Sumaré (Resolução 04 de 06/02/2013), Cruzeiro (Resolução 116, de 18/12/15), Avaré (Resolução 23 de 15/03/2016), Chavantes (Resolução 22 de 15/03/2016), Jaguariúna (Resolução 66 de 21/06/2016), Santos (Resolução 64 de 19/12/2017), Pindamonhangaba (Resolução SC-060 de 19/12/2017), Bauru (Resolução 22 de 22/03/18), Ourinhos (Resolução 26 de 27/03/18) e Sorocaba (Resolução 13 de 26/02/18).

13 Piquete (Resolução SC-09, de 21/01/2014).

14 Resolução N° 13/CONPRESP/2015.

15 Resolução N° 14/CONPRESP/2015.

16 Resolução N° 11/CONPRESP/2018.

17 Resolução N° 01/CONPRESP/2014.

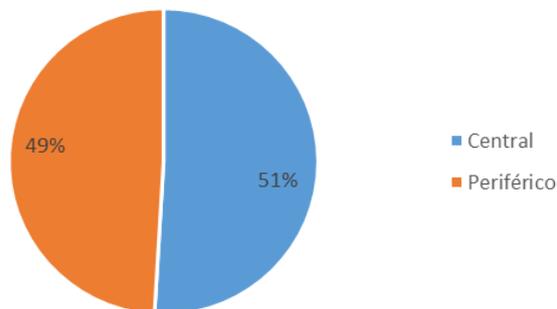
18 Resolução N° 40/CONPRESP/2017.

Lucas Oliveira (2020), ao abordar o sistema ferroviário de Uberlândia, Uberaba e Araguari, localizadas no Triângulo Mineiro, aplica a análise de Unidades de Paisagem às linhas férreas propondo a ideia de ferrovia-parque como meio de incrementar os sistemas de espaços livres. O autor propõe a análise dos ambientes ferroviários a partir de uma perspectiva da paisagem, bem como transfere para o ambiente mineiro uma proposta de articulação e ressignificações de espaços ferroviários que já vinham se manifestando nas pesquisas de pós-graduação da faculdade desde a década de 1990 para cidades paulistas.

1.3 Características de teses e dissertações

A partir do *corpus* analisado, despertou-se o interesse por certas questões. Por exemplo, nas pesquisas em que a questão ferroviária se apresentou em títulos, resumos e/ou assuntos, em quantas delas a temática apareceu de forma central e em quantas de forma periférica¹⁹ (Gráfico 4)?

GRÁFICO 4
Distribuição da questão ferroviária como tema central ou periférico das teses e dissertações.
Fonte: elaborado pelos autores, 2020.

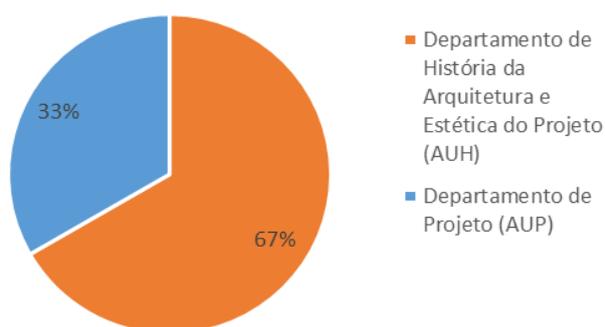


¹⁹ Para definir em quais trabalhos a temática ferroviária ocorre de forma central ou não foi preciso ler as informações referentes a cada um dos mesmos, contidas no Dedalus. Por exemplo, no campo “assunto” do trabalho da Maria Angela Bortolucci (BORTOLUCCI, 1991) consta: “História da Arquitetura; Casas (Arquitetura)”. No resumo: “O estudo da arquitetura eclética do período cafeeiro no centro-oeste é o tema deste trabalho, tendo em vista o caso específico da moradia urbana de São Carlos. Nesta pesquisa procura-se verificar: o papel da ferrovia, como fator decisivo para a viabilização do processo de modernização da cidade; a importância do imigrante, principalmente o italiano, como profissional da construção; a influência da legislação, atuando como reflexo das novas aspirações da sociedade; e finalmente, como ocorreu o processo de apropriação e reinterpretação popular de novas soluções construtivas, plásticas etc., durante o período da economia liderado pelo café”. Ou seja, o tema central da pesquisa é a arquitetura eclética na moradia urbana de São Carlos, enquanto a temática ferroviária ocupa uma posição secundária.

Nota-se que a questão ferroviária, no recorte observado, expressou-se de forma central e periférica, praticamente, de modo equilibrado, ou seja, esse tema se manifestou nas pesquisas, mas foi discutido, de modo central e aprofundado, em aproximadamente metade delas. Isso se deu tanto no caso das teses de doutorado como das dissertações de mestrado. Portanto, observa-se que se as pesquisas presentes no Dedalus que apresentam a questão ferroviária em seus títulos, resumos e/ou assuntos, referentes à FAU-USP, totalizam aproximadamente 3% deste valor, cerca 1,5% se debruçaram sobre alguma questão ferroviária de forma mais aprofundada. Destes trabalhos, nos quais a temática ferroviária teve uma conotação central, Beatriz Mugayar Kühl é a docente que mais auxiliou as pesquisas, contando com três orientações e uma supervisão de pós-doutorado. Ela é sucedida por Murillo Marx, que orientou três destas produções²⁰. Ambos os professores são provenientes do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto (AUH).

Considerando os três departamentos da FAU-USP – Departamento de Tecnologia da Arquitetura (AUT), Departamento de Projeto (AUP) e o AUH –, os trabalhos centrados na temática ferroviária foram organizados a partir do departamento de origem de seus orientadores Gráfico 5, que é a forma como eles estão cadastrados no Dedalus.

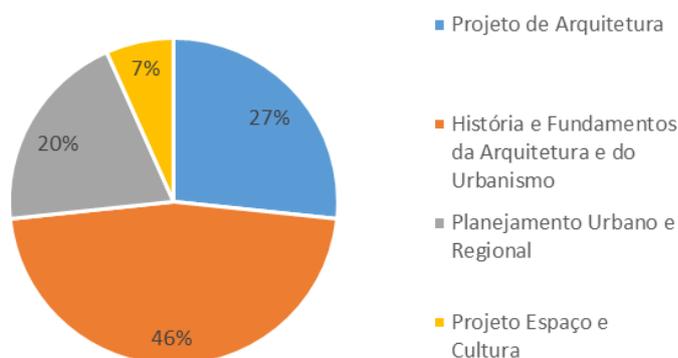
GRÁFICO 5
Distribuição dos trabalhos centrados na temática ferroviária de acordo com o departamento de origem do orientador.
Fonte: elaborado pelos autores, 2020.



²⁰ Murillo Marx orientou trabalhos apresentados entre 1994 e 2005. Beatriz Kühl teve o primeiro trabalho de orientandos sobre o tema defendido em 2006 e os têm orientado até atualidade (2020).

Essa distribuição mostra que a maior parte das pesquisas centradas na temática ferroviária tiveram a orientação de professores vinculados do AUH, que é seguido, numa proporção menor, pelo AUP. Pelos dados, nenhum orientador esteve vinculado ao AUT. Uma vez que o Dedalus não informa a área de concentração da pós-graduação²¹ em que foram desenvolvidos os trabalhos, por meio da plataforma *on-line* do banco de teses e dissertações da USP²², foi possível encontrar essa informação para as pesquisas defendidas a partir de 2006 e, posteriormente, organizar graficamente aquelas que tiveram como objeto central a temática ferroviária Gráfico 6.

GRÁFICO 6
 Área de concentração dos trabalhos apresentados a partir de 2006 e centrados na temática ferroviária.
 Fonte: elaborado pelos autores, 2020.



A partir do Gráfico 6 e de informações prestadas pela própria FAU-USP quanto à área de concentração que se sobressai nas pesquisas – História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo²³ –, observa-se que quase metade dos estudos centrados na temática ferroviária, apresentados a partir de 2006, objetivaram “investigar a produção da arquitetura,

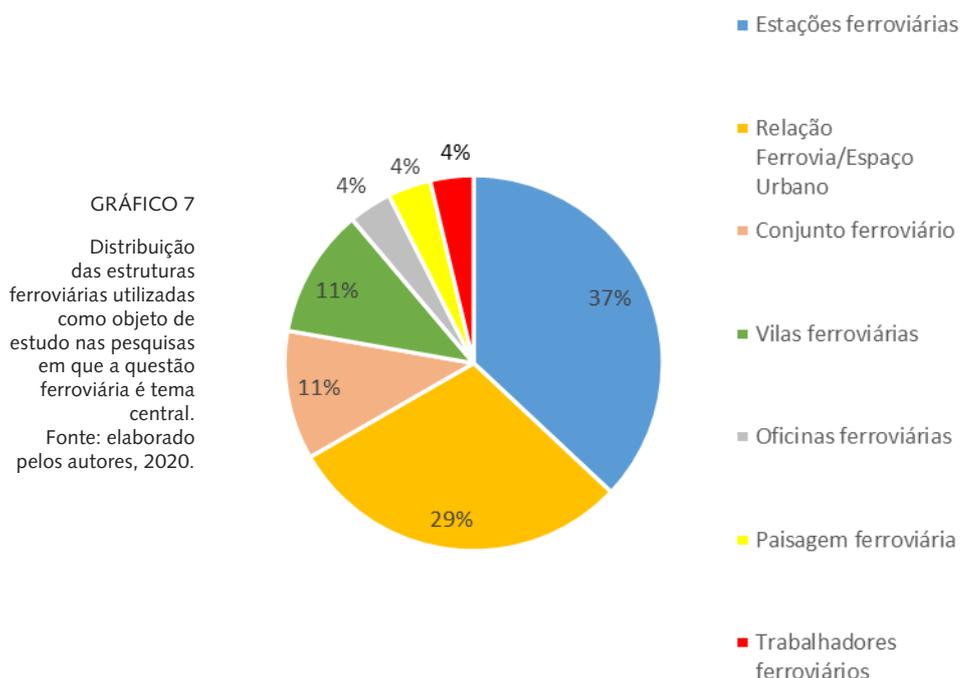
21 A FAU-USP tem três departamentos. Até 2002, o programa de pós-graduação contava com três áreas de concentração, que, a partir daquela data foram reformuladas. Atualmente, o Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo conta com sete áreas de concentração: Habitat; História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo; Paisagem e Ambiente; Planejamento Urbano e Regional; Projeto de Arquitetura; Projeto Espaço e Cultura; Tecnologia da Arquitetura. Importante pontuar que a faculdade, hoje em dia, também conta com o programa de pós-graduação em Design.

22 Disponível em: <https://www.teses.usp.br/>. Acesso em: 6 nov. 2020.

23 Essa área de concentração, atualmente, possui três linhas de pesquisa: Memória Práticas e Representações; Cultura Produção Material e Instituições; Estética Historiografia e Crítica.

do urbanismo e do design e suas múltiplas articulações com a história da arte, da técnica, do patrimônio, da paisagem, da cidade e da habitação” (HISTÓRIA..., 2020).

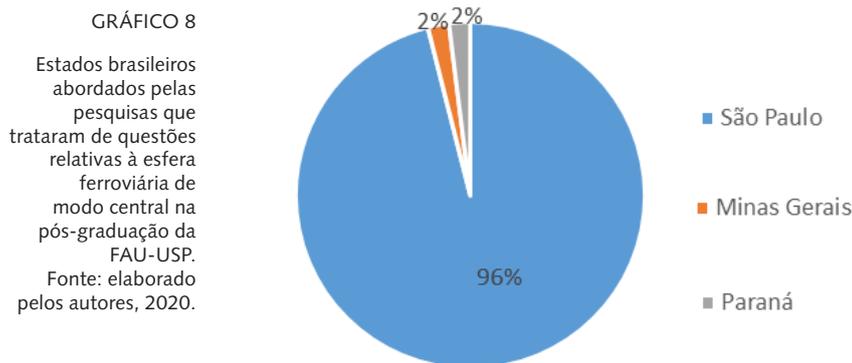
Isto posto, e ainda tomando por base os trabalhos em que a questão ferroviária foi tema central, identificou-se qual tipo de estrutura ou relação ferroviária foi tomada como objeto de pesquisa (Gráfico 7).



Para além da relação ferrovia/espço urbano – que denota a importância que o sistema ferroviário teve no processo de urbanização de boa parte do interior paulista –, a maioria dos trabalhos tomaram como tema central as estações ferroviárias, não por acaso as faces mais públicas do complexo ferroviário e que, em muitos casos, estavam sintonizadas a uma proposta arquitetônica mais erudita. Nesse sentido, construções como vilas ferroviárias e oficinas aparecem com uma porcentagem bem menos expressiva e outras tipologias, ainda mais modestas em sua arquitetura, sequer configuraram nesse quadro, como no caso dos armazéns pertencentes às ferrovias. Também é possível notar que poucos estudos se debruçaram com maior amplitude sobre o conjunto ou complexo ferroviário. Paisagem e

trabalhadores ferroviários estão entre as características menos exploradas, o que demonstra que, ao longo dos anos, pouco se investigou sobre a mão de obra adotada na operação ou construção das edificações ferroviárias, bem como da paisagem conformada a partir da instalação, funcionamento e sobrevivência – mesmo que ociosa – de tais elementos.

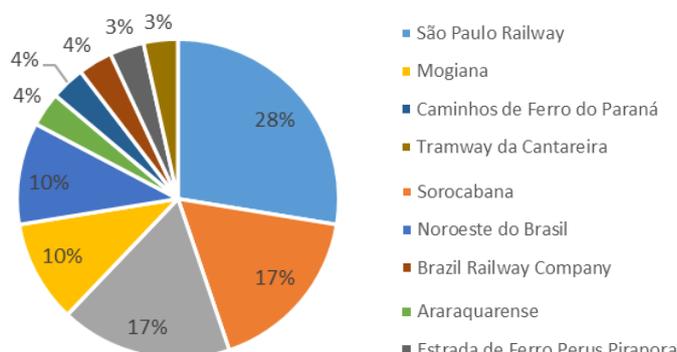
Também é possível observar, como mencionado anteriormente, que as pesquisas tiveram preferência pelo estado de São Paulo, uma vez que apenas dois estados brasileiros, de modo pontual, aparecem nesses estudos centrados no tema da ferrovia. Nesse sentido, não foi identificada qualquer pesquisa sobre estruturas ferroviárias das regiões Norte e Nordeste, da maior parte da região Sul do país (Santa Catarina e Rio Grande do Sul) ou do exterior²⁴, posto que os trabalhos nesse segmento foram caracterizados pelo teor nacional e majoritariamente paulista (Gráfico 8).



Mesmo em relação ao estado de São Paulo, as pesquisas analisadas tiveram preferência por determinadas empresas férreas (Gráfico 9).

²⁴ O que não quer dizer que determinadas estruturas ferroviárias do exterior não tenham sido discutidas nos trabalhos, mas, diante da pesquisa, pôde-se observar que elas não são mencionadas no título resumo e/ou palavras-chave. O trabalho de Neres (2018), por exemplo, não cita nesses referidos campos que são abordadas em sua pesquisa a estação central de Berlim e de Amsterdã.

GRÁFICO 9
Empresas férreas discutidas nos trabalhos em que a questão ferroviária assume posicionamento central.
Fonte: elaborado pelos autores, 2020.



É possível observar, portanto, que a maioria dos trabalhos abordou grandes companhias ferroviárias do estado de São Paulo, com destaque para a São Paulo Railway (posteriormente, nomeada como Santos-Jundiaí), a Paulista e a Sorocabana. Companhias férreas com menores extensões foram exploradas de forma pontual, como nos casos da Araraquarense, da Tramway da Cantareira e da Estrada de Ferro Perus-Pirapora²⁵.

1.4 Relação e conexões com outras Unidades da USP

Como mencionado anteriormente, o Dedalus possibilita o acesso ao acervo de outras bibliotecas e, assim, à produção de outras unidades de pós-graduação da USP. Dessa maneira, a título de menção, utilizando a mesma metodologia e os termos pesquisados anteriormente para a FAU-USP, foi possível encontrar 74 trabalhos referentes a teses e dissertações da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) e 7 relativos à Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA). Tal material permite observar distinções entre a produção científica das três unidades e, também, certas conexões, como se tentará pontuar a seguir.

A FFLCH, diferentemente da FAU, não aborda a questão ferroviária majoritariamente pela perspectiva das estações ferroviárias e do estado de São Paulo, uma vez que apenas dois trabalhos identificados versam

²⁵ Importante destacar que o acervo de tal estrada de ferro, embora de pequena extensão, é tombado pelo Condephaat (Resolução 05 de 19/01/1987 e Resolução 56 de 13/12/2000). Tal tombamento contempla material rodante, linhas férreas, oficinas, equipamentos de apoio e outras instalações.

sobre essas construções ferroviárias e metade dos estudos não discorre sobre o território paulista. Além disso, o recorte espacial adotado pelas pesquisas desenvolvidas na FFLCH é muito mais abrangente. Essa é uma tendência desde trabalhos mais antigos, a exemplo da pesquisa realizada por José Roberto Dias, que discute desde a primeira ferrovia do Rio Grande do Sul (DIAS, 1978) até produções mais recentes, como a pesquisa sobre os trabalhadores e a rotina da Chicago and North Western Railway (BORTOTO, 2013), ou sobre o patrimônio ferroviário presente em Campo Grande (MARQUES, 2014). Também constam pesquisas acerca da Ferrovia Nova Transnordestina (CAMARGO, 2015), das primeiras concessões ferroviárias na Argentina e no Brasil (ALBUQUERQUE, 2015) e sobre a Rede Sul Mineira (SILVA, 2018).

É possível encontrar, a partir da metodologia utilizada, pesquisas na pós-graduação da FFLCH que tocam, para além do estado de São Paulo, de modo central ou periférico, questões ferroviárias referentes aos estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Amazonas, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Rio de Janeiro; ou, de forma mais ampla, a região Centro-Oeste, o panorama brasileiro, a América do Sul, a América Latina e, inclusive, de forma mais específica, outros países: Argentina, Bolívia, Moçambique, Estados Unidos, Itália e Chile.

Por outra perspectiva, Ana Lanna, que desenvolveu um importante e pioneiro trabalho na FAU (LANNA, 2002), começou sua discussão sobre termos relativos à esfera ferroviária na FFLCH, quando investigou, entre outras questões, a “formação da cidade de Santos enfatizando o problema das epidemias e as alterações no porto e no comércio e as modificações causadas também pelo advento da ferrovia” (LANNA, 1994).

Com relação às pesquisas realizadas na pós-graduação da FEA, estão presentes trabalhos que abordaram: a estrutura do mercado de transportes e o desempenho das empresas ferroviárias (ANGELO, 1991); o fluxo internacional de capitais por meio da investigação da Brazil Railway Co., “holding que controlava uma série de outras subsidiárias em diversas áreas como ferrovias, portos, pecuária, colonização, extrativismo etc.” (GREMAUD, 1992); e a análise de investimento em infraestrutura no Brasil tendo como foco os segmentos rodoviário, ferroviário, de energia elétrica e de telecomunicações (FERREIRA, 2009). Ou seja, a questão ferroviária é abordada na

pós-graduação da FEA, principalmente, a partir do cruzamento com outras questões de ordem econômica e administrativa que envolvem as ferrovias.

Ademais, é possível encontrar entre os autores que realizaram pesquisas na pós-graduação da FEA importantes referências para essa área de estudo, como Flávio Saes, que, em 1974, defendeu a dissertação de mestrado intitulada *Ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana, 1870-1940*, na qual o autor investiga aspectos econômicos vinculados a três das principais ferrovias paulistas (SAES, 1974). Posteriormente, Saes abordou outras questões relacionadas ao chamado binômio café-ferrovias em sua tese de doutorado (SAES, 1979), realizada na FFLCH.

Dessa forma, entende-se que – mesmo sem aprofundamentos comparativos, uma vez que este não é objetivo do texto – os trabalhos elaborados na FAU, na FEA e na FFLCH, guardadas suas particularidades e distanciamentos, demonstram recortes temáticos e espaciais distintos – algo decorrente das próprias áreas e interesses específicos a que estão ligadas essas faculdades – e também certos pontos de intercâmbio que assinalam o caráter multidisciplinar das pesquisas relacionadas às ferrovias.

2 CONCLUSÃO

Os trabalhos desenvolvidos na pós-graduação da FAU-USP que abordaram questões relacionadas às ferrovias, a partir dos termos pesquisados e disponíveis no catálogo *on-line* Dedalus, constituem uma parcela de aproximadamente 3% da produção total da pós-graduação, sendo que, deste valor, cerca de 1,5% são referentes a trabalhos que tomaram questões ferroviárias como objeto central e, assim, se aprofundaram na observação do tema.

Diante do recorte temporal pesquisado, é possível apreender que essa temática tem aparecido com certa frequência e tem crescido nas últimas décadas nas discussões da faculdade assinalando, entre outras questões, uma conformidade com o alargamento do conceito de patrimônio como proposto pela Constituição de 1988, que buscou superar uma visão centrada em fatos memoráveis para toda a nação e na excepcionalidade. No entanto, uma análise mais detalhada indica para um sentido contrário, uma vez que, ao longo de três décadas, a produção da pós-graduação da FAU-USP se formatou tendo como preferência: o estado com a maior malha ferroviária do país; a primeira ferrovia paulista, inaugurada pelos ingleses; e as

construções arquitetonicamente mais eruditas do complexo ferroviário. Assim, os estudos que se aprofundaram na temática ferroviária, majoritariamente, tiveram como preferência o estado de São Paulo, a São Paulo Railway²⁶ e as estações ferroviárias. Tal fato, parcialmente, justifica-se pelo fato de a FAU-USP ser uma faculdade pública paulista e estar localizada no estado que apresentou a maior malha ferroviária do país, ou seja, ela está inserida e próxima aos objetos que demonstra maior interesse.

Porém, é importante destacar que essa preferência não está presente em outras unidades de pós-graduação da própria USP, como no caso da FFLCH. Talvez, porque tal unidade trabalha de modo mais prevalente com fontes documentais e bibliográficas, diferentemente da FAU que, na maioria dos casos, tem explorado de modo mais aprofundado também a estrutura física, o que, no entanto, não é um impeditivo para a realização de pesquisas em outras regiões. Também é preciso ressaltar que há no Brasil cerca de 52 mil imóveis ferroviários distribuídos em 19 estados brasileiros (FALCOSKI; FALCOSKI, 2010), o que dá margem para compreender a vastidão do material arquitetônico passível de investigação e que extravasa os limites do estado de São Paulo.

Salienta-se a potência do discurso estabelecido pelas pesquisas da FAU-USP e a repercussão que apresentam sobre outras instituições de ensino, veículos e eventos de divulgação científica, de modo que essa tendência reconhecida nos trabalhos pode acabar fortalecendo uma linha de discussão que se debruça sobre determinadas estruturas ferroviárias paulistas, monumentais ou excepcionais em detrimento de outras mais modestas e em diferentes regiões que ainda carecem de investigação.

Ademais, a temática ferroviária tem recebido maior atenção na pós-graduação de outras universidades públicas do estado de São Paulo. A Universidade Estadual Paulista (Unesp), por exemplo, desde 2004 conta com o Projeto Memória Ferroviária, de natureza multidisciplinar, que apresenta uma produção bibliográfica com regularidade sobre o assunto, além de participar da organização de eventos e estabelecer vínculos com outros centros de pesquisa internacionais que tratam da temática.

²⁶ A São Paulo Railway foi o trecho com maior intensidade de tráfego do Brasil e, portanto, o mais rentável empreendimento ferroviário brasileiro (CUÉLLAR; OLIVEIRA; CORRÊA, 2017).

Em 2020, por exemplo, entre os eventos organizados em parceria com o Projeto Memória Ferroviária estão o *V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário: os legados para nosso futuro* e a *IV Jornada de Jovens Pesquisadores em História e Patrimônio Ferroviário*.

Eventos dessa natureza, que abrangem questões em torno de tal temática, têm sido cada vez mais frequentes nas universidades públicas. Em 2019, a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (POLI-USP) realizou o *II Encontro Nacional para Desenvolvimento do Transporte Ferroviário*; a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) organizou o *I Encontro Nacional Arte e Patrimônio Industrial*; além do *III Simpósio de Engenharia Ferroviária* organizado pela Unicamp com diversas parcerias, como do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP), da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), da Universidade Santa Cecília (Unisantia) e da USP, demonstrando que, por diferentes enfoques, as questões ligadas às ferrovias têm sido objeto de discussão.

Embora a temática ferroviária tenha aparecido com certa frequência e tenha crescido nas últimas décadas nos estudos desenvolvidos na pós-graduação da FAU-USP, ainda não se identificam iniciativas de laboratórios de pesquisa ou eventos que tenham interesse em discutir de forma mais circunscrita o patrimônio ferroviário ou, de forma mais alargada, o patrimônio industrial. O que poderia contribuir, entre outras questões, para o entendimento da necessidade de se alcançar extratos, estruturas, regiões e agentes pouco explorados ou que ainda não foram discutidos pelas pesquisas que abordaram o tema da ferrovia na pós-graduação da FAU. Isso não quer dizer que os objetos já discutidos tenham esgotado seu potencial de problematização, mas que uma iniciativa desse tipo poderia ampliar os temas recorrentes ou até mesmo sugerir aprofundamentos de pontos relevantes que não tiveram desdobramentos em pesquisas posteriores.

Perambular pelo Dedalus à procura de questões ferroviárias discutidas na pós-graduação da FAU-USP, a exemplo do que sugere Carlo Ginzburg, permitiu capturar uma realidade contingente a partir do entendimento, ainda que de modo sucinto, da fisionomia historiográfica delineada ao longo de três décadas. Isto confirma pontos previsíveis, como a preferência

pelo estado de São Paulo e pelas estações ferroviárias, e descobrindo, ao mesmo tempo, a restrita quantidade de trabalhos que tomaram como objeto de investigação pequenas empresas ferroviárias ou construções arquitetonicamente mais modestas ligadas às ferrovias. Espera-se, com esta investigação, fornecer uma base de dados e informações com potencial de problematização em trabalhos futuros, que poderão contribuir ainda mais com a reflexão referente à temática ferroviária na FAU-USP, pois, nesse sentido, ainda há muito a ser explorado e discutido.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Caio Junqueira de Souza. *As primeiras concessões ferroviárias na Argentina e no Brasil: análise comparativa da evolução e desempenho de quatro empresas, 1850-1888*. Dissertação (Mestrado em Integração da América Latina) - Universidade de São Paulo, 2015.

ALMEIDA, Karla Nazareth Côrrea. *A pós-graduação no Brasil: história de uma tradição inventada*. Tese (Doutorado em Educação, Filosofia e História da Educação) - Faculdade de Educação, Universidade Estadual de Campinas, 2017.

ANGELO, Claudio Felisoni de. *Estrutura do mercado de transportes, a conduta e o desempenho das empresas ferroviárias brasileiras*. Tese (Livre docência) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, 1991.

APRESENTAÇÃO. FAU-USP, São Paulo, 3 set. 2020. Disponível em: <https://www.fau.usp.br/post-graduacao/arquitetura-e-urbanismo/apresentacao/>. Acesso em: 19 dez. 2020.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel na viação nacional*. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

BEM, Sueli Ferreira de. *Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1998.

BELLEZA, Adriana Regina Biella Prado. *Arquitetura e cidade: recuperação e requalificação urbana em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

BORTOLUCCI, Maria Angela Pereira de Castro e Silva. *Moradias urbanas construídas em São Carlos no período cafeeiro*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1991.

BORTOTO, Pedro Mayer. *Imagens do trabalho: os ferroviários da Chicago and North Western Railway nas fotografias do Office of War Information, 1942-1943*. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2013.

CAMARGO, Paula. *A Ferrovia Nova Transnordestina em meio às atuais condições de reprodução camponesa em Ouricuri (sertão pernambucano)*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2015.

CAMPOS, Cristina de. *Ferrovias e saneamento em São Paulo: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infra-estrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.

CASERTANI, Elizabeth Sciarrone Azzolino. *Contribuição da percepção para proposta de intervenção num fragmento da cidade; estudo de caso: Barra Funda*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1993.

CORREA, Lucas Mariani; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História ferroviária e Pesquisa: a consolidação da temática nas pesquisas de Pós-graduação, no Brasil (1972-2016). *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 38, p. 140-168, 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-101X2018000200140&lng=pt&tlng=pt. Acesso em: 19 de 2020. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X01903806>.

CORREA, Lucas Mariani; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Leituras e (re)leituras: a história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós-graduação no Brasil (1972-2017). In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de (ed.). *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2019, p. 83-112.

CRUZ, Thais Fátima dos Santos. *Intervenções de restauro em Paranapiacaba: entre teorias e práticas*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2013.

CUÉLLAR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. Uma abordagem histórica da ferrovia no Brasil (1850-1950): legislação, empresas e capitais britânicos. In: OLIVEIRA, Eduardo Romero de. *Memória ferroviária e cultura do trabalho*. São Paulo: Alameda, 2017, p. 69-119.

DEDALUS: Banco de Dados Bibliográficos da USP. *Universidade de São Paulo*, São Paulo, 2020. Disponível em: <http://dedalus.usp.br/F?RN=934107133>. Acesso em: 13 nov. 2020.

DIAS, José Roberto de Souza. *Primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1978.

FALCON, Francisco Calazans. Palestra do Prof. Francisco Calazans Falcon (PUC-Rio). *Revista Maracanan*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 118-133, 1999. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/maracanan/article/view/13247>. Acesso em: 23 jun. 2020.

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: Pluris, 2010. p. 1-13. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper179.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2016.

FERREIRA, Tiago Toledo. *Arranjos institucionais e investimento em infra-estrutura no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Economia) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, 2009.

FRANCISCO, Rita de Cássia. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.

GINZBURG, Carlo. Conversar com Orion. *Esboços*, Santa Catarina, n. 14, p. 162-170, 2007. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/17>. Acesso em: 13 nov. 2020.

GREMAUD, Amaury Patrick. *Brasil e o fluxo internacional de capitais, 1870-1930: o caso da Brazil Railway Co.* Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, 1992.

HISTÓRIA E FUNDAMENTOS DA ARQUITETURA E DO URBANISMO. *FAU-USP*. Disponível em: <https://www.fau.usp.br/area-concentracao/historia-e-fundamentos-da-arquitetura-e-do-urbanismo/historia-e-fundamentos-da-arquitetura-e-do-urbanismo/>. Acesso em: 7 dez. 2020.

HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

HOMEM, Maria Cecília. *Palacete paulistano: o processo civilizador e a moradia da elite do café (1867-1914-18)*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1992.

INOUE, Luciana Massami. *Fim da linha? Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê; FAPESP; Secretaria da Cultura, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Preservação da arquitetura do ferro em São Paulo*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1996.

LANNA, Ana Lucia Duarte. *Cidade na transição: Santos, 1870-1913*. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1994.

LANNA, Ana Lucia Duarte. *Ferrovias, cidades, trabalhadores 1870-1920*. Tese (Livre-docência em História da Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

MARQUES, Helder Gustavo. *Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande (MS)*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2014.

MINAMI, Issao. *Vila Martin Smith, no alto da serra, em São Paulo, um exemplo típico de model company town*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1994.

NADAL, Maria Vilma Rodrigues. *Arte, técnica e tecnologia nos caminhos de ferro do Paraná*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2000.

OLIVEIRA, Lucas Martins de. *Ferrovias-parque: possibilidades para paisagens das cidades do Triângulo Mineiro*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. *Diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1994.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. *Estrada de Ferro Araraquara: da Morada do Sol à “Boca do Sertão” – os espaços invisíveis*. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2020.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *Ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana, 1870-1940*. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidades, Universidade de São Paulo, 1974.

SAES, Flávio Azevedo Marques. *Grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira: um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo, 1850-1930*. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1979.

SILVA, Ana Lúcia Arantes da. *A arquitetura da Companhia Paulista de Estradas de Ferro: tipologia de remanescentes do seu tronco oeste*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2014.

SILVA, Marcel Pereira da. *Nos trilhos da incerteza: a Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910-1934)*. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2018.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2005.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *A preservação dos conjuntos ferroviários de São Paulo Railway em Santos Jundiáí*. Relatório (Pós-doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2010.

SOUKEF JÚNIOR, Antonio. *Reabilitação do conjunto ferroviária de Mayrinkue*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1999.

SOUZA, João Márcio Dias de. *Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro Sorocabana*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2015.

TOURINHO NETO, Orlirio de Souza. *Transporte e uso do solo: um estudo sobre a expansão urbana do distrito de Santana, Zona Norte de São Paulo, considerando a implantação do Tramway da Cantareira e do Metrô*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2001.

VILLANUEVA, Ana. *Preservação como projeto: área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Cia. Mogiana – Campinas-SP*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1997.

