



PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO, TERRITÓRIO E PEQUENAS CIDADES

MOURA, Rafael Henrique de¹

RESUMO

Este trabalho observa a refuncionalização do patrimônio ferroviário no território de pequenas cidades que estão inseridas na rede ferroviária da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O objetivo desta pesquisa é o de compreender os usos destes territórios a partir do patrimônio cultural. Uma vez que as pequenas cidades são localidades que possuem especificidades, este patrimônio possui narrativas que coloca as estações ferroviárias como lugares de memória. Estas estações são espaços privilegiados nas cidades e no período atual apontam para a refuncionalização. A metodologia de pesquisa discute a bibliografia referente ao tema e se respalda na documentação relativa aos processos de tombamento estadual. Ao longo da pesquisa foram realizados trabalhos de campo que auxiliam compreender o patrimônio ferroviário presente nestas localidades. Como resultados são apresentados a diversidade de usos do patrimônio ferroviário em pequenas relacionando-o com os tensionamentos que ocorrem neste território.

Palavras-chave: Geografia; Patrimônio Ferroviário; Pequenas Cidades; Território.

RAIL HERITAGE, TERRITORY AND SMALL CITIES

ABSTRACT

This work observes the refuncionalization of the railway heritage in the territory of small cities that are inserted in the railway network of the old Companhia Paulista de Estradas de Ferro. The aim of this research is to understand the uses of these territories based on cultural heritage. Since small towns are localities that have specificities, this heritage has narratives that place the railway stations as places of memory. These stations are privileged spaces in cities and in the current period they point to refuncionalization. The research methodology discusses the bibliography related to the theme and is supported by the documentation related to the processes of state registration. Throughout the research, field work was carried out to help understand the railway heritage present in these locations. As a result, the diversity of uses of railway heritage in small companies is presented, relating it to the tension that occurs in this territory.

Keywords: Geography; Railway Heritage; Small cities; Territory.

¹ Professor de Geografia da Educação Básica e Mestre pela Universidade Estadual de Campinas. E-mail: rafaelgeomga@gmail.com. Registro ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4488-3573>.

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a discutir os usos do patrimônio ferroviário da antiga Companhia Paulista localizado no território de pequenas cidades paulistas. Compõem esse conjunto de bens tombados, as estações ferroviárias dos pequenos municípios de Descalvado (SP), Louveira (SP), Piratininga (SP), Santa Rita do Passa Quatro (SP), Valinhos (SP) e Vinhedo (SP) (Figura 01).

As estações ferroviárias destas cidades são resultantes do processo de refuncionalização, e a partir destas novas funções novas dinâmicas estão presentes neste espaço. O objetivo desta pesquisa é o de reconhecer quais são as novas funções do patrimônio ferroviário localizado em pequenas cidades recortadas pelos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

A Companhia Paulista, empresa ferroviária fundada com capital da província e beneficiada pela Província de São Paulo e pela União é um dos agentes que irão dinamizar este território e inseri-lo no “sistema mundo”. A implantação das ferrovias se deu em uma situação em que o país se destacava como exportador de produtos agrícolas, e na condição de dependência das potências imperialistas (PRADO JÚNIOR, 1973). É nesse contexto que ocorre a importação dos trilhos ferroviários e sua expansão pelo país, além de uma ampliação do capital internacional (principalmente inglês) após a segunda metade do século XIX. Outros exemplos que ocorrem nestes territórios em diferentes níveis podem ser a globalização, industrialização, desenvolvimento de diversas redes, entre outros. A influência da Companhia Paulista no território paulista se mostra com os núcleos de povoamento a cada 10 ou 15 quilômetros de distância, na região da Alta Paulista (MONBEIG, 1984).

1.1 PROCEDIMENTOS METOLÓGICOS

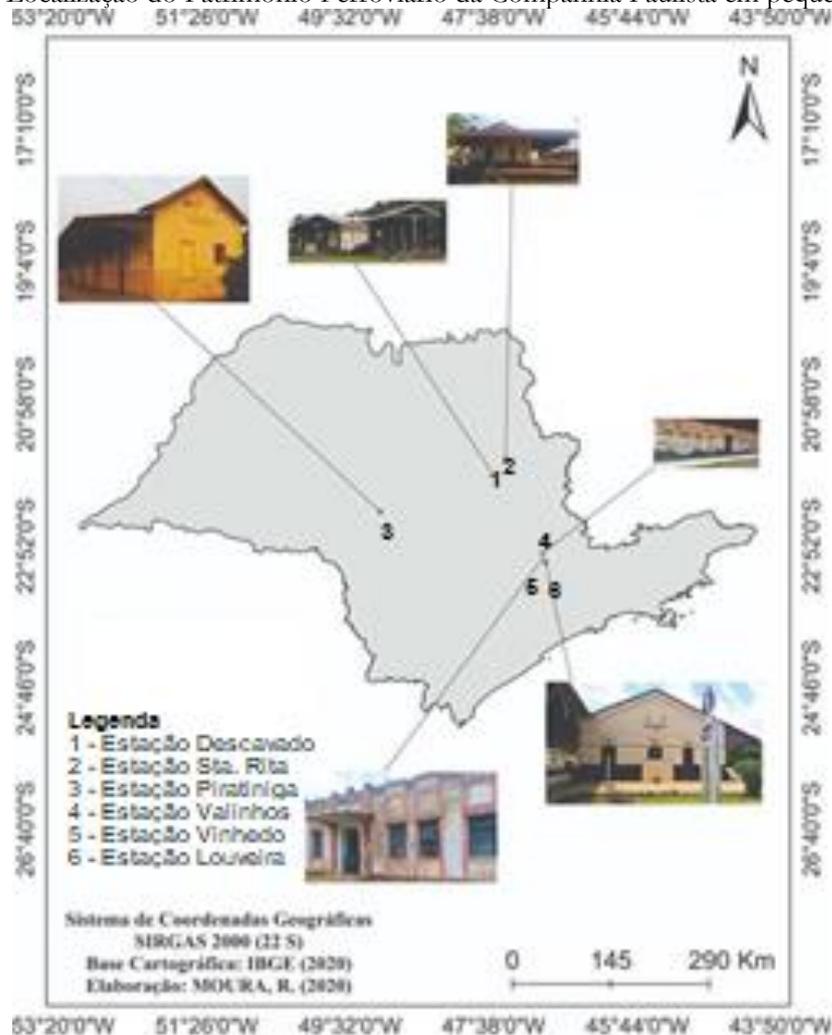
Esta análise tem como fonte de dados a documentação oficial fornecida pelo Condephaat, que são os processos de tombamento. Esta documentação possui o máximo de detalhes e é com base nela que se realiza o tombamento de um bem cultural, variando entre 100 a 600 laudas em cada processo.

O referencial bibliográfico respaldou-se na ciência geográfica buscando dialogar com outros campos já consagrados na área do patrimônio cultural, especialmente nas áreas da arquitetura, história e turismo contribuindo para esta análise, bem como para os resultados sobre estes bens culturais.

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. *Geomae, Campo Mourão*, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

Foram realizados trabalhos de campo para registrar a refuncionalização em cada uma das estações tombadas como patrimônio ferroviário da antiga Companhia Paulista. Com este embasamento foi possível observar a documentação oficial e em campo registrar as fotografias que apresentam os usos contemporâneos das estações ferroviárias em pequenas cidades.

Figura 1 - Localização do Patrimônio Ferroviário da Companhia Paulista em pequenas cidades.



Elaboração: MOURA, Rafael H. (2020).

Reconhecer o patrimônio ferroviário é apresentar elementos da formação do território paulista, o desenvolvimento de suas redes e principalmente insere os bens culturais que compõem o patrimônio da forma que lhe é devida, no campo da cultura e em constante construção junto a população local. Nesse sentido, são tecidas algumas considerações sobre o patrimônio cultural ferroviário.

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

2. O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

Em sua terminologia, a palavra patrimônio se refere “aquilo que é herdado, um legado, e possui origens familiares que atravessam gerações”, nas palavras de Choay (2000, p.11). Em sua origem, “esta palavra está ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo” (CHOAY, 2000, p. 11). O patrimônio cultural, materializado no espaço geográfico, possui uma relação com a história, à memória e carrega importante carga simbólica. Nesse sentido, “(...) o patrimônio é expressão de um passado e lhe dá concretude permitindo compreendê-lo, mobiliza memórias coletivas e estimula uma reflexão sobre os caminhos traçados na trajetória da construção da humanidade e do homem” (SCIFONI, 2015, p. 130).

O que a sociedade moderna considera como patrimônio cultural tem origem na Revolução Francesa, de 1789, com a derrubada da monarquia francesa, e, conseqüentemente, os bens do patrimônio histórico e cultural, em sua maioria, passaram aos cuidados pelo Estado francês. “Fazendo dos monumentos históricos propriedade, por herança, de todo o povo, os comitês revolucionários dotavam-nos de um valor nacional preponderante e lhes atribuíam novos usos, educativos, científicos e práticos” (CHOAY, 2001, p. 119).

No Brasil, o campo do patrimônio cultural se consolida junto ao ideário de nação. Em 1937, durante o Estado Novo, com Getúlio Vargas como presidente foi criado o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), hoje responsável pelas reflexões referentes ao patrimônio da nação, bem como pela seleção do que deve ser preservado e pela elaboração dos planos e ações de preservação patrimonial. Desse modo, o SPHAN passou a realizar a seleção das referências materiais representativas da história, da identidade e das expressões culturais do país. A esse respeito:

Sob o patrocínio do Estado este conjunto patrimonial passou a retratar uma visão monolítica do passado brasileiro, na qual os sujeitos ali representados estão predominantemente ligados às elites política, econômica, religiosa e militar, uma vez que dominam neste conjunto bens como igrejas católicas, fortes e fortalezas militares, casas de câmara e cadeia, casas de fazendas e engenhos, portanto, os bens materiais que são símbolos dos mecanismos de dominação e poder constituídos no país (SCIFONI, 2017, p. 117).

No Estado de São Paulo, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) é quem atua no processo de

MOURA, R. H. de. *Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.*

identificação, proteção, preservação, conservação, restauração e valorização do patrimônio em nível estadual. Órgão criado pela Lei Estadual 10.2471, em 1968.

Sendo assim, pode-se afirmar que o patrimônio cultural representa um conjunto de bens materiais e imateriais, práticas e manifestações institucionalmente legitimadas como referências culturais que exprimem os traços identitários e sociais no território. Por estar associado ao processo de identificação, valoração e proteção dos elementos da cultura em determinado período histórico e em territórios distintos.

Os bens culturais que compõem o patrimônio ferroviário são: os bens móveis (vagões, locomotivas e equipamentos em geral); os bens imóveis (estações de passageiros, edifícios ligados à infraestrutura da ferrovia, pontes e viadutos); e os bens intangíveis (o saber fazer dos trabalhadores ferroviários, a memória da população que viveu durante o auge das estradas de ferro, costumes e tradições causadas pela vivência na ferrovia) (CASTRO; MONASTIRSKY, 2013, p. 05) (grifo nosso). Para a pesquisa são tratados somente os bens imóveis, em específico, as estações ferroviárias da Companhia Paulista localizadas em pequenas cidades.

O patrimônio cultural, em suas múltiplas formas de manifestação, deve representar a pluralidade cultural dos povos, exprimindo suas tradições e práticas sociais. Essa é uma problemática que atinge a sociedade moderna e o planejamento das formas de uso, ocupação e valorização dos espaços patrimonializados das cidades contemporâneas, uma vez que a questão patrimonial é hoje amplamente tratada por diversos grupos e agentes que pensam, planejam e produzem o espaço geográfico.

O patrimônio ferroviário como forma materializada é parte significativa do território, sendo a ferrovia responsável pela dinamização das atividades econômicas e pelo desenvolvimento urbano, principalmente na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX. Para Lepetit (2001, p. 148) “as formas, por sua vez, registram antigas relações sociais, velhas condutas, hábitos enraizados em territórios ainda mais antigos”.

Para a categoria *função*, refere-se à utilidade de todos os equipamentos e construções ligadas ao desenvolvimento do transporte ferroviário. As ferrovias construídas promoveram a integração de parcelas do território visando o escoamento da produção agrícola e o transporte de passageiros. Portanto, as funções, relacionadas aos usos atribuídos às formas, deram significado às formas que viabilizaram esse sistema de transporte. Quanto à refuncionalização, esta é o processo pelo qual as novas funções inserem novos usos nos espaços, que imprimem novas práticas que vão alterar a valorização dessas áreas (Paes-Luchiari, 2005).

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. *Geomae, Campo Mourão*, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

De acordo com Evaso (1999, p. 35), “refuncionalizar é, como a palavra já diz, alterar a função de determinada coisa, e só” (grifo nosso). Quando pensamos a refuncionalização do patrimônio ferroviário, temos como foco as funções atuais das estações ferroviárias da antiga Companhia Paulista e seus impactos no território das pequenas cidades. Nesse sentido, cabe observarmos a estrutura e seu caráter processual, ocorrendo desde a fixação de infraestruturas ferroviárias no território paulista.

Para o período atual, nas pequenas cidades analisadas neste trabalho, há as estações ferroviárias tombadas sob a esfera da cultura, concomitante a isso, este território é gerido por concessionárias privadas, o que ocasiona por vezes conflitualidade entre seus interesses. De Companhia Paulista à Rumo Logística, para o aprofundamento neste campo é necessário um breve histórico sobre privatização da malha ferroviária paulista.

3. SOBRE AS PEQUENAS CIDADES E O TERRITÓRIO PAULISTA

Caracterizar uma pequena cidade pode a primeira vista parecer simples, mas é uma tarefa que exige que se decline o pensamento para as atividades econômicas e sócias destes povoamentos humanos. A realidade brasileira apresenta grande diversidade em suas pequenas cidades com cotidianos urbanos únicos na escala das localidades. Sem correr o risco de precipitações para delimitar estas terminologias; podemos caracterizar as pequenas cidades por sua hinterlândia e proximidade entre o rural e o urbano (CORRÊA, 2011). De diversas origens, para as pequenas cidades considera-se “o período de sua criação, mas também face às motivações, agentes sociais e ao padrão de localização que condensa necessidades e possibilidades de criação de núcleos de povoamento” (CORRÊA, 2011, p. 6). Outra classificação é fornecida pelo IBGE, que se embasa nos números populacionais e suas redes de influência. Uma reflexão sobre as pequenas cidades, a nosso ver, pode ser abordada segundo Santos (2002) em uma série de eventos específicos vivenciados nestas pequenas localidades, aliando ao termo cunhado por Nora (1993) como sendo seus “*lugares de memória*”. Para pensar esse conjunto de cidades, a aproximação entre o local e o global é outra possibilidade de compreender a questão patrimonial e as interferências externas, que exercem papel de transformação nestas cidades.

A implantação e o desenvolvimento da ferrovia no Brasil como reflexo da expansão da estrutura econômica capitalista para os países periféricos, tendo como atribuição à exportação de

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

produtos agrícolas, como o café que dinamizou o desenvolvimento de ferrovias paulistas. Para isso, é relevante destacar a ação conjunta entre o Estado e a iniciativa privada representada pelas empresas de transporte ferroviário, no que diz respeito à sua construção e expansão territorial em suas fases distintas.

A primeira fase/etapa é caracterizada por inúmeras tentativas para se iniciar a construção das ferrovias no país. A fase seguinte foi o período áureo, marcado por incentivos estatais para as empresas que se propusessem a construir as ferrovias no país. “A segunda fase, de notáveis resultados positivos, caracteriza-se pelas concessões ferroviárias feitas com os favores de zona privilegiada e garantia de juros” (PINTO, 1903, p. 21). Nessa etapa, para as empresas que se dispusessem a iniciar os caminhos de ferro havia a garantia de juros de 5% da União e de 2% da Província de São Paulo, além do privilégio de zona, que consistia numa área de 31 quilômetros para cada lado da ferrovia, que passava a pertencer à empresa ferroviária que ali se instalasse. Foi este o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. “Essa garantia de juros vai vigorar até o início do século XX e marca, portanto, o período de implantação de grande parte das estradas de ferro no Brasil” (SAES, 1981, p. 22). A terceira etapa distingue-se pela diminuição de incentivos estatais e, a quarta fase caracteriza-se pela abertura da construção de ferrovias no território brasileiro à livre concorrência, mas sem nenhum incentivo estatal (PINTO, 1903).

O movimento de expandir a rede ferroviária no sentido interior do estado de São Paulo obteve um movimento crescente em novas terras que atenderam à demanda cafeeira rumo ao oeste paulista entre 1870 a 1950. Esta expansão se deu na maioria das regiões paulistas e em cidades de todos os portes e nas fazendas que vão inspirar a obra “Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo” (MONBEIG, 1984). Com um deslocamento contínuo e constante para novas regiões do oeste paulista, se abriam novas fronteiras para a cultura cafeeira. Como consequência, enquanto as terras mais antigas do café iam perdendo, vagarosamente, o grande cenário de outrora, muitas outras cidades e regiões surgem no cenário da exportação cafeeira. De acordo com Gonçalves (1998) podemos dividir a urbanização paulista entre as partes “Leste e Oeste” do Estado de São Paulo. A parte “Leste” é aquela que a urbanização precedeu o complexo cafeeiro e as linhas férreas acompanharam esse desenvolvimento. Já para a parte “Oeste”, a atividade cafeeira trouxe consigo grandes extensões de estradas de ferro e novos núcleos urbanos (GONÇALVES, 1998). Nesse sentido, “a ferrovia não só exerceu importante estímulo ao desenvolvimento urbano nesse período, criando em diversas cidades um precoce proletariado

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

industrial, como também deu origem a uma atividade industrial em alguns pontos dessa particular região do interior paulista” (GONÇALVES, 1998, p. 135).

Referente à ação das empresas ferroviárias na constituição do território, pontua-se que primeiramente, é essencial compreender que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, e é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço. Portanto, “o território mediatiza as relações de poder entre os homens e o meio” (RAFFESTIN, 1993, p. 143).

Segundo Andrade (1995, p. 19), “o conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à ideia de domínio ou de gestão de determinada área”. Nesse sentido, “deve-se ligar sempre a ideia de território à ideia de poder, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais” (ANDRADE, 1995, p.19).

Quando nos atentamos ao poder exercido em uma área, acabamos por delimitá-la, e nesse sentido “delimitar é, pois, isolar ou subtrair momentaneamente ou, ainda, manifestar um poder numa área precisa” (RAFFESTIN, 1993, p. 153). Mesmo não acrescentando a adjetivação de “nacional” ao território, uma imposição – e mesmo uma dominação – está arraigada a essa terminologia. “Assim como o poder é onipresente nas relações sociais, o território está, outrossim, presente em toda a espacialidade social” (SOUZA, 1995, p. 97).

A problemática sobre o território é bastante ampla, Haesbaert (2011, p. 40) subdivide em três principais vertentes básicas, sendo elas: política, que se referem às relações de espaço-poder; cultural ou simbólico-cultural - esta vertente “prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido (HAESBAERT, 2011, p. 40).” A terceira vertente é a econômica que “ênfatisa a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho” (HAESBAERT, 2011, p. 40).

Consideremos o território como o conjunto de sistemas naturais mais os acréscimos históricos materiais impostos pelo homem. Ele seria formado pelo conjunto indissociável do substrato físico, natural ou artificial, e mais o seu uso, ou, em outras palavras, a base técnica e mais as práticas sociais, isto é, uma combinação de técnica e de política. Os acréscimos são destinados a permitir, em cada época, uma nova modernização, que é sempre seletiva. Vejam-se os exemplos das ferrovias na segunda metade do século 19 e das infovias hoje (SANTOS, 2002, p. 87).

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

A formação do território de São Paulo tem na ferrovia o papel de agente que dinamiza e modifica todas as relações deste espaço. Portanto, para compreender as noções que tangenciam o território, é necessário ter em vista que “toda prática espacial, mesmo embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos se traduz por uma "produção territorial" que faz intervir tessitura, nó e rede” (RAFFESTIN, 1993, p. 150).

Considerando o advento das ferrovias, para Santos (1977, p. 31), “a máquina a vapor nada mais é do que um instrumento da evolução social, uma forma criada por um novo momento histórico da formação socioeconômica e apenas um resultado deste momento”. As instalações ferroviárias são infraestruturas instaladas e fixadas que vão dinamizar as relações entre as pequenas cidades conectadas pela via férrea.

Na medida em que a rede ferroviária se expande e se dinamiza, intensificam-se também os fluxos de pessoas e mercadorias. A expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo gerou intensa disputa entre as empresas ferroviárias, tais conflitos se devem principalmente pelos privilégios de zonas cedidos a estas empresas evidenciando a relação da ferrovia com o território e o poder. Silva (2008) mostra a disputa por estes territórios ferroviários entre a Companhia Paulista e Mogiana, entre a margem esquerda do Rio Tietê e a margem direita do Rio Mogi Guaçu.

Após as considerações sobre as pequenas cidades e a formação do território paulista é pertinente uma contextualização da sobreposição de empresas que adquiriram estes ramais ferroviários, bem como o histórico deste processo de privatização.

4. A PRIVATIZAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTA

A Companhia Paulista funcionou de 1868 até 1971, quando é incorporada à Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA). “Embora a fusão das ferrovias paulistas fosse uma ideia bastante antiga, ela só começa a tomar corpo após a incorporação, pelo Estado de São Paulo, da Companhia Paulista, a última das grandes empresas particulares, em 1971” (STEFANI, 2007, p. 145).

A Fepasa, mesmo extinta no fim da década de 90, assim como a Companhia Paulista, ainda deixa muitas materialidades nas cidades paulistas e também narrativas de memória ferroviária. Em muitos locais a estação e suas proximidades, ainda hoje, são reconhecidas como “Fepasa”, um valor simbólico ainda presente no território paulista. Quando falamos em Fepasa

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

temos que pensar que esta é a encampação por parte do Estado de São Paulo das antigas empresas ferroviárias (Araraquarense, Mogiana, São Paulo-Minas, Sorocabana) presentes no estado e também a Companhia Paulista.

A Fepasa que incorporou a antiga Companhia Paulista e outras quatro ferrovias em 1971, adentra no plano nacional de privatização e é incorporada a Rede Ferroviária Federal, sendo custeada pela União. Segundo Stefani (2007, p.190), a extinção da Fepasa (incorporada à RFFSA) deixa “9 mil ações cíveis e trabalhistas contra a empresa e, por si só, já justificaria a decisão do Governo Federal, de privatizar a Malha Paulista”.

A RFFSA criada em 1957, após incorporar a malha paulista em janeiro de 1998 adequa esta ao plano nacional de privatização do setor ferroviário. Quando privatizada a malha paulista “possuía então 4.236 km de extensão e mais 900 km de pátio, sendo vendida pelo valor de 245 milhões, 5% acima do valor mínimo estipulado” (STEFANI, 2007, p. 191).

“A empresa Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes foi à vencedora do leilão. Assumiu, em janeiro de 1999, a operação de toda a malha paulista que compunha a Fepasa, com exceção do trecho urbano, em operação pela CPTM” (STEFANI, 2007, p. 193). Paulatinamente as concessionárias responsáveis pelas ferrovias realizam fusões, aumentando assim seu poder econômico e influência no território brasileiro. Em 2002, a Ferrobán é incorporada ao “holding de empresas que passaria a chamar-se Brasil Ferrovias S/A” (STEFANI, 2007, p. 212).

Em 2006, “a América Latina Logística (ALL) anunciou a compra da Brasil Ferrovias por 1,405 bilhão de reais”. Esta operação torna a ALL a maior empresa logística independente da América Latina com 20.495 km

A fusão entre a Rumo e a América Latina Logística se completa em 2015. A concessionária Rumo “é a maior operadora de ferrovias do Brasil e oferece serviços logísticos de transporte ferroviário, elevação portuária e armazenagem” (RUMO, 2020). Em 2020 opera com 12 terminais de transbordo, seis terminais portuários e administra cerca de 14 mil quilômetros de ferrovias.

Esta análise da privatização do setor ferroviário no Brasil é de suma importância, pois, nos permite compreender este território, bem como a trajetória da antiga Companhia Paulista e seus proprietários recentes. O conjunto de edificações e bens culturais ferroviários se gesta em meio a essa complexidade de posse de concessões ferroviárias.

O patrimônio cultural, sendo uma problemática que atinge as pequenas e grandes cidades, deve ser compreendido de forma ampla e que ter como pressuposto a valorização deste bem por

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

parte da população local. Desse modo, é pertinente que seja apresentada a refuncionalização destes espaços no período atual.

5. A REFUNCIONALIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM PEQUENAS CIDADES

Nesta seção dedicamos a atenção para os usos do patrimônio ferroviário em pequenas cidades paulistas. As pequenas cidades analisadas neste estudo apresentam a estação ferroviária como um de seus principais bens culturais. As pequenas cidades utilizadas neste estudo de caso têm suas estações ferroviárias tombadas pelo Condephaat, são: Descalvado, Louveira, Piratininga, Santa Rita do Passa Quatro, Sumaré, Valinhos, Vinhedo. Na escala da localidade e seu cotidiano estes municípios possuem diversas histórias e memórias enraizadas que podem ou poderiam ser institucionalizados como patrimônio cultural. A imponente estação ferroviária enquanto parcela privilegiada do espaço urbano por sua centralidade “tanto nas grandes como nas pequenas cidades as estações se destacaram entre os mais importantes e significativos edifícios públicos” (KÜHL, 1998, p. 66). A monumentalidade da arquitetura das estações ferroviárias reitera que este patrimônio deixa lembranças e memórias nos locais onde estão construídas, uma vez que se exibiam, e ainda se exibem como grandes edifícios públicos (KÜHL, 1998).

O inventário de bens ferroviários feito pelo IPHAN entre 2007 a 2010 destacam as estações ferroviárias (CASTRO, MONASTIRSKY, 2013). Em nível estadual, ocorre também que “a estação de passageiros foi o principal objeto de proteção do órgão estadual” (Condephaat) (MORAES; OLIVEIRA 2017, p. 36). Moraes e Oliveira (2017) ao analisar os tombamentos dos bens ferroviários entre 1969 a 1984 pontua que estes foram “reconhecidos pelo CONDEPHAAT no período foram protegidos com base em múltiplos valores” (MORAES; OLIVEIRA, 2017, p. 36).

Sobre a refuncionalização atual identificada a partir dos novos usos das estações ferroviárias da Companhia Paulista tem-se os Usos culturais nas estações de Descalvado e Valinhos. Pontua-se também que os Usos instâncias governamentais municipais e/ou estaduais destacou-se a estação ferroviária de Piratininga. Referente aos Usos do potencial turístico estes novos usos foram identificados na estação ferroviária de Louveira e na estação ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro. Por fim, pontua-se a Estação Ferroviária de Vinhedo que no

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. *Geomae, Campo Mourão*, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

momento desta pesquisa está Sem uso /Abandonada. Infelizmente é necessário que tenhamos em vista que o tombamento por si só, não assegura a preservação do patrimônio cultural, sendo a refuncionalização essencial para que estes bens culturais não se tornem ruínas. Para isso destacadas informações contidas nos respectivos processos de tombamentos e outros dados coletados durante os trabalhos de campo.

5.1 USOS DESTINADOS AO TURISMO

O pedido de abertura do processo para o estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Louveira é solicitado pela Associação de Preservação da Memória Ferroviária (APMF) em 26 de dezembro de 1990 (PROCESSO CONDEPHAAT 61063/10, p.2). A Estação Ferroviária de Louveira tem seu tombamento realizado devido à importância histórica para o desenvolvimento da cultura cafeeira pelo Estado de São Paulo e também devido ao pioneirismo na tração dos trens elétricos.

Figura 01 - Usos destinados ao potencial turístico.



Fonte: Processo Condephaat nº 00467/74; Processo Condephaat nº 61063/10. Fotografia: AUTOR: MOURA, Rafael H. (2019). Usos atuais: Estação Ferroviária de Louveira / Espaço de Leitura e Centro de Informações Turísticas de Louveira. Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro – Usos atuais: Museu Zequinha de Abreu e Secretaria Municipal de Turismo.

A Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro teve seu pedido para estudo de processo de tombamento iniciado em setembro de 1974 justificado pelo seu valor arquitetônico

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

(PROCESSO CONDEPHAAT 00467/74, 1974). Em 11 de setembro de 1974 com Vinicius Stein Campos, como conselheiro, apresentando “a conveniência do tombamento do edifício da Estação de Santa Rita do Passa Quatro, construção que pelas suas características e a iminência de sua demolição, diante da supressão do ramal ferroviário a que vinha servindo” (PROCESSO CONDEPHAAT 00467/74, p.2).

Nestes dois bens culturais se evidenciou o uso destinado à atividade turística na Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro, com a Secretaria Municipal de Turismo e Museu Zequinha de Abreu e na Estação Ferroviária de Louveira, com o Centro de Informações Turísticas de Louveira, bem como um espaço para leitura. Pontua-se que estes bens culturais utilizados para a estratégia do desenvolvimento do turismo pode aliar maior visitação a estes locais e aprofundamento no campo do patrimônio cultural ferroviário a partir das vivências dos turistas.

5.2 EM SITUAÇÃO DE ABANDONO

A abertura do processo para estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Vinhedo é solicitado pela União dos Escoteiros do Brasil – Grupo Escoteiro Vinhedo em 07 de maio de 2002, tendo em vista seu uso para o escotismo e justificando “seu inestimável valor histórico perante a sociedade vinhedense” (PROCESSO CONDEPHAAT 61056/10, p. 4). Além da solicitação de abertura do processo para estudo de tombamento, convém mencionar, que o uso para a atividade dos escoteiros é realizado desde 30 de março de 1996, momento este em que houve uma grande reforma realizada pelos escoteiros.

Vinhedo possui uma estação ferroviária atualmente sem uso/ abandonada representa um bem tombado e a ausência de uso (Figura 02).

Figura 02 - Sem uso/ Abandonada.



Fonte: Processo Condephaat n° 61056/10. Fotografia: MOURA, Rafael H. (2019). Uso atual: Abandonada.

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

Neste local ainda existem placas com o nome da estação e logotipo da Companhia Paulista na fachada principal, mas o que chama atenção é o descaso com o patrimônio ferroviário paulista que, visivelmente apresenta todas as janelas com vidros quebrados e pichações. Este edifício tombado, mas sem uso (abandonado), nos remete a muitas estações ferroviárias paulistas (principalmente não tombadas) que vêm se esfacelando ao longo do tempo.

Ao analisar esse edifício, surge um questionamento sobre os bens ferroviários tombados. Somente o tombamento do bem cultural não assegura a conservação do edifício e a preservação da memória ferroviária. Desse modo, aliar o tombamento da estação com o uso do bem cultural é uma necessidade, bem como políticas públicas que incentivem a refuncionalização dos bens culturais ferroviários.

5.3 USOS CULTURAIS

Dentre os bens culturais observados, os usos destinados à cultura são encontrados em Valinhos e Descalvado (Figura 03).

Figura 03 - Usos culturais.



Fonte: Processo Condephaat nº 61057/10; Processo Condephaat nº 23320/85. Fotografia: MOURA, Rafael H. Uso atual: Estação Ferroviária de Valinhos/ Museu Municipal. Estação Ferroviária de Descalvado (Sem ramal ativo/Atividades Culturais – Prefeitura Municipal.

No dia 7 de novembro de 1882, Descalvado recebia, pela primeira vez, um comboio da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais. A primeira passagem do trem gerou uma “a chegada do primeiro trem, espoucaram foguetes e as bandas marciais Santa Cecília e Recreio da Mocidade (uma do Partido Conservador; e outra, do Partido Liberal) encheram os ares de músicas festivas” (PROCESSO CONDEPHAAT 23320/85, p.4). A Prefeitura Municipal de Descalvado faz seu pedido de abertura do processo de tombamento em 15 de março de 1985, “por tratar-se de um prédio muito antigo a relembrar o fastígio da época do café em nosso Município, principal - fator do desenvolvimento de Descalvado” (PROCESSO CONDEPHAAT 23320/85, p.2).

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

A Estação Ferroviária de Valinhos tem seu pedido para tombamento solicitado por André Carrico, Alessandra Buffa e Rodrigo Henrique B. de Souza com a abertura do guichê em 16 agosto de 2005 (PROCESSO CONDEPHAAT nº 61057/10, p. 2). O guichê, que é o processo que antecede a abertura de processo de estudo de tombamento foi encontrado com o número 00664/1996. Valinhos tem sua estação tombada, por sua importância ao histórico do desenvolvimento econômico local/estadual.

Durante o pedido de tombamento, os solicitantes destacaram que a estação tinha como uso o Museu Municipal “Fotógrafo Aroldo Ângelo Pazzinato”, que foi inaugurado no dia 16 de dezembro de 1996 (PROCESSO CONDEPHAAT nº 61057/10, p. 8). O processo pedia também o tombamento das primeiras casas do município, que estão junto ao prédio da estação, tendo como justificativa evitar a perda da identidade valinhense (PROCESSO CONDEPHAAT nº 61057/10, p. 4). O museu é está instalado em 200 metros quadrados e possui um acervo de 1.200 peças que fazem parte de três temas principais: desenvolvimento industrial, desenvolvimento agrícola e desenvolvimento urbano, além da imigração italiana presente no município (PROCESSO CONDEPHAAT nº 61057/10, p. 8).

Referente ao tombamento da Estação Ferroviária de Valinhos, enquanto política pública cultural atua para a conservação do edifício, acrescenta-se que os usos dos bens culturais e a refuncionalização podem dinamizar estes espaços e sua valorização.

A Estação Ferroviária de Descalvado tem seu tombamento solicitado para assegurar que as atividades culturais e ligadas a música continuem ocorrendo no município, bem como a preservação deste edifício. Em visita em trabalho de campo em 2019, pode-se observar que há itens relacionados ao ensino de música na parte interna da estação local.

5.4 USOS PARA INSTITUIÇÕES GOVERNAMENTAIS

A cidade de Piratininga, na região centro-oeste do estado, tem sua estação inaugurada em 25 de janeiro de 1915. De acordo com Matos (1974, p. 94) a cidade de Piratininga foi totalmente construída pela Companhia Paulista, com todos os terrenos doados pela empresa e distribuídos, o que representa a ocupação do território a partir de uma companhia privada, caso único para a época no país. “Com o objetivo de povoar e um vultuoso trabalho de colonização, esta povoação no ponto terminal da linha, a qual se chamou Piratininga”, é um “centro abastecedor à boca do sertão” (MATOS, 1974, p. 94). Com melhorias na colonização e ocupação do oeste do estado, a

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

Companhia Paulista seria amplamente beneficiada. Desse modo, essa empresa incentivou “ali proceder aos necessários arruamentos e divisão do terreno em lotes, que depois foram distribuídos gratuitamente” (MATOS, 1974, p. 94).

Figura 04 - Usos para instituições governamentais.



Fonte: Processo Condephaat nº 59339/09. Fotografia: MOURA, Rafael H. (2019). Usos atuais: Estação Ferroviária de Piratininga (Sem ramal ativo) /Conselho Tutelar /Banco do Povo /Escola de Moda / Centro de Referência e Assistência Social (CRAS) /Fabrica de Pão Artesanal/. a) Fachada Estação de Piratininga; b) Estação e Galpão ao fundo; c) Estação de Piratininga e entorno.

A Estação Ferroviária de Piratininga tem seu pedido de abertura do processo de tombamento solicitado pela Prefeitura Municipal, pelo guichê nº 00788 com data de 01 de junho de 2001. Este é um edifício que a refuncionalização presente em múltiplos usos, cada uma das portas e janelas deste local se destina a um uso, atuando assim para a conservação e preservação do bem cultural a partir desta diversidade.

Como buscamos apresentar com o estudo de caso, as estações ferroviárias da antiga Companhia Paulista possuem ampla diversidade em seus usos. Mesmo estas estações sendo tombadas pelo conselho paulista de preservação do patrimônio, em trabalho de campo foram observados bens do patrimônio cultural em ruínas. Após apresentar os usos atuais das estações ferroviárias da antiga Companhia Paulista e tombadas pelo Condephaat, encaminha-se para as considerações que visam concluir de forma breve.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os bens culturais do patrimônio ferroviário da Companhia Paulista localizados nas pequenas cidades analisadas são representados pelas estações ferroviárias. A refuncionalização destes edifícios se faz necessária para assegurar que esses bens culturais não se descaracterizem e para dinamizar e “dar vida” com uma nova função para esses edifícios que são de toda a

MOURA, R. H. de. Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.

sociedade, portanto é necessário uma “função social ao edifício”. Concordamos com Kühl (1998, p. 294) “é importante salientar que nem todo bem cultural precisa e/ou deve ser transformado para fins culturais”. Mas, o uso adequado e com a finalidade do bem estar da sociedade neste espaço pode potencializar encontros, vivências e experiências nestes lugares, esta vitalidade do lugar pode ocorrer a partir de um projeto de refuncionalização que seja construído de forma coletiva com seus munícipes.

No campo patrimonial “algumas questões permanecem fundamentais: por que preservar, o que preservar e como preservar?” (KÜHL, 1998, p. 303). Nesse sentido, pontuamos, que no período atual, estas cidades já sofreram transformações em suas formas e funções, sendo assim, é pertinente que se pense qual a refuncionalização é a mais adequada para cada um destes edifícios. Há publicações de bibliografias que apresentam metodologias para a refuncionalização destas estações. Não há necessariamente um tipo de uso específico, mas sim, muitas possibilidades para a refuncionalização. São múltiplos os caminhos em que a refuncionalização se coloca como estratégia para a preservação do patrimônio ferroviário.

Nesse sentido, os planos diretores e o planejamento urbano deve ter no campo patrimonial uma pauta contínua, para se pensar e planejar a ocupação da cidade. Aliando tombamento e refuncionalização, tanto em pequenas ou grandes cidades, vale pensarmos o que já foi feito, para em seguida, verificarmos as possibilidades para novos usos (refuncionalização) do patrimônio ferroviário. Sendo um campo de disputa política, o patrimônio cultural edificado muitas vezes pela grandeza dos edifícios e pelos interesses da municipalidade atendem as demandas do capital, enquadrando este patrimônio em cenários “ideais”, em um simulacro de criações de paisagens que vão atender as atividades econômicas e negligenciar a opinião das comunidades. Lembremos novamente, em um plano ideal, o que deve ser tombado e patrimonializado é o que é relevante ao povo, sua memória e história social.

7. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. Editora Hucitec – Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas – IPESPE, São Paulo-Recife, 1995.

CASTRO, William Ricardo de; MONASTIRSKY, Leonel Brizzola. O patrimonio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e os usos. In: EGAL - ENCONTRO DE GEOGRAFOS DA AMERICA LATINA, 14, 2012, Lima. **Observatório Geográfico da América Latina**. 2013. p.1-18. Disponível em:

Edição Especial RGeomae – SINAPEQ
V Simpósio Nacional sobre Pequenas Cidades - 2020
“A diversidade das pequenas cidades brasileiras”

MOURA, R. H. de. *Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.*

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/08.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2019.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. As pequenas cidades na confluência do rural e do urbano. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, nº 30, p. 05-12, São Paulo, 2011.

EVASO, Alexander Sergio. A refuncionalização do espaço. **Revista Experimental**. nº5, p. 33-54, Publicação do Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

GONÇALVES, Maria Flora. **As engrenagens da locomotiva**: ensaio sobre a formação urbana paulista. Tese de Doutorado – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Estadual de Campinas, 1998.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização**: do ‘fim dos territórios à multiterritorialidade. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura de ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial/Fapesp/ Secretaria de Cultura, 1998.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A Reinvenção do Patrimônio Arquitetônico no Consumo das Cidades. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 17, pp. 95 - 105, 2005.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimento da economia cafeeira. São Paulo, Alfa Ômega, 1974.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Editora Hucitec, São Paulo, 1984.

MORAES, Ewerton Henrique de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. O Patrimônio Ferroviário nos tombamentos do Estado de São Paulo. **Revista Memória em Rede**, v. 9, n. 16, p. 18-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria/article/view/9719>. Acesso em 20/10/2020.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, n.10, p.7-28. São Paulo, 1993.

PINTO, Adolpho Augusto, **História da viação pública de S. Paulo**. (Brasil) São Paulo, Typ. e pap. de Vanorden, São Paulo, 1903.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 16ª edição, Brasiliense. São Paulo, 1973.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. Tradução: Maria Cecília França. Editora Ática, São Paulo, 1993.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e tempo, Razão e Emoção, 4ª ed. 2ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

Edição Especial RGeomae – SINAPEQ
V Simpósio Nacional sobre Pequenas Cidades - 2020
“A diversidade das pequenas cidades brasileiras”

MOURA, R. H. de. *Patrimônio ferroviário, território e pequenas cidades. Geomae, Campo Mourão, v.12, n.especial Sinapeq, p.95-113, 2021.*

_____. **A totalidade do diabo:** como as formas geográficas difundem o capital e mudam estruturas sociais, Contexto - Hucitec, São Paulo: nov., 1977.

_____. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O espaço do cidadão.** São Paulo, Studio Nobel – 6ª ed., 2002.

SANTOS, Milton, SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Editora Record, Rio de Janeiro, 2001.

SCIFONI, Simone. **Cultura e problemática urbana.** In: Crise Urbana. Org: CARLOS, Ana Fani Alessandri, São Paulo, Editora Contexto, p. 129 – 142, 2015.

SCIFONI, S. **A natureza desigual do patrimônio cultural e outras perspectivas.** In: PAES, M. T. D; SOTRATTI, M. A. Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural – São Paulo: Annablume, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2017.

SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892.** Tese de doutorado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: **Geografia: Conceitos e Temas.** Org: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. Bertrand Brasil, p. 77-116, Rio de Janeiro, 1995.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O Sistema Ferroviário Paulista:** Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

RUMO Logística, Site <http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27307>. Acesso em 07/10/2020.

PROCESSOS DE TOMBAMENTO

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico. **Processos CONDEPHAAT.** São Paulo, 2020.