

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/309379381>

Los ferrocarriles del Estado de São Paulo (Brasil) en perspectiva arqueológica

Article · June 2016

CITATIONS

0

READS

155

1 author:



[Juan Manuel Cano Sanchiz](#)

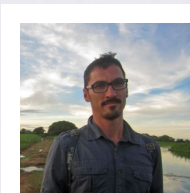
University of Science and Technology Beijing

55 PUBLICATIONS 133 CITATIONS

SEE PROFILE



Menu

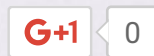


Los ferrocarriles del Estado de São Paulo (Brasil) en perspectiva arqueológica

15 junio, 2016 by Juan Manuel Cano Sanchiz



25



Brasil experimentó, en términos generales, una industrialización tardía y basada en los sectores extractivo e agropecuario. Este esquema se repitió en São Paulo, uno de sus estados más ricos e industrializados. En dicho contexto, los ferrocarriles aparecieron en la década de 1860 con una clara vinculación al campo. En la mayoría de casos, el objetivo de las compañías ferroviarias fue favorecer las exportaciones agrícolas, conectando para ello las plantaciones del interior con el Atlántico. Pero el tren se convirtió en seguida en un elemento dinamizador del territorio, agente de urbanización y generador de una clase obrera portadora de nuevos rasgos culturales, muchos de ellos importados.



GeocritiQ

ISSN: 2385-5096

Depósito Legal: B

25039-2014

Search ...

ENTRADAS RECIENTES

[Análise de multicritérios na prática de serviços ambientais em áreas de mananciais](#)
[Los ferrocarriles del Estado de São Paulo](#)

Surgido de múltiples iniciativas privadas e inconexas, el sector ferroviario entró en crisis a las pocas décadas de comenzar el siglo XX. En 1957, en un intento de recuperar y revitalizar la malla ferroviaria, el gobierno brasileño creó la *Rede Ferroviária Federal S.A.* (RFFSA). Más tarde, en 1971, las líneas aún operativas en el estado de São Paulo fueron integradas en la empresa pública *Ferrovias Paulista S.A.* (FEPASA). Ni RFFSA ni FEPASA consiguieron evitar, en cambio, que los caminos de asfalto sustituyeran a los de hierro. Hoy, mientras se debate la vuelta del servicio de pasajeros (que solo existe en el área metropolitana de la capital), apenas unos pocos tramos de la red ferroviaria paulista sobreviven para transportar mercancías.

Con todo, el paso del tren por la historia paulista dejó un valioso legado, tanto material como intangible. Aun cuando una parte importante del mismo se ha perdido, el patrimonio ferroviario paulista sigue constituyendo un documento único para conocer la historia industrial de esta próspera región de Sudamérica. Supone, al mismo tiempo, un elemento de primer orden para generar nuevos recursos.

Estas ideas están en la base del proyecto *Memória Ferroviária* (MF), que coordina desde la *Universidade Estadual Paulista* (UNESP) el Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira. Con una trayectoria de más de siete años y una prometedora proyección de futuro, MF puede definirse como un proyecto de investigación transversal consagrado a la experimentación en el registro, la interpretación, la gestión y la activación del patrimonio industrial. Entre sus resultados más relevantes hasta la fecha se cuenta un primer piloto de inventario integral del patrimonio ferroviario paulista, que incluye un tesoro, una base de datos documental e iconográfica y un sistema de información geográfica.

El patrimonio ferroviario paulista sigue constituyendo un documento único para conocer la historia industrial de esta próspera región de Sudamérica

El patrimonio ferroviario paulista sigue constituyendo un documento único para conocer la historia industrial de esta próspera región de Sudamérica

(Brasil) en perspectiva arqueológica
La educación de la población rural del Noroeste Argentino: escasez de activos en un contexto de cambio
Ciudades y ferrocarril: ¿atracción o repulsión urbana?
¿A qué llamamos Patrimonio Territorial como destino turístico?

COMENTARIOS RECIENTES

Paul Wellustig en España: descomposición o reorganización territorial constitucional
Octávio Ribeiro en A investigação sobre o Couto Misto, microestado desaparecido entre a Galiza e Portugal, demonstra que a fronteira hispano-lusa não é como nos explicaram
Alberto Gurovich en Entre lo local y lo universal. Margarita Carbó y el ejercicio de la Historia
jose santos en A investigação sobre o Couto Misto, microestado desaparecido entre a Galiza e Portugal, demonstra que a fronteira hispano-lusa não é como nos

Para cumplir sus objetivos, MF dispone de un equipo interdisciplinar que ha ido creciendo a lo largo de los años, compuesto por historiadores, historiadores del arte, historiadores de la economía, archivistas y documentalistas, arquitectos, turismólogos, geógrafos y otros profesionales vinculados a diferentes universidades e instituciones repartidas por Brasil, Argentina, Cuba, Inglaterra y España.

Nuestra llegada a MF supuso la incorporación de la Arqueología. En una primera fase de trabajo, ejecutada entre octubre de 2013 y marzo de 2014 con apoyo económico de la UNESP, desarrollamos diferentes actividades de intercambio metodológico e interacción disciplinar destinadas a integrar la metodología arqueológica en las herramientas de registro, análisis e interpretación de la cultura material ferroviaria. Al mismo tiempo, ejecutamos un diagnóstico preliminar de uno de los conjuntos objeto de estudio en MF: los talleres que la *Companhia Paulista de Estradas de Ferro* construyó a partir de la última década del siglo XIX en Jundiaí, ciudad que se sitúa 50 km al NO de São Paulo.



El Complejo FEPASA de Jundiaí, antiguos talleres de la Companhia Paulista (vista parcial de la fachada E)

Aquel trabajo era una primera aproximación destinada a reconocer el complejo (que FEPASA mantuvo activo hasta 1998) y a localizar las distintas fuentes disponibles. Se abrieron, con ello, nuevas líneas de actuación. Frentes que desarrollamos desde octubre de 2014 con apoyo económico de la *Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo* (FAPESP, ref. 2014/12473-3).

El proyecto en curso, denominado *A ferrovia como agente de globalização: estudo arqueológico transversal do complexo das oficinas da Companhia Paulista em Jundiaí-SP*, se articula en dos fases. En la primera, recientemente cerrada, completamos un registro exhaustivo del sector seleccionado como muestra: una parte de los talleres originales de reparación de locomotoras a vapor, en la actualidad abandonada y en

explicaram

Gina Rey en *La Habana del deshielo: por un urbanismo social y mestizo*

REVISTAS ASOCIADAS

- * Ábaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales
- * ACE
- * AFIN
- * Ar@cne
- * Asclepio
- * Ateliê Geográfico
- * Biblio 3W
- * Boletín de Estudios Geográficos
- * Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles
- * Cidades
- * CIDEHUS. Centro Interdisciplinario de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora
- * Cuadernos de Turismo
- * Cuadernos de Geografía – Revista Colombiana de Geografía
- * Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales
- * Documents d'Anàlisi Geogràfica
- * Espaço e Economia
- * e-art Documents
- * Finisterra
- * Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales

proceso de deterioro. Las tareas de registro permitieron recuperar la información contenida en los restos materiales y ofrecer nuevas herramientas de lectura, como una planta que refleja la configuración actual del espacio y varios análisis paramentales realizados con técnicas de Arqueología de la Arquitectura.



Vista parcial del interior de la muestra de estudio

La segunda fase, en curso, se apoya en los datos generados durante el registro y en su cruzamiento con la información disponible en las demás fuentes procesadas para reflexionar sobre los ambientes industriales como escenarios de globalización. Se parte, para ello, de una comprensión del espacio basada en una interpretación funcional evolutiva. Encontramos, en este sentido, un complejo diseñado originalmente para operar con vapor, pero que fue creciendo y transformándose a lo largo del tiempo para adaptarse a las necesidades de la empresa (montar y reparar un material rodante procedente en su mayor parte de la importación) y a las innovaciones tecnológicas que marcaron el devenir del sector (como la electrificación y la *dieselización*).

Todos estos cambios dejaron huellas físicas que pueden leerse, por ejemplo, en los distintos tipos de pavimentos conservados, en los muros de cierre o en las cubiertas. También en los equipamientos que aún se encuentran *in situ*. Muchos de estos elementos nos hablan de compañías extranjeras, como *Brown Bayleys Steel*, *Arnaud Etienne et Cie.* o *The Phoenix Bridge Co.* Firmas que conectan los talleres de Jundiaí con Inglaterra, Francia o Estados Unidos, respectivamente, en el marco de un mundo que se hace más pequeño con el avance del telégrafo, los transatlánticos y los ferrocarriles, como señalara Eric Hobsbawm en *The Age of Capital* y reflejara Jules Verne en *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*.

La industrialización aparece

- * GEA-CLÍO
- * Geoforo
- Iberoamericano sobre Educación, Geografía y Sociedad
- * GeoGraphos
- * Hábitat y Sociedad
- * INCUNA, Industria, Cultura y Naturaleza
- * Investigaciones Geográficas
- * Investigaciones Geográficas – Boletín del Instituto de Geografía
- * Llull
- * Mediterráneo Económico
- * Polígonos. Revista de Geografía
- * Quaderns d’Història de l’Enginyeria
- * Revista de Geografia – Norte Grande
- * Revista Geográfica de Valpararaiso
- * Scripta Nova
- * Treballs de la Societat Catalana de Geografia
- * Trienio
- * ZARCH. Journal of Interdisciplinariy Studies in Archtectura and Urbanism

ARCHIVOS

- junio 2016 (5)
- mayo 2016 (7)
- abril 2016 (7)
- marzo 2016 (7)
- febrero 2016 (6)
- enero 2016 (8)
- diciembre 2015 (7)
- noviembre 2015 (7)
- octubre 2015 (7)
- septiembre 2015 (7)

Debemos reivindicar la voz de la Arqueología en el estudio del pasado no remoto

Debemos reivindicar la voz de la Arqueología en el estudio del pasado no remoto

en el Complejo FEPASA (poco conocido) y en el contexto brasileño, donde la Arqueología de la Industrialización goza de escaso desarrollo.

Para mayor información:

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Patrimonio ferroviario y arqueología industrial en el estado de São Paulo (Brasil): el *Projeto Memória Ferroviária*. *Anales de Arqueología Cordobesa*, 2014/2015, nº 25–26, p. 279–307. Disponible en <<http://www.academia.edu/16341276>>

Juan Manuel Cano Sanchiz es becario Post-Doctoral de la FAPESP (grant #2014/12473–3, *São Paulo Research Foundation*) en la UNESP, campus de Assis.

Ficha bibliográfica:

CANO SANCHIZ, Juan Manuel. Los ferrocarriles del Estado de São Paulo (Brasil) en perspectiva arqueológica. *GeocritiQ*. 15 de junio de 2016, nº 230. [ISSN: 2385–5096]. <<http://www.geocritiq.com/2016/06/los-ferrocarriles-del-estado-de-sao-paulo-brasil-en-perspectiva-arqueologica>>

Share and Enjoy



This entry was posted in *Historia*, *Territorio* and tagged *arqueología*, *Brasil*, *ferrocarril*, *Memória Ferroviária*, *patrimonio ferroviario*, *patrimonio industrial*, *São Paulo*. Bookmark the [permalink](#).

así como un proceso que también puede ser estudiado por los arqueólogos, pues sus vestigios físicos aportan una información tan valiosa como la contenida en los documentos escritos, las imágenes (estáticas o en movimiento) o la memoria oral. Debemos reivindicar la voz de la Arqueología en el estudio del pasado no remoto. Objetivo que cobra especial relevancia

agosto 2015 (7)
julio 2015 (7)
junio 2015 (7)
mayo 2015 (7)
abril 2015 (7)
marzo 2015 (7)
febrero 2015 (6)
enero 2015 (7)
diciembre 2014 (7)
noviembre 2014 (7)
octubre 2014 (7)
septiembre 2014 (7)
agosto 2014 (7)
julio 2014 (9)
junio 2014 (9)
mayo 2014 (7)
abril 2014 (7)
marzo 2014 (7)
febrero 2014 (6)
enero 2014 (7)
diciembre 2013 (6)
noviembre 2013 (7)
octubre 2013 (8)

CATEGORÍAS

Ciencia (16)
Ciudades (39)
Cultura (10)
Deportes (5)
Economía (26)
Educación (18)
Historia (52)
Libros (13)
Medio Ambiente (27)
Opinión (17)
Política (16)
Sociedad (60)
Territorio (60)

ETIQUETAS

América Latina
Andalucía Argentina
Barcelona
Brasil burbuja

← La educación de la población rural del Noroeste Argentino: escasez de activos en un contexto de cambio

Análise de multicritérios na prática de serviços ambientais em áreas de mananciais →

inmobiliaria
Catalunya Cataluña
ciencia Ciudadanía
cohesión territorial
conocimiento geográfico
crisis crisis
económica
democracia derecho
desarrollo rural
difusión Dios
educación emigración
espacio vivido
España
Estado Europa
ferrocarril frontera
GeocritiQ Geografía
inmigración México
paisaje
patrimonio
planificación
urbana policentrismo
políticas públicas reforma
urbana Rio de Janeiro
São Paulo territorio
turismo turismo
urbano urbanismo
utopía vulnerabilidad

Deja un comentario

Tu dirección de correo electrónico no será publicada. Los campos necesarios están marcados *

Nombre *

Correo electrónico *

Web

Comentario

Publicar comentario